

イタリア運輸事情調査

1. 運輸関係行政機構等

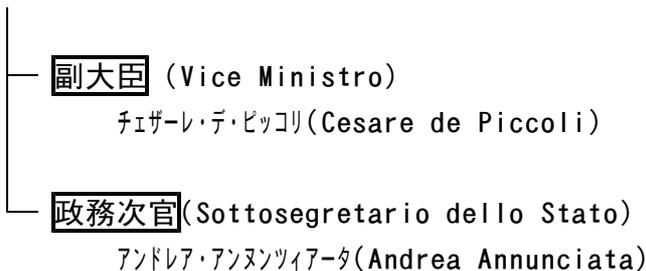
(1) 関係行政機関組織図

2006年5月のプロディ政権発足と同時に、それまでの「インフラ・交通省」が、交通省 (Minsitero dei Trasporti) と社会資本 (インフラ) 省 (Ministero delle Infrastrutture) に分割された。

現時点 (2006年6月1日) においては、新体制における内部部局の組織が未だ固まっていない。このため、2006年5月以前の体制図も合わせて添付した。

交通省 (Ministero dei Trasporti)

大臣 (Ministro) ; アレッサンドロ・ビアンキ (Alessandro Bianchi)
P D C I (イタリア共産主義者党) 所属。



社会資本省 (インフラ省) (Ministero delle Infrastrutture)

大臣 (Ministro) ; アントニオ・ディ・ピエトロ (Antonio di Pietro)
IdV (価値あるイタリア) 所属。



2006年5月以前の体制図

インフラ・交通省 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

大臣(Ministro) ; ピエトロ・ルナルディ (Pietro LUNARDI、大学教授・設計会社等出身)

- 大臣秘書室 (Segreteria del Ministro)
室長 (Capo della Segreteria) ; ジョヴァンニ・パオロ・ガスパリ (Giovanni Paolo Gaspari)
- 大臣外交顧問 (Consiglio del Minisro per gli Affari Internazionale) ;
エミリオ・マライニ (Emilio MARAINI)
- **副大臣** (Vice Ministro、2人)
ウゴ・マルティナート (Ugo MARTINAT)
マリオ・タッソーネ (Mario TASSONE)
- **政務次官** (Sottosegretario dello Stato、6人)
パオラ・マンモーラ (Paolo MAMMOLA)
シルヴァーノ・モッファ (Silvano MOFFA)
ジョヴァンニ・リチェヴート (Giovanni RICEVUTO)
ニーノ・ソスピリ (Nino SOSPIRI)
パオロ・ウッガ (Paolo UGGE')
ゲイード・ヴィチエコンテ (Guido VICECONTE)

< 内部部局 > (1官房4局)

- **官房** (Gabinetto)
官房長 (Capo di Gabinetto) ; クラウディオ・ジェルティ (Claudio GELATI)

法制顧問室長 (Capo Ufficio Legislativo) ; マリオ・サンチェッタ (Mario SANCETTA)
技術事務局長 (Capo Segreteria Tecnica) ; ジュゼッペ・カルチエラノ (Giuseppe CALCERANO)
広報室長 (Capo dell'Ufficio Stampa) ; ジョヴァンニ・バルドニ (Giovanni BALDONI)
- **国土発展調整・人事・総務局**
(Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per
le Politiche del Personale e gli Affari Generali)
局長 ; ガエターノ・フォンターナ (Gaetano FONTANA)

局長支援室（3室）

計画部長 (Direzione Generale per la Programmazione)

ピエラントニオ・イソラ (Pierantonio ISOLA)

第1課（総務）、第2課（投資計画）、第3課（運輸総合計画）、第4課（構造基金計画）、第5課（国土改革監視）、第6課（構造政策計画）

国土改革部長 (Direzione Generale per le Trasformazioni Territoriali)

ルチアーノ・ノヴェッラ (Luciano NOVELLA)

第1課（総務）、第2課（公共事業箇所、危険地区の都市監視）、第3課（都市再生、持続ある国土発展）、第4課（協議計画）、第5課（訴訟）

水道部長 (Direzione Generale per le Reti)

ロベルト・サバテッリ (Roberto SABATELLI)

第1課（総務）、第2課（水道・電力監視、RID監督）、第3課（国内網計画・経営、水道料金決定）、第4課（不況地域に係る水道・電力計画・実現）、第5課（その他地域に係る水道・電力計画・実現）、第6課（大取水源に関する事業、州との合意、計画実現）、第7課（訴訟）

違法建造物対処部長 (Direzione Generale per il Sostegno agli Interventi contro l'Abusivismo Edilizio)

ヴィンチエンツォ・チネッリ (Vincenzo CINELLI)

第1課（総務）、第2課（違法建造物改築監視、再生活動）、第3課（訴訟等）

欧州計画部長 (Direzione Generale per i Programmi Europei)

パオラ・ロッキニ (Paola ROCCHINI)

第1課（総務、監督）、第2課（INTERREG計画）、第3課（SFER計画）、第4課（欧州計画、インターモーダル監視）、第5課（国際活動）、第6課（持続あるモービリティ計画）

地方組織部長 (Direzione Generale per gli Organi Decentrati)

チェザーレ・イアフラテ (Cesare IAFRATE)

第1課（総務、監督）、第2課（地方組織調整）、第3課（地盤沈下調整）

人事政策・総務部長 (Direzione Generale Politiche del Personale e gli Affari Generali)

ダニエラ・バルバート (Daniela BARBATO)

第1課～第13課 < 細目略 >

陸上交通・情報管理局

(Dipartimento per i Trasporti Terrestri e per i Sistemi Informativi e Statistici)

局長；アメデオ・フメロ(Amedeo FUMERO)

陸運・陸上交通安全部長 (Direzione Generale della Motorizzazione e della Sicurezza del Trasporto Terrestre)

セルジオ・ドンドリーニ(Sergio DONDOLINI)

第1課（総務）、第2課（規則、国際協定）、第3課（小型自動車検査）、第4課（大型自動車検査）、第5課（交通施設・サービス施設安全）、第6課（運転者）、第7課（道路技術規則）、第8課（道路保全・安全）、第9課（道路安全国家計画、道路安全書類センター）、第10課（登録データセンター）

固定施設運輸システム部長 (Direzione Generale dei Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi)

アメデオ・ガルジューロ(Amedeo GARGIULO)

第1課（総務）、第2課（措置、財政）、第3課（公共交通機関委任権）、第4課（地方鉄道安全）、第5課（大量交通機関システム）、第6課（ロープウェイ）

旅客・貨物自動車運送部長 (Direzione Generale Autotrasporto di Persone e Cose)

クララ・リコZZI(Clara RICOZZI)

第1課（総務）、第2課（財政支援）、第3課（旅客自動車運送）、第4課（国際貨物自動車運送、国際協定）、第5課（統計監督、自動車監視）、第6課（国内貨物自動車運送）

鉄道運送部長 (Direzione Generale del Trasporto Ferroviario)

アルベルト・キオヴェッリ(Alberto CHIOVELLI)

第1課（総務）、第2課（インフラ）、第3課（サービス基準）、第4課（サービス規則）、第5課（安全基準）、第6課（検査業務）

情報管理部長(Direzione Generale per i Sistemi Informativi e statistici)

マルコ・バッラ・カラッチョーロ(Marco Barra CARACCIOLLO)

第1課（総務）、第2課（組織計画、情報プロセス調整）、第3課（情報システム発展・監視）、第4課（調達運営）、第5課（統計）

海事・航空局

(Dipartimento per la Navigazione ed il Trasporto Marittimo ed Aereo)

局長；シルビオ・ディ・ビルジリオ(Silvio Di VIRGILIO)

海運・内水運施設部長 (Direzione Generale per le Infrastrutture della Navigazione Marittima e Interna)

マッシモ・プロヴィンチャリ(Massimo PROVINCIALI)

第1課（総務）、第2課（海洋資産、港格、計画）、第3課（北中部対策）、第4課（南部離島対策）、第5課（港湾活動監督）、第6課（港湾サービス・港運の監視・規則）、第7課（技術サービス）

海運・内水運部長 (Direzione Generale per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Interno)

コジモ・カリエンド(Cosimo CALIENDO)

第1課（総務）、第2課（国際規範）、第3課（海運）、第4課（海上安全）、第5課（船員）、第6課（フレジャーボート監督）、第7課（造船）、第8課（技術サービス）

航空部長 (Direzione Generale per la Navigazione Aerea)

ジェラルド・ペロージ(Gerardo PELOSI)

第1課（総務）、第2課（検査業務）、第3課（法令業務）、第4課（経済業務）、第5課（空港）、第6課（国際関係）、第7課（航空運送）、第8課（公団計画・契約）

公共事業・建築局

(Dipartimento per le Opere Pubbliche e per l'Edilizia)

局長；マルチェロ・アッレディ(Marcello ARREDI)

公共事業規則部長 (Direzione Generale per la Regolazione dei Lavori Pubblici)

ドメニコ・クロッコ(Domenico CROCCO)

第1課（総務）、第2課（公共事業政策・規制）、第3課（監視局関係）、第4課（公共事業基本法）、第5課（技術規則）

道路・高速道路部長 (Direzione Generale per le Strade e Autostrade)

ヴァレリア・オリヴィエリ(Valeria OLIVIERI)

第1課（総務）、第2課（ANAS監督）、第3課（道路特許）、第4課（国際関係、サービス基準）、第5課（国道運営）

国有建造物・特別支援部長 (Direzione Generale per l'Edilizia Statale)

e per gli Interventi Speciali)

チェルステイーノ・ロプス(Celestino LOPS)

第1課（総務）、第2課（直轄事業）、第3課（対震構造物、再建築支援）、
第4課（国有構造物技術業務）、第5課（ローマ市計画）、第6課（ローマ市
実施）、第7課（特別法支援）

住宅・居住政策部長 (Direzione Generale per l'Edilizia Residenziale
e le Politiche Abitative)

ミケレ・コリストロ(Michele COLISTRO)

第1課（総務）、第2課（財政運営、計画監督）、第3課（集合住宅規範）、
第4課（CER計画）、第5課（居住環境改善計画）、第6課（住宅取得政策）、
第7課（整備規範経営）、第8課（居住環境監視）

<外局等>

港湾監督事務総司令部

(Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto)

コーストガード等業務

第1部（指令、人事）、第2部（法令、機関）、第3部（計画、実施）、
第4部（施設・機材）、第5部（監督、運用）、第6部（海上安全）、
第7部（情報サービス、最新技術）

公共事業上級会議 (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici)

公共事業政策に係る諮問等

陸運局等各地方支分部局

<関係機関>

○民間航空公団（「ENAC」,Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

空港整備・管理・航空運航安全対策関係業務

総裁(Presidente); ヴァイト・リッジョ(Vito Riggio)

総局長(Direttore Generale); ピエルルイジ・ディ・パルマ(Pierluigi di Palma)

○航空管制公団（「ENAV」,Ente Nazionale di Assistenza al Volo)

航空管制関係業務

○国家航空安全機関（「ANSV」,Agenzia nazionale per la sicurezza del volo)

航空事故対策等の航空安全関係業務

○公共事業監視庁(l'Autorita` di Vigilanza sui Lavori Pubblici)
公共事業入札の監視関係業務

○道路公団 (「ANAS」,Ente Nazionale per le Strade)
国道整備関係業務

(参考)

○伊政府観光局 (「ENIT」,Ente Nazionale Italiano per il Turismo)
伊国際観光に係る外国宣伝等関係業務：生産活動省の関係機関。
総裁(Presidente)；アメデオ・オッタヴィアーニ(Amedeo Ottaviani)
海外事務所；23か所

(2) 組織の沿革、最近の組織改正等

① 運輸行政に係る主な組織改革

1944年；運輸省設置

鉄道関係、自動車関係、航空関係行政を所管。

海運関係行政は海運省が所管。

1994年；運輸・海運省設置 (Ministero dei Trasporti e della Navigazione)

行政改革の一環で、運輸省と海運省を統合。

海運省が所管していた海洋環境関係行政は環境省へ移管。

港湾関係行政のうち整備については、公共事業省が所管。

1998年；運輸・海運省機構改革

陸海空3局及び横割り4局の創設並びに民間航空公団を創設（1998年4月24日付け共和国大統領令第202号）。

2001年；インフラ・交通省設置 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

運輸・海運省と公共事業省を統合等（1999年7月30日付け法律300号）。

2006年；交通省設置 (Ministero dei Trasporti)。従前のインフラ・交通省を分割。
（2006年5月18日緊急政令第181号）

② 観光行政に係る主な組織改革

1944年；首相府内に観光局設置。

1959年；観光・演劇省設置。

1993年；観光・演劇省は廃止され、首相府に観光を所管する観光・演劇庁を設置。

1995年；観光庁と演劇・スポーツ庁に分離され（1995年5月30日付け法律第203号）、
組織的には首相府に所属し、指揮は産業大臣に。

2001年；首相府観光庁を廃止し、生産活動省の内部部局に移行。

2006年；観光部門を文化財・文化活動省に移管。

なお、観光振興の実施部隊となる伊政府観光局（「ENIT」）は、1919年に設置され、以降名称変更等を経ている。

（3）その他

①大臣等ハイレベル交流歴

<任国幹部の訪日歴>

1964年10月；コロナ観光大臣訪日

1974年 9月；コッポ海運大臣訪日

1975年11月；ジョイア海運大臣訪日（沖縄海洋博出席）

1978年 5月；スタンマーテイ公共事業大臣訪日

1980年 7月；シニョレッコ運輸大臣訪日（大平総理葬儀出席）

2001年 2月；カンナバッコ公共事業省政務次官訪日（道路科学技術協力協定締結）

<我が国幹部の訪伊歴>

1985年 5月；小里貞利運輸政務次官訪伊（欧州運輸大臣会議閣僚理事会出席）

1991年 7月；村岡兼造運輸大臣訪伊

2004年 9月；石原伸晃国土交通大臣訪伊

②法律制度

立法権限は議会在有しているが、イタリアに特徴的なことは政府に憲法上、緊急政令（Decreto Legge、暫定措置令とも言われる。）及び委任立法令（Decreto Legislativo）を制定する権限が付与されていることである。

緊急政令は、政府が緊急の必要がある非常の場合において議会在代わって立法行為を行うもので、公布後60日以内に法律に転換されない場合は遡及的に効力を失うものである。過去に緊急政令が法律に転換されなかった場合に政府が同様の緊急政令を繰り返し発する事態が生ずる問題が生じたこともあり、議会在の立法権の侵害との批判もある。

委任立法令は、特定事項を対象として、限られた期間につき、原則等を明示して、議会在が政府に対して、通常法律の効力を有する命令を発する権限を法律において委任した場合に、政府が当該法律に基づき制定するものである。

この他、我が国の政令、省令に相当するものとして共和国大統領令（Decreto del Presidente della Repubblica、DPR）、省令（Decreto Ministeriale、DM）等がある。

なお、イタリア国内法の他にEU規則及びEU指令が存在し、特にEU規則は国内法制化を要さず直接に適用されることから重要な役割を果たしている。

2. 運輸の概況

(1) 輸送実績

①国内旅客輸送

全輸送量は2004年実績で約9,470億人キロで、ここ数年微減傾向となっている。輸送機関別の分担率（人キロベース）では、自家用自動車及びバイクによる輸送がほぼ一貫して全体の80%以上に達しているほか、バスも10%程度を占めており、自動車輸送の役割が極めて大きくなっている。他方、鉄道は減少傾向にあり（5.9%）、航空は1%程度と割合は小さい。 【別添1<国内旅客輸送実績>参照】

②国内貨物輸送

全輸送量は2004年実績で2,112億トンキロである。輸送機関別の分担率（トンキロベース）では、トラック（65.3%）が大きな役割を担っているが、同時に鉄道輸送（11.9%）、内航海運（17.5%）の割合も比較的大きい。 【別添2<国内貨物輸送実績>参照】

(2) インフラ投資額

交通関係インフラ整備に係る公共投資額（資本経費）は、2003年総計が133億7,000万ユーロで、その内訳は、固定施設関係（国鉄、公営鉄道、地下鉄等）が63億5,200万ユーロ（47.5%）、道路関係（道路整備、自動車交通）が38億9,000万ユーロ（29.1%）、海運関係（港湾整備等）が14億7,900万ユーロ（11.1%）、航空関係（空港整備等）が3億900万ユーロ（2.3%）等の順となっている

他方、経常経費に係る公共投資額は、2003年総計が182億2,000万ユーロで、その41.0%は道路関係、33.8%は鉄道関係である。 【別添3<交通公共投資額>参照】

(3) 主な特徴

①国土の概況

イタリアは、地勢的にはヨーロッパ大陸とアルプス山脈によって隔絶された半島国家であり、半島中央にはアペニン山脈を有するとともに、サルデーニャ、シチリア等、大小約70の離島を有している。

こうした地理的条件の下で、我が国の約1/2の人口規模と約1/4の経済規模を擁している。人口の分布状況は、ローマ269万人、ミラノ133万人、ナポリ106万人、トリノ95万人等と、都市部への人口集中が見られるが、歴史的に地域的独立性が強いこともあって一極集中には至っていない。また、経済的には工業、商業が発達している北部と農業、公共事業に依存して失業率が高い南部との間の経済格差の是正という南北問題を抱えている。

・面積：301,000km²

（日：378,000km²、英：243,000km²、仏：552,000km²、独：357,000km²）

・人口：5,740万人（2002年）

- (日：1億2,750万人、英：5,970万人、仏：5,970万人、独：8,200万人)
- ・GDP:1兆1,235億ドル(2001年)
 - (日：4兆5,742億ドル、英：1兆4,514億ドル、仏：1兆3,774億ドル、独：1兆9,480億ドル)
- ・1人当たりGDP:19,470ドル(2001年)
 - (日：35,990ドル、英：24,320ドル、仏：22,690ドル、独：23,700ドル)

②運輸の概況

ヨーロッパの他の国々と陸続きであり道路網が発達していること等から、旅客輸送、貨物輸送ともに自動車輸送が主流である。我が国と分担率で比較した場合、旅客輸送では自家用自動車、バスが多く、合計で約90%以上に達している反面、鉄道、航空が少なく、貨物輸送ではトラック、鉄道が多い反面、内航海運が少ない(ただし、離島を有する半島国家であることから、内航海運の果たしている役割は比較的大きい。)

近年は、環境保護等の観点からトラック輸送に過度に依存した輸送体系を見直し、鉄道、海上輸送への転換を図ろうとする政策の推進(具体的には、北部での貨物鉄道整備の強化、海上航路整備計画等)が進められている。

また、EU統合の進展に伴い、昨今伊産業の国際競争力の再強化が大きな課題となっており、こうした観点からも、交通インフラ整備の必要性が改めて強く主張されている。さらに、EUの東方拡大を踏まえて、東欧との国際輸送の強化等を図るため、東方への高速鉄道等の整備推進も検討課題に上っている。

(4) 主な政策課題

①政権の動向

戦後初の中道左派政権として1996年5月にプローディ政権が発足して以来、1998年10月の政変で同政権を引き継いだダレーマ政権、さらに2000年4月に発足したアマート政権と中道左派政権が続いた。その間、ユーロへの参加(2002年1月からユーロ通貨流通)、経済・財政状況の改善、一連の憲法改正(分権強化等)、行政改革等の実績を挙げってきた。

2001年5月には総選挙が行われ、中道右派が6年振りに政権復帰し、ベルルスコーニ政権が誕生した。中道左派政権時代は環境問題等を巡り論争が絶えず、大規模な交通インフラ投資は遅れがちであったが、ベルルスコーニ政権は、産業競争力強化を旗印に、公共交通インフラ整備の進捗を強く打ち出した。この一貫として、戦略的事業への予算の重点配分、事業に係る諸手続見直しによる事業迅速化等を盛り込んだ公共事業促進法を制定し、モーゼ計画、メッシーナ海峡大橋、リヨントリノ高速鉄道計画などを強力に進めてきた。その一方で、ここ数年の間に、再度の政府財政赤字の拡大に伴う財政制約等の問題も生じ、交通インフラ整備についても必ずしも当初の計画どおりには進めることができないでいた。

2006年4月の総選挙で、左派が僅差で勝利し、左派による第2次プローディ政権が誕生した。

②経済の動向

イタリア経済は、過去においては、大きな財政赤字と高インフレを抱え、リラが暴落する等の事態も招いた。しかしながら、欧州通貨統合の参加条件を満たすべく、歳出削減、民営化による政府増収、増税等による財政健全化、物価スライド制廃止等によるインフレ抑制等に取り組んだ。また、2002年1月からのユーロ導入についても、物価上昇という一時的要因は別にして、円滑に進められたと評価されている。

他方、ここ数年は、ユーロ高、ユーロ圏経済の低迷、財政赤字解消・防止のための緊縮財政等の影響に加えて各分野での伊産業の競争力の低下が顕在化しており、イタリアは、ヨーロッパの中でも景気の回復が遅れているとされている。

- ・ 財政赤字対GDP比；4.3%（2005年）
- ・ 消費者物価上昇率；2.3%（2005年）
- ・ 実質成長率；0.0%（2005年見込み）
- ・ 失業率；7.7%（2005年）

現在、イタリア産業の国際競争力の回復（伊製品の市場競争力の回復）、産業インフラの整備強化、研究開発投資強化等）、年金改革、雇用形態の柔軟化、行政手続の簡素化等の改革を進めることが課題となっている。

③総合的な交通インフラ整備の推進（新運輸総合計画）

従来、運輸全般に係る総合政策に関しては、1986年に策定された（1991年改定）運輸総合計画が存していたが、特定の政策目的なく個別インフラ名を盛り込んだものにすぎなかったこと、その後の財政状況等から実効性が早々に失われていたこと等の問題が指摘されていた。このため、1998年以降、新たな政策目標の下に総合的な交通政策を実施するべく、今後10年間の新計画の策定作業が進められてきた。

新計画は、2000年7月に旧運輸省、旧公共事業省及び旧環境省から発表され、国会審議等を経て、2001年3月、経済関係閣僚会議にて最終決定された。

その主な内容は次のとおりである。

【別添4<新運輸総合計画概要>参照】

○2010年交通流動予測（2000年比）

旅客流動は16～35.7%増、貨物流動は15.6～31.4%増と予測。

○政策目標

- ・ 道路交通からのシフト（旅客・貨物とも）
- ・ 競争市場の創出（民営化・自由化）
- ・ 環境保護・交通安全確保

○今後の10年間の交通インフラ等の投資額

総額；1,105億ユーロ（うち、公共支出；878億ユーロ 民間資金；227億ユーロ）

鉄道；620億ユーロ 道路；310億ユーロ 港湾；32億ユーロ 空港；18億ユーロ等

○幹線交通インフラ整備箇所

具体的に、鉄道11事業、道路28事業等を明記。

④戦略的な交通インフラ整備の推進（公共事業促進法等）

2001年6月のベルルスコーニ政権の誕生後、新運輸総合計画をさらにグレードアップす

べく、国家優先事業の指定、事業実施にあたっての諸手続きの見直し・迅速化、予算の重点配分等を内容とする諸施策を打ち出した。

ただし、緊縮財政の実施に伴い、インフラ整備は当初の計画通りには進んでいないのが実情。

(イ)公共事業促進法（2001年12月21日付け法律第443号）の制定等

公共事業に係る煩雑な諸手続を簡素化するとともに、重点的な事業推進を図るべく、公共事業促進法を制定した。同法では、戦略事業の指定（国家優先事業は21、その他の戦略事業をあわせ約220事業を指定）、戦略事業に係る事業審査手続、環境影響評価手続等の大幅な簡素化と審査期間短縮、ゼネコンを活用した設計・施工一体型の入札容認等が盛り込まれた。なお、戦略事業の今後10年間の総事業費は約1,258億ユーロ（国家優先事業分は約843億ユーロ）と見込まれている（2001年末現在）。

【別添5<公共事業促進法概要>参照】

(ロ)予算関連インフラ・交通法（2002年8月1日付け法律第166号）の制定等

上記(イ)に続く第2弾の措置として、上記法律を制定し、一般的な公共事業入札制度の再見直し（設計・施工一体型入札範囲の拡大等）等を実施した。さらに、政府の財政制約を踏まえて、民間資本をも活用した公共事業推進を図るべく、2002年末には、インフラ株式会社（政府出資又は自ら債権を発行して市場から調達した資金を、事業主体に長期融資する業務を予定）を設立した。

⑤民営化等民間資本の活用

これまで、イタリアでは国営企業・公営企業等が主体となって基幹産業・基幹交通を育成・整備・経営する方針をとってきたが、EU統合等に伴い、現在は、これまでの伊経済政策を大きく転換する過渡期にあると見られている。戦前から伊経済の基幹産業を運営してきた産業復興公社（「IRI」；Istituto per la Ricostruzione Industriale）も2000年12月には会社清算し、2002年11月には70年の歴史に膜を閉じて消滅した（「IRI」の保有株式は国直営の「Fintecna」社に譲渡）。こうした中、交通インフラ整備・運輸経営の分野においても、次のような民間資本の活用が既に進められ、または今後予定されている。

- 国鉄の分割・民営化及び民間鉄道会社の育成
- 地方交通に係る公営企業の民営化及び路線競争入札の導入
- 空港管理・管制業務の民営化
- 港湾ターミナル等の整備・管理の民間委託
- 交通インフラ整備に係るプロジェクトファイナンスの推進 等

⑥環境対策の推進

近年、都市内の道路交通の激化、京都会議議定書の締結（伊は2008年～2012年までの排出量を1990年レベルより6.5%減。）、タンカーによる海洋汚染事故等を背景として、環境対策に対する関心が高まっている。現在、次のような取り組み等がなされている。

(イ)自動車個別対策

- 他のEU諸国よりは大幅に遅れたものの、やっと2002年1月から、有鉛ガソリン車の使用禁止措置を実施。
- 2001年予算において、1992年までに購入した自動車に係るメタノール車又はLPG車への買換え促進のための助成制度を創設。
また、2001年12月、政府、石油連盟、自動車会社が提携契約し、主要21都市での、メタノール車普及事業を推進。（事業費；5.78億ユーロ、うち政府助成；2.5億ユーロ）。
- モーターバイクについても、2002年から分解整備の際に二酸化炭素の排出量を検査（2年毎）し、合格したものについてグリーンカードを発行する制度を創設。

(ロ)公共交通機関の利用促進等のTDM施策

- 都心の自動車乗り入れ規制等の実施
 - ・ローマ等各都市レベルにおいて、曜日を定め、都心への自家用自動車乗り入れ禁止措置を実施中（特に冬場）。
 - ・国レベルでも、1999年以降、年6日の「エコ日曜日」制度（都心への自家用自動車乗り入れ禁止及び徒歩、自転車、公共交通機関の利用促進のイベント実施等）を推進しており、さらなる拡充を推進中。
 - ・一方、2002年1月以降のスモッグ問題を契機として、各地方自治体の実情に応じて、大気汚染悪化時には平日も含めた自動車使用規制等を実施。
- 通勤用自家用自動車の抑制
 - ・2001年予算において、通勤者の公共交通機関利用率を増加させた企業に対する補助制度を創設。なお、1998年以降、大規模事業所には社員交通に係る環境負荷の低減の役割を有するモービリティマネジャー制度が導入され、これを核に自家用自動車抑制策を推進中。

(ハ)海洋汚染対策

二重底タンカーの導入、PSC強化等に関しては、基本的には、EUの方針に応じて諸施策を講じている。一方では、地域の実情等に応じ特別の措置を実施する事例もある。例えば、ヴェネツィア港については、内水路となっていること等に鑑み、2001年2月から独自に500トン以上の一重底タンカーの入港禁止措置を講じている。

また、PSCの実施に関しては、2001年入港する外国籍船の約43%を監査する等、欧州内でも積極的にこれに取り組んでいる。

なお、支援策として、2001年、船齢20年以上のタンカーの解撤費用補助制度を創設している。

3.航空

(1)概要

①輸送量

国内定期輸送実績（2004年；人キロベース）は、旅客輸送が121億4,100万人キロで、対前年比6.7%増となった。

貨物輸送（2004年；トンキロベース）は9億2,000万トンキロで 対前年比4.5%増である。【別添6<国内定期航空輸送量推移>参照】

また、国内・国際輸送実績（2003年；人（トン）ベース、到着・出発計）は、旅客輸送が1億0,011万人（国内；4,907万人、国際；5,103万人）、貨物輸送が77万8,265トン（国内；15万4,825トン、国際；62万3,440トン）である。なお、国際輸送における自国キャリアのシェアは、旅客が35.5%、貨物が32.1%（ともに2003年）と低い。

【別添7<航空輸送量（種類別）>参照】

【別添8<主要国内路線年間旅客輸送実績>参照】

②空港

(イ)空港概要

年間利用旅客が100万人を超える空港が、2004年現在で伊国内には19空港ある。このうち主要空港は、ローマ郊外のフィウミチーノ空港、ミラノ郊外のマルペンサ空港及びミラノの都心近くのリナーテ空港及びの3空港である。

【別添9<空港別離発着回数等概要>参照】

主要空港の概要（2003年）

	フィウミチーノ	リナーテ	マルペンサ
年間利用者数(万人)	2,581	876	1,751
面積(ha)	1,605	385	1,244
滑走路長×幅(m)	3,900x60	2,440x60	3,920x60
	3,900x60	620x32	3,920x60
	3,295x45		

(ロ)管理形態

以下の管理形態があり、免許期間は、(a)の形態で20年以上、(b)の形態で20年となっている。

(a)全施設の管理を一括して、免許を受けた主体に委託する形態

（全国に19空港であるが、全国の利用者数の約75%、貨物取扱量の約90%を占める。例：F・M・フィウミチーノ、R・M・カピネーレ、M・マルペンサ、ミラノ・リナーテ）

(b)基本施設は国の管理とし、旅客・貨物ターミナル、関連施設等の管理を、免許を受けた主体に委託する形態

（全国に34空港存在し、利用者数の約30%、貨物取扱量の約10%を占める。

例：ナポリ・カピネーレ）

(c)国が直営する形態

(全国に30空港存在するが、離島の空港を除き、定期便は殆どなく、ジェネラル・アヴィエーションに利用されている。)

(2) 事業規制等航空に関する法制度

① EU域内輸送

(イ) EU域内輸送の自由化

EU規則の発効に伴い、定期事業への参入については技術的基準(安全性)及び経済的基準(経営基盤の確実性)による許可制が、運賃については届出制がとられている。

この結果、国内で1995年に「Air One」が、1996年に「Azzura Air」が参入する等、十数社が新規に定期事業に参入した。また、アリタリア航空はコスト削減等のため、1996年に「アリタリア・ティーム」を、1997年に「アリタリア・エクスプレス」を設立する等分社化を推進した。

こうした規制緩和の評価は必ずしも明らかではないが、例えばドル箱路線たるローマ～ミラノ・リナーテ間では「Air One」の新規参入が競争を促進し、運賃低廉化、機内サービスの改善等が進んだと評価されている。

なお、EU規則導入以前のイタリア国内事業規制は、国内法により、公共の利益に関する路線(routes of public interest、必ずしも基幹的幹線輸送のみを意味するわけではなく、需要は小規模であっても代替的輸送手段がない離島路線等をも含む。)に係る事業と、その他の路線に係る事業(主として地域間輸送に対応し、輸送需要が極めて小規模で50～70人程度の小規模定員の機材を使用するような事業)に区分し、それぞれ異なる規制が行われていた。前者については参入免許制となっていたが、実際の運用上はアリタリア、「アティ」、「メリディアーナ」の航空3社以外の参入は認められておらず、当初は3社の運航エリアも明確に区分(アリタリア航空がローマ以北、「アティ」がローマ以南、「メリディアーナ」がサルデーニャ路線担当。)されていたが、次第に相互参入が図られた。また、撤退の自由はなく、運賃は認可制がとられていた。他方、後者については参入に当たって免許が必要であったが、路線、便数、運賃等については自由化されていた。

(ロ) カボタージュ輸送の自由化

1997年4月からEU規則が発効し、EU域内外国企業の参入について自由化が図られた。現在は、ルフトハンザ航空が伊「Air One」及び伊「Air Dolomiti」とのコードシェア、エールフランスがアリタリア航空とコードシェアの形態で国内路線に進出している。

また、海外格安航空会社の「ライアンエア」が伊国内路線運航を2005年4月より開始した。今後は、より一層の競争激化が予想される。

② EU域外輸送

EU域内輸送と異なり、なお二国間協定に委ねられている。

なお、従来は伊国内規制としては、伊政府とアリタリア航空との1992年協定により、同社にナショナルフラッグキャリアとしての排他的地位を認め他者の参入を排除してき

たが、その後欧州委からの当該措置の見直し要請に対応し、1999年3月末以降は、アリタリア航空以外のキャリアにも域外参入の道が開かれたという経緯がある。

③混雑空港のスロット配分の決定

伊国内の空港のスロット配分は、1996年12月まではアリタリア航空が行ってきた。その後、同社による独占的地位の濫用に関する公正取引委員会の指導等がなされたため、一時的に直接運輸省が当該業務を行っていた。

さらに、1997年8月からは、混雑空港については、主要航空会社、空港の運営主体等が参加する機関（「l'Associazione Assoclearance」）を設立し、現在、インフラ・交通省の監督の下、欧州委のルールに従って、同機関でスロット配分が行われている。

なお、実態上は、伊国内空港の中で余剰スロットがほぼないのは、ミラノ・リナーテ空港のみである。

(3) 政府の航空政策・最近の動向

①政府支援措置

(イ)航空事業者への補助

かつては、政府がその過半数の株式を保有していたアリタリア航空に対し、政府増資等の支援を行っていたが、現在は、個別の航空事業者に対する国庫補助は、行わないのが原則。

(例外)

- ・離島対策等特別の政策目的から補助金を交付する場合がある。例えば、2001年、居住者の移動負担軽減等のために、航空会社に対して本島～サルデーニャ島間の運賃差額補填制度を導入した。

(ロ)2001年9月米連続テロ事件に伴う支援

米連続テロ事件に伴う航空不況は、アリタリア航空の一層の経営悪化等を招いた。これを受け、欧州委方針に従いつつ、次の特例措置を講じている。

(a)アリタリア航空への政府増資（1997年政府増資の積み残し分の実施）

1997年欧州委から承認された政府増資分（14億2,000万ユーロ）のうち、未実施部分とされていた増資が、連続テロ事件を契機にEU委から再度承認された。これを受け、2001年12月、2002年6月の2回にわたり、総計3億7,000万ユーロの政府増資が実施された（これに伴い、政府持株比率は53%から62%に上昇。）

(b)アリタリア航空の転換社債等の政府引受け

米連続テロ事件による経営悪化、老朽化した航空機投資の実施等のため、アリタリア航空は、2002年7月、総額14億3,200万ユーロの転換社債・新株発行を実施した。この際、政府は政府持株比率相当分（62%）として、8億9,300万ユーロの株式等引受けを実施した。

(c)第三者損害賠償保険の政府保証

米連続テロ事件に伴う民間保険市場の混乱等に対応し、また、欧州委の方針に沿

って、国内航空事業者（旅客・貨物）及び空港管理者に係る政府保証を実施した。

(ハ)空港整備費補助

2001年3月に決定された新運輸総合計画においては、今後10年間に空港整備に17億5,600万ユーロ投資することを決定している（政府補助、民間負担等内訳は未決定。）。

(ニ)2005年秋の燃料高騰に伴う経営悪化に対する支援

原油価格の高騰に伴い経営状況が悪化している航空業界への助成措置として、2005年10月に以下の措置を実施。当該措置により、伊航空業界全体で年間約1億2千万ユーロの費用軽減効果があると推定されている。ただし、その本意は、アリタリア航空の救済にあるとの見方が一般的。

- ・ 航空会社がENAV(航空管制機関)に支払う航空管制施設・管制サービス利用料の軽減。
- ・ 空港管理者が国に支払う空港経営許可使用料の軽減。この軽減額分について、航空会社が空港管理者に支払う着陸料、空港施設利用料を軽減する。
- ・ 航空機燃料供給事業者が支払うローヤルティの廃止。

②空港整備の計画等

(イ)整備概要

全国に80の国有空港が存在しているが、その整備形態は、免許を受けた民間会社が一括して整備するもの、国が直轄事業として基本施設を整備し、免許を受けた民間会社がターミナル等を整備するもの等がある。また、自治体又は民間の飛行場は22箇所ある。

新運輸総合計画においては、この中でもローマ・フィウミチーノ空港及びミラノ・マルペンサ空港を2大ハブ空港と位置づけている。ただし、日本のように空港整備に係る全国的・具体的な中期計画は存在せず、個別の空港が、公的支援が必要となる場合等に際して、国、地方自治体等との契約に基づき個別の整備計画を策定している。

(ロ)ローマ・フィウミチーノ空港の整備

(a)概要

ローマ・フィウミチーノ空港は、ローマ・チャンピーノ空港（軍用空港）の空港容量の問題等から国際線需要の増大等に対応するため、1961年1月に供用開始された民間専用空港である。その後1970年から1972年にかけて滑走路の延長、第3滑走路の整備、ターミナルの拡充等が図られた。1974年2月からは新たに設立されたローマ空港株式会社（Aeroporti Di Roma、「ADR」）が、チャンピーノ空港もあわせ、施設整備、ハンドリングサービス、ターミナルビル運営等の業務に当たっている。

(b)施設整備

現在、年間取扱可能旅客数 3,000万人を目標とする施設整備が進められている。総投資額は 8億8,900万ユーロで、2億700万ユーロを「ADR」が自己調達し、残る 6

億8200万ユーロを1985年8月22日付け法律第449号及び1988年3月11日付け法律第67号（1988年予算法）に基づき国が負担している。

1999年2月にはEU域内シェンゲン協定加盟国用パスポートコントロールを設置した専用旅客ターミナルが、同年11月には国際線ターミナルを補完する西側サテライト及びターミナルとの間を無人運行で結ぶピープルムーバーが、また、2000年11月には新たな国内線ターミナルが、さらには、2004年夏には新たな貨物ターミナル地区が供用された。

現在は、大陸間国際ターミナル（ターミナルC）の拡充工事（旅客ターミナルの高層化、荷捌き施設の増設等）を行っており、総事業費1億6,400万ユーロのうち、7,900万ユーロは国庫補助することも決定している。

(c) 空港アクセスの状況

ローマ中心部からのアクセスは、公共交通機関を利用する場合、従来テルミニ駅発の直行列車が平均1時間に1本（混雑時間帯には2本）運行され、終発時間が22時台と早かった上に、バスは鉄道が運行していない時間帯しか運行されず、利便性に欠けるところがあった。

しかしながら、2000年1月より空港直行列車（“レオナルド・エクスプレス”）の運行が始められた。これにより、清潔で荷物スペースが確保された専用列車の導入、早朝5時台から23時台まで30分に1本の高頻度での運行、都心テルミニ駅への所要時間の大幅短縮（現在約30分）が実現している。

(d) その他

マルペンサ新空港の開港に伴い、アリタリア航空が大陸間のフライトをフィウミチーノ空港からマルペンサ新空港にシフトさせたため、1999年には利用者数が一時的に減少した（2,403万人、対前年比5.2%減）。しかしながら、今後の航空需要の伸張を考えると、利用者数は着実に増加するものと考えられており（2003年の年間利用者数は約2,600万人であり、米国同時多発テロ以前の2000年と同水準に回復。）、将来的には新滑走路（4本目）の整備も検討すべき課題とされている。

(ハ) ミラノ・マルペンサ空港の整備

(a) 概要

1948年、ミラノ空港運営会社（Societa' Esercizi Aeroportuali、「SEA」）が設立され、同年11月に、従来軍用基地であったマルペンサ空港を民間空港に転用し、供用が開始された。また、1957年には、戦前から軍用空港として存在していたリナーテ空港も民間空港に転用・整備され、以降は、「SEA」により、両空港の整備、拡張等が進められてきた。

(b) 施設整備

リナーテ空港がスロット不足による混雑等を招く一方、環境問題等から拡張が困難であったことから、将来の北イタリア及び南欧の増大する航空需要に対応したハブ空港を目指して、1985年に、「SEA」は、マルペンサ空港の拡張プロジェクト「Malpensa2000」を策定し、政府の承認を受けた。その後、1990年11月には、プロジェクトが本格着工した。当該拡張プロジェクトの事業費は約10億ユーロに及び、

「SEA」がその53%、国が1985年8月22日付け法律第449号及び1988年3月11日付け法律第67号（1988年予算法）に基づき、残りの47%を負担した。

また、その後、1994年12月に開催されたEUエッセンサミットにおいて、同プロジェクトがトランス・ヨーロピアン運輸ネットワーク整備（TEN）計画の14優先プロジェクトの一つとして位置づけられ、欧州復興銀行からの「SEA」への融資も可能となった。

これまで既に第二滑走路の延長（3,920m）、新旅客ターミナルの整備等が進められ、1998年10月に新旅客ターミナルの2/3の施設が完成した段階で新ハブ空港としての供用が開始された。今後はさらに、格納庫の整備、荷物システム改良等が行われる予定である。

また、あわせて第3滑走路（2400m）の整備の構想もあるが、騒音環境問題、費用負担等の問題から、なお目途が立っていない。

(c) 空港アクセスの状況

ミラノ市中心部との間には、1999年5月末より新たなアクセス鉄道（「マルペンサエクスプレス」）が早朝5時台から22時台まで30分間隔で運行され、所要時間約40分で新旅客ターミナルに直結している。さらに、複線化・新駅整備等工事に取り組んでいるところであり、これにより、運行頻度倍増、スピードアップ、国鉄路線を連絡したミラノ中央駅への乗り入れ等を図ることとしている。

また、道路アクセスについても、空港からミラノ市内への高速道路の新規整備及びトリノとの連絡整備事業も検討されている。

(d) 騒音問題への対応

新空港の供用開始に伴い、リナーテ空港から移転したフライトにより発着便数が大幅に増加したため、地元で騒音問題が顕在化した。このため、2000年3月以降、転居する住民に対する補償、二重窓等の防音工事の実施等、航空機騒音の影響を緩和させるための施策が実施されている。

③ ミラノ・リナーテ空港からマルペンサ新空港への移転問題

【別添10<マルペンサ空港への移転問題の経緯>参照】

(イ) 欧州委との軋轢

1985年のマルペンサ空港拡張プロジェクトの決定以降、それまでの伊航空政策（リナーテ空港は国内線及び中・短距離国際線用、マルペンサ空港は長距離国際線等用）を変更し、マルペンサ空港をハブ空港として育成することが伊政府の基本方針となった。この一環として、伊政府は当初、リナーテ空港に集中する国際、国内各路線についてローマ～ミラノ間の国内線を除き、マルペンサ新空港に全て移転させると決定した。こうした伊政府方針に対し、リナーテ空港の利用者を自国ハブ空港におけるトランジットによって輸送する形態でハブ・アンド・スポーク網を築いてきた英国航空、ルフトハンザ航空等の欧州航空各社は、リナーテ空港の方が利用者の利便性が高く、かつリナーテ空港～ローマ・フィウミチーノ空港間の輸送は圧倒的にアリタリア航空

が強いため、ローマ・フィウミチーノ空港をハブ空港とするアリタリア航空に利用者を奪われることになるとして強く反発し、欧州委に不服申し立てを行う等、伊政府との間で軋轢が高まった。

欧州委・欧州航空各社は、他国企業への差別的取扱となる、マルペンサ空港の環境対策が不十分である、空港アクセスが不十分である等時機に応じて多様な理由を提示し、一方では伊政府部内の対立等もあり、軋轢は長期化した。

(ロ)2000年12月の決着

2000年3月3日、伊政府は欧州委の了解を得た上で、運輸省令を発出し、これまでのリナーテ空港からの路線別の利用実績に応じて、各社がリナーテ空港に残れる便数の上限を決め、それを超える便は新空港に移転させることを決定し、移転期日を2000年4月20日に設定した。しかしながら、一部欧州航空会社がおお反発したため、伊政府はさらにリナーテ空港に残す便数を増加させる修正を行う旨を表明し、2000年12月21日、最終的に欧州委が当該修正をもって本件を決着させる決定を行った。なお、修正省令は2001年1月5日に公布され、同年2月に施行されている。

(ハ) 今後の動向

2001年以降は、航空需要の低迷、米同時多発テロ事件後の国際定期便運航会社の路線縮小等の影響もあり、アリタリア航空をはじめとして、マルペンサ空港便を減便し、逆にリナーテ空港便を増便する傾向が続いている。このため、政府、地方自治体、航空会社等の間で再三にわたり、マルペンサ空港重視の政策について協議・合意するものの十分な効果が出ていない。

なお今後、両空港の分担問題は継続的に議論される見込みである。

④空港管理の民営化・規制緩和

(イ)空港運営主体の民営化・現況

空港管理の主体に関しては、公共資本が50%以上であることとされていたが、1997年11月12日付け運輸省令第521号（1998年4月24日施行）において当該制約が廃止されて以降、空港運営主体の民営化が進行中である。

(a)ローマ空港株式会社 (Aeroporti di Roma、「ADR」)

従来、ローマのフィウミチーノ及びチャンピーノの2空港を管理している「ADR」の株式の約53%は国営の旧「IRI」（産業復興公社）が所有していたが、1997年以降2000年7月までに、そのほとんどを1民間資本（レオナルドグループ；伊有力企業4社の共同出資会社）に売却した。その後、同グループは公開市場株式買い付け等を通じて約96%の株式を取得し、2001年、同社と同グループは事実上合併した。

また、2002年7月には、パーミンガム空港、シドニー空港等を管理している豪「Macquarie Airports」社に、「ADR」の株式約45%をレオナルドグループから譲渡する契約を締結する等国際連携を図っているほか、空港 周辺インフラを活用して

データ通信会社を設立する等多角化も図っている。

「ADR」は、現在、レオナルドグループが51%、Macquarie Airports社が45%の株式をそれぞれ保有している。ADRグループの経営状況（2005年）は、総売上高；5億8,070万ユーロ、営業利益；2億6,100万ユーロ、税引後最終利益；8,084万ユーロと良好な状況にある。

(b) ミラノ空港運営会社 (Societa' Esercizi Aeroportuali, 「SEA」)

「SEA」は、1948年に設立され、1951年以降ミラノ市が資本参加した。1957年には、政府指示により、新たに民間空港化されたリナーテ空港とマルペンサ空港も含めた2空港の一括的な管理を行うこととされた。2001年に締結した政府との協定により、2041年まで両空港の運用に当たることが許可されている。

現在は、ミラノ市(84.5%)、ミラノ県(14.5%)等が株式を保有している。ミラノ市等は、2001年以来、ミラノ市保有株式のうち約30%分の株式売却を行うこととしているが、その後の空港事故の頻発、マルペンサ空港の利用者減、ミラノ県の反対等から実現しなかった。本年になって、ようやく株式売却の入札手続を開始したが、2006年3月時点で応札者が現れず、売却は延期となった。その実現までには、なおも困難が予想される。

「SEA」の経営状況（2005年）は、総売上高；6億3,810万ユーロ、営業利益；2億100万ユーロ、税引後最終利益；4,620万ユーロとなっている。

(ロ) 空港着陸料設定の規制緩和

空港間の競争促進等を目的として、1993年12月24日付け法律第537号により、空港管理財源の自主調達に途が開かれるとともに、各空港の着陸に係るユーザーの使用料金に格差を設けてよいこととされた。着陸料等はこれまでのところ、実態上は、なおイタリア国内の全空港で規模別に同一料金となっているが、今後は提供されるサービスの質、混雑の程度等に応じた料金格差が生じると予想されている。

(ハ) 空港管理の規制緩和

空港管理については、従来は、各特別法に基づき、主要な8空港・6運営会社（「ADR」、「SEA」等）に限り、管理権の全てを委任する方式が採用されていたが、その他の空港等についても、当該方式の適用が拡充されつつある。

また、運営会社の投資促進、民営化の推進等を目的として、管理委任期間を40年という長期に固定化することもあわせ検討されている。

⑤ 空港ハンドリング業務の規制緩和

欧州域内における空港ハンドリング分野における競争促進を目指したEC指令（96/67）を国内法化するための委任立法令が1999年1月制定され（1999年1月13日付け委任立法令第18号）、年間300万人以上の利用者又は7万5千トン以上の貨物を取り扱う空港においては荷物、貨物、燃料油等の取扱い、構内のオペレーション等を行う主体が最低2者以上、

かつ、空港運営会社からの独立が確保されなければならない、従来の労働協約は遵守されなければならないこと等が規定された。

フィウミチーノ空港においては、「ADR」が傘下子会社（「ADR Handling」）を設立しているほか、アリタリア航空直営の子会社（「Alitalia Airport」）及びエアワン航空傘下の「Eas」社が参入している。また、マルペンサ空港においても、「SEA」子会社（「SEA Handling」）及び「Ata Handling」が運営している。なお、ハンドリング料金の設定は運営主体が個別に設定し、交通省の認可を受けることとされている。

⑥ EU域外国との二国間関係

1998年11月に米国との間でオープンスカイ協定について合意に達し、1999年12月に署名した。この協定は、乗り入れ地点、輸送力及び便数、コードシェア等に関する制限の撤廃等、大幅な自由化を内容とし、伊政府は、これにより伊及び米のいかなる航空企業も両国のあらゆる地点間で輸送サービスを提供することが可能になり、今後、市場原理に基づく運賃決定、路線開設、増便等が進むと予想している（但し、カボタージュは、依然として禁止）。なお、本協定による最初の成果として、1999年に、デルタ航空がヴェネツィア・テッセラ空港からニューヨーク便の運航を開始している。

なお、米国との オープンスカイ協定については、2002年11月、欧州司法裁判所から伊締結時以前の締結国に係る協定について違法判断が出されたため、今後、EU諸国内で当該取扱について調整が図られることが見込まれる。

⑦ 保安対策の強化

2001年9月米同時多発テロ事件を契機として、伊国内でも空港保安体制の強化が課題となり、関係省庁委員会を設立し、諸対策を検討している。同委員会は、2001年11月、旅客・手荷物対策、空港職員等航空関係者対策、航空機対策等を内容とする国家空港安全計画を策定するとともに、その後の各空港の実施状況を定期的にチェックすることとした。その後、2004年3月スペイン・マドリードでの列車爆破テロ発生時、2005年7月ロンドンでのバス・地下鉄多発テロ発生時、2006年2月トリノ冬季五輪開催等に当たっては、厳戒態勢を取っている。

（４）航空産業の状況

① 全体概況

伊最大の航空会社であるアリタリア航空は、伊国内においては国際、国内ともに圧倒的なシェアを持っている。（ただし、国内旅客シェアは年々低下し、2004年は40%強まで低下していると推計されている。）

しかしながら、アリタリア航空は、ここ5年ほどの間は、かなり深刻な経営状況が続いており、ここ数年のイタリア政府の航空政策の最大の懸案事項は、アリタリアの経営危機への対応であった（ある）といっても過言ではない。

その他、国内には、サルデーニャ島等の離島路線を中心に運航する「メリディアーナ」、規制緩和の下で新規参入し低運賃で急成長する「エア・ワン」、「エア・ドロー

ミティ」、「エア・」マルペンサ空港を拠点に大手旅行会社と提携してチャーター便を運航する「ラウダ・エア」等がある。

一方では、欧州内競争の激化に伴い、伊外の欧州企業も積極的に伊の国際・国内路線に進出してきている。ルフトハンザ航空は、「エア・ドローミティ」に出資及びコードシェア提携を、「エア・ワン」とはコードシェア提携を、また、エールフランスは、アリタリア航空とコードシェア提携をそれぞれ行っている。さらに、アイルランドの格安航空会社である「ライアンエア」も、ベルガモ空港、ローマ・チャンピーノ空港を拠点に伊関係路線を大幅に増やしており、2005年4月からは、伊国内路線に参入した。

②アリタリア航空の現況

(イ)歴史及び企業概要

1946年に、国内線を運航する「LAI」（Linee Aeree Italiane、イタリア定期航空）とともに設立され、国内・国際線の運航を開始したが、1957年には「LAI」と合併し、ナショナルフラッグキャリアとしての地位を確立した。

1963年にナポリを拠点として南イタリア各都市を中心に国内線を運航する「ATI」（Aero Trasporti Italiani、イタリア航空交通）がアリタリア航空の子会社として設立され、長らくアリタリア航空、「ATI」、「メリディアーナ」の3者により機能分担が図られてきたが、規制緩和の流れの中で、1994年にアリタリア航空が「ATI」を吸収合併した。

航空業界をめぐる世界的な競争の激化、国内での新規参入企業との競争等、厳しい経営環境の中で、同社は、1990年以前から1996年まで赤字を計上し続けていた（1996年赤字；6億2,500万ユーロ）。こうした状況下、1997年7月に欧州委の承認を得てアリタリア航空再建のための政府増資（14億2,000万ユーロを申請。2000年までに10億3,300万ユーロ実施。）が行われたが、その際に2000年までの再建計画の提出が求められ、約1,200人の人員削減、運航便数の削減、保有株式の売却等を内容とする計画が策定された。1997年には保有株式の売却等により黒字に転換し、1998年も約2億900万ユーロの最終黒字を計上した。しかしながら、1999年上期には、コソボ紛争におけるNATO空爆に伴う運航ダイヤの混乱、マルペンサ新空港における運航ダイヤ、ハンドリング等の混乱等のため経営環境が悪化し、さらに2000年には、燃料費の高騰、ドル高、マルペンサ新空港への移転に伴う投資増等に伴い、赤字が大幅に拡大した。

2001年は米同時多発テロの影響も受け、さらに厳しい状況となった。2002年は多額の特別利益の計上によって、かろうじて最終損益を黒字としたが、2003年以降は再び大幅な赤字となっている。

アリタリア航空は、現在でも経済財政省が発行株式の約50%弱を保有するいわば国策会社である（従前は「IRI」（産業復興公社）が同株式を保有していたが、2000年12月の同公社の解散に伴い株式は、直接国が保有することになった。）。

概要は、次のとおり。

○従業員数；1万7,679人(2005年平均。グループ全体)

○機材数；177機(2005年末。うち長距離26機)

(ロ)近年の経営状況

2000年～2004年グループ全体の決算は次のとおり。

(単位；億ユーロ)

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
売上高	53.85	52.54	47.50	43.20	42.65 <i>42.99</i>	<i>47.96</i>
営業損益	▲ 0.23	▲ 0.03	1.90	▲ 0.53	▲ 0.97 -	-
最終損益	▲ 2.56	▲ 9.07	0.93	▲ 5.20	▲ 8.12 <i>▲ 8.44</i>	<i>▲ 1.68</i>
累積収支	▲ 7.51	▲ 9.98	▲ 9.08	▲ 14.40	▲ 17.64 -	-

(注) 2005年から会計報告の方法を変更したため、2005年の数値と2004年以前の数値とを単純に比較することは不可能となった。変更後の方式による数値を斜字体にて表示している。

<出典>「アリタリア航空」決算報告書2004年、2005年>

③アリタリア航空の課題

(イ)経営改善

(a)2000年の改善計画

2000年決算で大幅赤字が予想されたことから、2000年12月、2004年までの経営計画を策定し、これに基づき経営改善を進めることとしていた。当該計画では、老朽化が著しく進んだ航空機の代替等に設備投資を集中し売上高を増加させる、従業員数はハンドリング業務の自社化の推進等により増加するものの単価を下げる等の措置を講ずることにより、2001年からの黒字転換を目指した。

(b)米国同時多発テロを契機とした経営改善計画

2001年9月の米同時多発テロは、経営改善中のアリタリア航空の屋台骨を揺るがした。このため、早急に抜本的な経営改善を図るべく、2001年11月に、2003年までの新たな中期計画を策定し、2003年決算の黒字化を目指すこととした。その概要は次のとおり。

・資金調達・政府支援

1997年承認済みの政府増資の積み残し分(3億7,000万ユーロ)を実施するとともに、老朽化した航空機の更新投資等を目的に、14億3,200万ユーロの転換社債・新株発行(うち政府引受分；8億9,300万ユーロ)を実施した。

・不採算路線の整理・需要が望める路線への進出

- ・ リストラ・内部組織再編
- ・ 航空機への投資

(c) 2003年10月：経営改善計画

米国同時多発テロ、イラク戦争、低迷する欧州の景気動向等を背景に、アリタリア航空の経営状況が依然として厳しい中、アリタリア航空はエールフランスとの統合の道を志向することとなった。エールフランス・KLMグループに一日も早く加わるためには、早急な経営改善を行う必要があることから、2003年10月にアリタリア航空は、新たな経営改善計画を発表した。その概要は次のとおり。

- ・ 人員削減を初めとするコストの削減
- ・ 航空機への投資
- ・ 不採算路線の整理・需要が望める路線への進出

このうち、人員削減については、2005年までに2,700人を削減するものとされた。(純減：1500人、アウトソーシング化：1200人)

この人員削減案に、組合が猛反発。他方経営者側は、「会社の生き残りのためには、妥協の余地はない」として、一步も引かず、労使が決定的対立状態になった。2003年の12月～翌年1月にかけてストが頻発し、そのため、アリタリア航空の同年1月の輸送実績は前年比を大幅に下回るなど、経営状況をより悪化させかねない深刻な状況となった。

政府も仲介を試みたが、事態の收拾はできず、結局、2004年2月末に、当該計画を推進していた社長が政府によって事実上更迭されることによって、事態の收拾が図られた。

(d) 2004年4月：経営改善計画

会社側が、組合に対し、人員削減計画(純減：1,100人、アウトソーシング化2,100人)を提示。

これに対しても、組合が猛反発。4月末～5月初にかけて連日違法ストが行われ、またも航空機の運航が麻痺状態となった。

政府は5月初めに、組合との合意(いわば休戦協定)において、僅か2か月半でまたもトップを更迭(会長及び社長)するという異常とも言える措置によって、事態を收拾した。

新たな会長兼社長には、それまでFS(イタリア国鉄)の会長兼社長であったジャンカルロ・チモーリ氏が就任した。

(e) 2004年夏：政府保証付き緊急融資措置

イラク戦争、SARS発生などの厳しい経営環境に加えて、2003年末から相次ぐ労使紛争の影響に伴い、アリタリア航空は収入が減少し、資金ショート of 危機に直面した。この事態を回避するため、伊政府は、金融機関からアリタリア航空への緊急融資に政府保証を付けることができるよう、2004年6月に政令改正を行った。

EU委員会は、当該措置を「『EU内の市場の競争条件を阻害する政府による不

当な助成措置』には当たらない。」として、伊政府の措置を同年7月承認した。ただし、「当該措置後1年以内に、伊政府の持株比率を50%未満にする」ように条件を付けた。

これに従い、同年秋にアリタリア航空に対し、4億ユーロの政府保証付き緊急融資が行われた（返済期間は1年）。

(f) 2004年9月：経営改善計画

同年9月初め、会社側が組合に新たな人員削減計画を提示。この時は、①資金ショート危機に直面し、他方、②上記の緊急融資の政府保証の付与に当たり政府は「合理化方策の会社と組合との合意」という条件を課すという状況のもとで、組合はそれまでのようなラディカルな対応を取ることはもはやできず、政府・会社・労組の間で、以下の内容の経営改善策について、合意が成立した。

- ・2006年までに、約3,700人を削減（運航乗務員、客室乗務員、地上職員ごとに削減人員を明記。）。
- ・従業員の生産性の向上（乗務員の勤務体制等）
- ・会社を運航部門の会社（AZ FLY）とサービス会社（AZ SERVICE）に分割。AZ FLYは、政府が最低30%の株式を保有。AZ SERVICEは、51%の株式をAZ FLYが、49%はFintecnaがそれぞれ保有する。

(g) 2005年6月：会社の分割・再編案をEU委員会承認

上記(f)の合意内容の一つである会社の分割・再編策（民間から増資を受けて、政府の保有比率を引き下げた上で、会社を分割・再編する。）についてEU委員会は、「政府の不当な助成」にはあたらないとして、これを承認した。

(h) 2005年10月：燃料高騰に伴う経営悪化に対する支援措置（(3)-①-(二)）

原油価格の高騰に伴い経営状況が悪化している航空業界への助成を行うとの名目で、2005年10月に、イタリア政府は、①ENAV（航空管制機関）に支払う航空管制施設・管制サービス利用料の軽減、②空港経営許可使用料の軽減、③航空機燃料供給事業者が支払うローヤルティーの廃止を決定。

実質上のアリタリア航空の救済措置であるとの見方が一般的。

(i) 2005年12月：民間資金による増資

政府以外の民間資金による増資が行われ、伊政府の持株比率は、従前の62.4%から49.9%となり、過半数を下回ることとなった。

(ロ) 事業者間提携の強化

(a) KLMとの提携解消

国際的な競争に対応していくため、アリタリア航空は、1997年12月、国際線と航空貨物に強いKLMとの提携関係に入り、1999年5月にはKLM・米ノースウエスト

航空との同盟関係に参画した（アライアンス名として「ウイング」を使用）。同年12月には米国運輸省から3社間の提携に関する米独占禁止法の適用除外が認められ、伊米政府間で締結されたオープンスカイ協定に基づき、コードシェアの活用等によりローマ・デトロイト線等の新たな路線展開が予定されていた。

しかしながら、2000年4月に至り、KLMは、アリタリア航空に対して、マルペンサ新空港の先行きが不透明であること、アリタリア航空の民営化の見通しが立たないこと等を理由に、提携関係の一方的な解消を通告した。その後、KLMへの損害賠償請求及びKLMがアリタリア航空へ寄託していたマルペンサ投資資金の取扱を巡り、欧州仲裁裁判所にて紛争中であったが、2002年12月、アリタリア航空の主張が全面的に認められ、KLMに1億5,000万ユーロの支払いを求める仲裁が出された。

(b) エアフランス等との提携合意、将来的には経営統合も視野へ

2001年7月、アリタリア航空は、エールフランス及びデルタ航空との提携交渉開始を発表し、同年11月、提携合意に達した（「スカイチーム」入り。あわせ、アエロメヒコ、チェコ航空等ともコードシェア実施。）。特に、エールフランスとは、コードシェアのほか、株式の相互交換（2%）、役員の相互交換等を含めより密接な関係とすることで合意した。2002年4月から実施されたエールフランスとのコードシェアに伴い、アリタリア航空が運航してきた伊地方空港から仏への不採算路線の多くはエールフランス運航に切り替える等アリタリア運航路線は大幅に再編されることとなった。

2003年秋、エールフランスとKLMとの経営統合が発表され、その中で、アリタリア航空も将来的にエールフランス・KLMグループに加わる方向が明示され、アリタリア航空は、「将来的なエールフランスとの経営統合」をも視野に入れた道を選択した。

但し、エールフランス・KLMグループにアリタリア航空が加わる前提条件として、エールフランス・KLM側からは、アリタリア航空に対し、①業績の回復、②民営化の推進を求められており、アリタリア航空がその条件をクリアするのは、依然として厳しい状況である。

(c) Volareグループの買収

2004年11月に経営が破綻した格安航空会社Volareグループをアリタリア航空が買収する見込みである。

④ 中小航空企業の現況・課題

規制緩和の流れの中で、1990年以降、急激に新規企業が参入した。サルデーニャ島等の離島路線を中心に運航する「メリディアーナ」、ルフトハンザ航空と提携しドル箱のローマ～ミラノ間路線を中心に低運賃で急成長する「エア・ワン」、マルペンサ空港を拠点に大手旅行会社と提携してチャーター便を運航する「ラウダ・エア」等がある。しかしながら、全体的には各社とも経営はかなり厳しく、赤字企業が多い。また、既に撤退したり破綻した会社もある。 【別添11<中小航空企業概要>参照】

一方では、欧州格安航空会社の進出も急激に進みつつある。「ライオンエア」は、伊北部のベルガモ空港、ローマのチャンピーノ空港を拠点に欧州路線を大幅に拡張して

いる。2005年4月からは、伊国内路線にも進出済みである。「イーージェット」も伊からロンドン便を運航している。また、独旅行会社大手傘下の「Hapag Lloyd Express」、独「Air Berlin」等も伊路線に参画済みである。

(5) その他

①航空管制主体の株式会社化

(イ)管制主体の経緯

伊における航空管制は、1979年までは空軍が民間航空の管制も含めて実施していたが、1979年12月22日付け法律第635号により航空援助委員会 (Comissariato per l'Assistenza al Volo Civile) が創設され、民間航空の管制が軍と切り離して実施されることとなった。1981年からは、1980年5月23日付け法律第242号に基づき、管制業務の一層の効率性向上等を目指して管制業務の外庁化が図られ、航空管制庁 (Azienda Autonoma di Assistenza al Volo) が設立された。さらに、同庁は、1996年12月21日付け法律第665号に基づき、現在の航空交通援助公団 (「ENAV」、Ente Nazionale di Assistenza al Volo) に改組された。

(ロ)株式会社化

航空管制については、これまでもストライキの多発や不適切な人員配置等による遅延の常態化、経営陣による不透明な人員採用等についての国民の批判が強く、これらを是正するため、一度は1999年7月までに株式会社化する決定がなされた。しかしながら、その後の複雑な政治動向、労働組合の動向 (約3,230人の職員に13の労働組合がある。) 等から一度延期を余儀なくされ、最終的には2001年1月からの株式会社化が実現した。

なお、同社の株式総額は11億2,200万ユーロ (現在は全額国保有) であり、本社のほか、4の地域管制事務所、2の重要空港管制事務所 (フィウミチーノ空港及びマルペンサ空港)、23の空港事務所、14の空港支所を有している。

②航空関係行政機関の大幅再編

(イ)経緯及び現状

1997年7月25日付け委任立法令第250号により、民間航空公団 (「ENAC」、Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) が創設され、従来の運輸省航空総局、航空機登録機関等が所掌してきた管理的業務及び技術的事務が職員とともに移管され、市場動向の分析、政策立案、国際関係事務等の業務のみが運輸省に残されることとなった。

これにあわせて、運輸省は、1998年4月24日付け共和国大統領令第202号により、従来の航空総局を改組し、新たに航空局 (Dipartimento dell'aviazione civile) を創設し、さらに、同局は2001年6月からの省庁再編に伴い、海事・航空局 (Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Aereo) に改組されている。

また、1999年には、1999年2月25日付け委任立法令第66号に基づき、運輸省の監督の

下に事故調査等を含めた安全関係の業務を所掌する国家航行安全機関（「ANSV」、Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo）が創設されている。なお、管制主体（「ENAV」）については、前記①のとおり。

（ロ）今後の組織再編の方向

2001年10月のミラノ・リナーテ空港事故（SAS機とセスナ機が滑走路で衝突、118人死亡。）は、直接的原因は管制ミスであったものの、間接的には航空安全に係る関係行政機関が多様かつ責任の所在が曖昧であることにあるとの強い批判を招いた。これを受け、英国方式を参考に、以下のような方向の組織再編を目指し、紆余曲折を経るも、2004年冬よりその実施に至った。

- ・「ENAC」は、権限を大幅に拡大し、航空安全・空港管理に係る全ての規則の制定の一部の施行業務（許認可、空港管理者等の監督、スロット調整等）を所掌。
- ・インフラ・交通省海事・航空局は、政策企画業務を中心に所掌。
- ・「ENAV」は、規則制定権等権限を喪失し、管制の施行業務のみを所掌。
- ・「ANSV」は、事故調査業務を所掌。
- ・空港管理者（空港運営会社等）は、権限を拡大し、「ENAC」から委託され実施する空港管理全般業務及び空港管理に係る安全対策策定業務を所掌。

③航空機製造・航空宇宙分野

国策会社たる重工業・宇宙産業等の「Finmeccanica」社（株式の32%を政府保有）傘下の「Alenia Aeronautica」社等が民間航空機製造（主にボーイングに対しての部品製造協力）、軍用機製造等を、また、フェラーリ傘下の「Piaggio Aero Industries」社が小型航空機製造を、フィアット傘下の「Fiat Avio」社が航空機エンジン製造等を行っている。

また、欧州ガリレオ事業については、イタリアは構想当初から仏等と連携してその推進主体となっており、衛星の運営主体たる「Galileo Industries」社、「Galileo Services」社等には、「Finmeccanica」傘下の「Alenia Spazio」社及び

「Telespazio」社、英「Bae」社との合弁企業「Alenia Marconi System」社が主導的立場で参画している。

また、通信衛星分野では、欧州2位の「Eutelsat」社にベネトングループ等が出資している。

4. 鉄道

（1）概要

①輸送量

2004年実績で、旅客輸送量は 560億230万人キロ、対前年比1.1%減、国内貨物輸送量は 250億7,000万トンキロで、対前年比5.7%増である。我が国と分担率で比較して見

た場合、旅客輸送に占める割合が我が国よりはるかに小さいのに対して、貨物輸送に占める割合は2倍程度である。【別添12<鉄道輸送量推移>参照】

②インフラ

(イ)国鉄

鉄道旅客輸送量（人キロベース）全体の約85%を占める等幹線輸送、地域輸送等の中心的役割を担っている。総延長15,965km（2004年末現在）であるが、高速鉄道整備計画等による新規整備がある一方、地方のローカル線については廃止等が進み、総延長は微減又は横這い状況にある。また、全国の複線化率は約39%、電化率は約69%であるが、地域格差が大きい。【別添13<鉄道路線キロ等推移>参照】

なお、高速鉄道網については、現在「Alta Velocita'計画」を推進中であり（後記(3)②参照）、ローマ～フィレンツェ間が最高時速250kmにて、トリノ～ノヴァーラ間及びローマ～ナポリ間が最高時速300kmにて、それぞれ供用されている。

(ロ)許可鉄道・公営鉄道

国鉄以外の鉄道として、島嶼部等での地域交通分野において国鉄を補完する役割を果たしている（路線キロ数；3,529km）。

(ハ)地下鉄

他のヨーロッパ諸国に比較して整備が遅れており、現在、ローマ（2路線）、ミラノ（3路線）、ジェノヴァ（1路線）、ナポリ（2路線）、トリノ（1路線）の5都市にしか導入されていない（路線キロ数(2002年末現在)；126km）。大都市の交通渋滞緩和、環境保護等観点からより一層の整備が必要であると認識されているが、一方では地下遺跡の存在等により整備に困難を伴っている。

こうした中、ローマでは3本目の新規路線整備等が、ミラノでは既存路線の延伸等が進められているほか、トリノ、カタールニヤでも新規整備に着手している。

また、将来的課題として、ブレーシア、ペルージャ、サレルノ等中規模都市でも導入が計画されている。

(ニ)路面電車

2002年末現在、ローマ、ミラノ、トリノ、トリエステ、ナポリの5都市で運営されている（路線キロ数(1999年末現在)；383km）。最盛期の1960年代には14都市に導入されていたが、その後の需要減等から撤退を余儀なくされ、現在の路線キロ数は当時の60%弱まで減少している。

ただし、最近になり環境保護等の観点からローマにおいては復権の動きが見られ、旧路線の復活、新規整備等が模索されているが、整備空間の確保、利用者減を警戒する国鉄の反対等もあり、まだ抜本的な成果は得られていない。

(ホ)ロープウェイ・ケーブルカー

ロープウェイは、2,506基数、2,317km整備されている(2004年末現在)が、約65%

(基数ベース)はスキー用である。また、ケーブルカーは、13都市で整備されているが、観光客用途が主である。

③運営主体

(イ)国鉄

1992年に株式会社化されたが、なお国が全株式を保有している(後記(4)②参照)。

(ロ)許可鉄道・公営鉄道

主に南部、シチリア島、サルデーニャ島に集中して地域輸送を担っている。1997年法律第422号により、国鉄の運営する路線(国鉄の廃止予定路線を含む。)に新規参入することが認められ今後その進出が期待されるが、一方では、自動車交通の発達による乗客数の減少、運賃改定の遅れ、施設・サービス改善の遅れ等からなお経営は厳しい状況にある。

なお、公営企業については、1997年法律第422号に基づく、路線に係る競争入札制度の導入等の制度改革のほか、全公営企業(鉄道、バス、水道等)に係る施設保有主体と運営主体の分離、運営主体の民営化等の改革が今後予定されているが、一方では、制度解釈・運用を巡る混乱、政治的対立等から、今後の見通しはなお不透明な状況にある(後記(2)③参照)。

(ハ)地下鉄

5都市において公営企業により運営されている。

(ニ)路面電車

6都市において公営企業又は公営企業子会社により運営されている。

(2) 事業規制等鉄道に関する法制度

①国鉄

国鉄と政府との契約において、1993年12月から70年間の鉄道営業許可が付与されるとともに、「公共サービスの提供に関する契約」及び「投資に関する契約」が結ばれており、営業許可及びこれらの契約の中で公共性の担保と政府の政策遂行に対する国鉄の協力が図られるようになっている。

営業許可の第19条においては、許可の交付から生じる義務の遵守、安全性等の確保、直営義務及び委託義務の円滑な遂行、路線網、施設及び鉄道車両の増強投資等に関して運輸大臣の監督下におかれることとされている。さらに、株式会社化される以前の法令(1985年法律第210号)に基づく権限については、株式会社化とともに変更されているが、一部の規定例えば第3条は、公共の利益を守りつつ事業が運営されることを確保する運輸大臣の指導・監督権限が一般的に述べられたものとして引き続き効力を有しているとされている。

なお、運賃は認可制であるが、その算定方法については、2000年以降全国均一の距離比例制を廃止する等の変更がなされている(後記(4)②(ホ)参照)。

②その他の鉄軌道

現在は、許可制により参入した許可鉄道（民間事業者主体）と、地方自治体直営の公営鉄道に分かれる。ただし、今後は、公営企業の民営化、路線の競争入札制導入等が予定されており、なお制度改正の途上にある（後記③参照）。

③規制制度の改革

鉄道事業等に係る競争促進、地方分権等を図るために、地域交通に係る競争促進・地方分権法（1997年法律第422号）が制定され、次の事項が規定された。

○地方交通路線（鉄道、バス等）の参入は、免許制から許可制に移行する。

○地方交通路線（鉄道、バス等）の参入は、既存路線も含め、競争入札制で事業者を選定する（2004年1月から施行）。

○国鉄が既に運営している路線又は廃止予定の路線に国鉄以外の鉄道会社が新規参入することを認める。

○州が、地域交通計画（ナショナルミニマムの決定等）を策定する。

○州に、地方鉄道等に係る許認可権限、財政支援に係る権限等を委譲する。

一方では、鉄道インフラへのアクセス自由化、国際貨物鉄道輸送の自由化等に係る欧州指令等の受容に伴う制度改革も実施されている（後述(3)③(ロ)参照）。

こうした中、民間事業者については、旅客輸送、貨物輸送別に、また、国鉄運営路線での運行の可否別に、新たな許可制度が運用されている（2002年7月現在、27社許可。）。

さらに今後は、公営企業の民営化、路線の競争入札制度の導入（鉄道の導入時期は、2002年8月1日付け法律第166号に基づき、2年延期され、2006年1月から。）等が予定されており、規制制度も変革途上にある。

(3) 政府の鉄道政策・最近の動向

①政府補助

(イ)国鉄

5年毎の投資契約（国鉄が策定の上、政府が承認する）に基づき、毎年、政府と国鉄間で調整の上、補助額を予算計上している。補助率等についての固定制度はない（個別契約により決定）が、高速鉄道整備に限っては、原則として国が事業費の40%を、整備事業者が60%を負担する形式をとっていた。

2001年5月に締結された政府・国鉄間投資契約では、2001年から2005年までに、新たに総額245億7,600万ユーロの補助額を計上することで合意し、前契約の積み残し分も含め、今後総額509億8,500万ユーロの補助が予定されている。このうち、約55%が高速鉄道整備事業に充当される。

(ロ)その他の鉄軌道

国鉄以外の許可鉄道、都市周辺公営鉄道、地下鉄、路面電車等の整備費用に係る国

の補助率は、1992年法律第211号に基づき、事業費の60%が上限とされている。

一方では、2001年法律第443号（公共事業促進法）の制定に伴い、特に戦略的に必要な地下鉄整備事業については、1992年法律第211号に基づく国の補助率上限にとらわれずに整備を進める事例も出てきている。例えば、現在整備中のローマ地下鉄の3線目（C線）の一部区間は、国負担70%、州負担12%、市負担18%で合意している。

②高速鉄道の整備計画等

(イ)高速鉄道整備計画（「Alta Velocita`」計画）

1990年12月15日付け法律385号において、設計最高速度300km/hを目指し、総延長1,300kmに及ぶ全国高速鉄道整備計画が定められ、南北軸線、東西軸線及びミラノ～ジェノヴァ線の3線が規定された。

総事業費は、少なくとも380億ユーロ以上と見込まれており、当初は民間負担60%、国負担40%が原則とされていたが、工事費の膨張等から、政府契約に基づき、国負担60%とする路線がある等負担割合等は変更されてきている。

ネットワークの設計・建設・管理主体会社として、官民共同出資の高速鉄道株式会社（「TAV」）が設立され、インフラ整備に当たっている。

これまで南北軸線を中心に工事が進められており（少なくとも南北軸線は2009年供用を目標としているが、工事落札者選定を巡る政治的混乱（政権交代に伴い工事事業者を再三変更）、工事に伴う環境汚染問題、都市駅部整備に係る工事の遅れ（設置場所等を巡る調整の遅れ等）等もあり、なお完成までにはかなりの時間を要するものと考えられている。

また、このほか、「TAV」の運行特許権の延長問題（工事の遅れ、工事費の増大等から現在2041年までとなっているものを2061年まで延長することを検討中。）、南部振興の観点からのナポリ以南への延長問題等も課題となっている。

【別添14<高速鉄道整備計画の現況>参照】

(a)南北軸線（トリノ～ミラノ～ボローニャ～ローマ～ナポリ）

国土の根幹部分を構成する路線のため、これまで最も精力的に投資がされてきている。

フィレンツェ～ローマ間はほぼ完成しており、最高時速250kmにて供用中。ローマ～ナポリ間については、2005年12月に最高時速300kmで供用を開始した。また、トリノ～ノヴァラ間も、2006年2月のトリノ冬季オリンピック開会に合わせて、最高時速300kmで供用を開始した。その他の区間も、現在、工事が本格的に行われている。

(b)東西軸線（ミラノ～ヴェローナ～ヴェネツィア～トリエステ）

本路線は欧州第5回廊（リスボン～マルセイユ～ジェノバ～ミラノ～トリエステ～リュブリャナ～キエフ）を構成し、トリエステからさらに東の隣国スロベニアにつながるにより、国際貨物輸送の核となることが期待されている。これまで整備未着手であったが、EUの東方拡大が現実化する中で、伊の国際競争力確保の観点から整備を促進する方向が打ち出されている。

(c) ミラノ～ジェノバ線

環境問題等によるルートの変更、工事事業者選定を巡る政治的混乱等から、工事開始の目途は立っていないが、東西軸線と同様の政治的背景から、今後整備促進が図られる可能性がある。

(ロ) トリノ～リヨン高速鉄道整備事業

伊仏両国国鉄が協力し、アルプス山脈を貫く長大トンネル（約52km）を含めトリノ・リヨン間（約254km）に高速鉄道新線を整備し、最大速度が旅客列車220km、貨物列車120kmで、リヨン～トリノ間を現在の3時間40分から1時間30分に短縮しようという構想である。また、リヨンからは仏新幹線TGVと、トリノからは整備中の伊高速鉄道（南北軸線）とあわせ、バルセロナ～ナポリまでの高速ネットワークを完成することを最終目標としている。事業費は少なくとも125億ユーロ（仏側；50億、伊側50億；EU；25億）と見込まれている。

本事業は、トラック輸送から鉄道輸送への転換促進により、アルプス地方の環境保護、トラック渋滞の緩和等に大きな意義を有するものと考えられており、1986年4月に伊仏運輸大臣会合において検討を開始することで合意して以降、1994年11月の推進組織たる伊仏共同出資の「アルプストンネル社」の設立、同年12月のEU首脳会議におけるトランス・ヨーロッパ運輸ネットワークの最優先プロジェクトとしての位置づけ、1997年秋の伊仏首脳会談における事業化監督組織の設立合意等を経て、さらにその後の度重なる伊仏首脳会談等により、2004年10月現在、2006年工事開始、2015～2018年頃供用で事業を推進すること（及び複線トンネルを建設すること、トンネル部分の負担割合）が両国間で合意されている。

また、EUの東方拡大に伴い、同プロジェクトは、トリノ～ジェノバ～ミラノ～トリエステ（高速鉄道「ミラノ～ジェノバ線」及び「東西軸線」）に連結する、東欧への基幹路線として位置づけられている。2003年秋にEUで決定された「直ちにスタートさせるべきプライオリティの高いプロジェクト」（いわゆる「クイック・スタート・リスト」）の中にも、伊政府側の強いプッシュもあり、盛り込まれた。

ただし、資金計画、地元住民の環境問題、ブレンネロトンネル建設計画等他のアルプストンネル整備との優先順位等課題はなお多い。

特に、高速鉄道通過予定地の地元住民との関係では、2005年10月以降、地元の工事反対運動が激化している。地元住民に加えて、国内の反対運動支援組織（“ノーグローバル”）も巻き込んで、警官隊と衝突してけが人が出る事件も発生した。今後の工事の実施に当たっては、全く予断を許さない状況である。

なお、本プロジェクトに関しては、伊国鉄から協力依頼を受け、1996年6月、「アルプストンネル社」・「(社)海外鉄道技術協力協会（JARTS）」間で技術協力契約を締結し、以降2年間、「(社)海外鉄道技術協力協会」、「日本鉄道建設公団」及び「(財)鉄道総合技術研究所」がトンネル事業化調査等に協力したという経緯がある。

(ハ) ブレンネロトンネル等アルプストンネルの鉄道整備

アルプス地方は伊と欧州他国との境界に位置し、伊国際物流にとって地理的に最も重要な地域であるが、これまで中心となってきたトラック輸送については、地域環境問題等から、スイス国境では通行料徴収制度が、オーストリア国境ではエコポイント制度によるトラック通行制限措置がとられる等の制約を抱えており、同地方は伊国際物流の隘路となりつつある。また、1999年3月のモンブラントンネル事故、2001年10月のサンゴタルドトンネル事故等によるトンネルの長期閉鎖等に伴い、トラック輸送偏重のもたらず経済への悪影響も問題とされた。

こうした中、アルプスのトラック輸送量が最大となっているプレネロ峠（伊・オーストリア間）において、鉄道トンネルを建設し、独とも協力して、ペローナ～ミュンヘン間的高速鉄道網を整備する計画（プレネロトンネル建設計画）がある。総事業費は、トンネル部分（55km）が45億ユーロ、トンネルアクセス路線の複線化部分が70億ユーロと見込まれ、2005年工事開始、2015年供用を目指している。また、当該計画は先述のEU策定のいわゆる「クイック・スタート・リスト」にも盛り込まれている。1999年に、伊・オーストリア両国鉄共同で事業推進会社「Geie」を設立しているが、一方では、独も含めた資金負担等の大きな問題が残っている。

なお、当該計画は、スイス国境のセンピオーネトンネル計画（事業費；18億ユーロ）、仏国境のフレジュストンネル計画（事業費；18億ユーロ）とあわせ、2001年12月の公共事業促進法の国家優先事業と位置づけられ、今後整備促進を図ることとされている。

このほかにも、ゴッタルド峠及びシンプロン峠に鉄道トンネルを整備する計画（ゴッタルドトンネル等建設計画）、スイス国鉄の新トンネル建設計画等種々の計画も存するが、いずれも、国際調整の難航、優先順位の問題等から、なお実現には時間がかかる見込みである。

③国鉄改革

(イ)国鉄が直面していた課題

国鉄は、1992年に株式会社化されたが、なお政府が100%株式を保有している。創設以来、赤字経営を続ける一方で、ストが頻発する等の労働問題を抱えており、余剰人員の整理、高い賃金水準の引下げ等によるコスト削減を進めつつ、老朽化した施設の近代化や高速化の推進、安全性の確保、利用者利便の向上等を図ることが最大の政策課題となっていた。こうした中、EUの方針等も踏まえ、伊でも国鉄改革が進められることとなった。

(ロ)2002年までの改革の経緯

欧州委から、1991年、インフラ部門と列車運行部門との会計分離（上下分離）、インフラへのオープンアクセスの確保等を各国に求めるEC指令（91/440/EEC）が、1995年には鉄道インフラへのオープンアクセスを確保するため、新規参入に対する免許基準、インフラ容量の配分、使用料設定等に関するEC指令（95/18/EC、95/19/EC）が制定された。

こうした動きに加え、欧州各国における国鉄改革の進展、欧州通貨統合へ参加する

ための財政再建の要請等から、伊においても次の取り組みが進められてきた。

(a) プロデイ指針の発令（1997年1月）

1997年1月、プロデイ政権は、1991年のEC指令（91/440/EEC）を踏まえ、国鉄改革の基本的方向をガイドライン（「プロデイ指針」）として発令した。その内容は、次のとおり。

- ・ 本来の鉄道事業への集中を通じた事業活動の合理化
- ・ 運行部門とインフラ部門との会計上の分離と会社分割の開始
- ・ 投資の合理化
- ・ 欧州各国国鉄の平均的水準に向けたコスト構造の見直し
- ・ 貨物輸送及び旅客輸送における効率性と市場分担率の回復
- ・ 運賃制度の見直し

(b) 1991年EC指令（91/440）の国内法制化（1998年7月）

政府は、1994年2月2日付け法律第146号第4条に基づき、1998年7月8日付けで共和国大統領令第277号を制定し、前述のEC指令（91/440/EEC）の国内法制化を図った。同令においては、鉄道事業者の経営の自主性の確保、鉄道事業者の財務の健全化、インフラと輸送の会計分離、鉄道事業者の国際連合体等に対する鉄道市場へのアクセスの保障といった基本原則が示され（第2条）、さらに、国とインフラ運営主体との関係は事業免許及び計画契約によって規定されること（第5条）、インフラ使用料は、インフラ運営主体の原案に基づき経済計画閣僚会議の意見を踏まえて運輸省令によって設定されること、その算定に当たってはインフラの質、消耗度合、区間の混雑状態、走行可能速度等を考慮すること（第7条）等が規定された。

(c) インフラ部門と運行部門の会計上の分離（1998年7月）

国鉄は、前述の共和国大統領令を踏まえ、社内の組織改正を行い、1998年7月27日より新たにインフラ局（「Divisione Infrastruttura」）を発足させるとともに、運行部門との会計上の分離を開始した。

国鉄においては、それまでも戦略事業分野（"Area Strategica d'Affari"、ASA）と称するセクションを各分野毎に設置し、インフラ関係では既に「Direzione ASA Rete」（ネットワーク戦略事業分野局）が存在していたが、新たなインフラ局はインフラの設備投資、維持管理等を担当し、当該組織で業務が完結するよう職員配置、権限等が与えられた。

(d) 1995年EC指令（95/18、19）の国内法制化（1999年3月）

政府は、さらに1998年4月24日付け法律第128号第5条に基づき、1999年3月16日付けで共和国大統領令第146号を制定し、鉄道インフラへのオープンアクセスを確保するため、前述のEC指令（95/18、19）の国内法制化を図った。

同令においては、インフラアクセスのためにはライセンス、安全証明書を保有する必要があること（第3条）、ライセンスは運輸省により発給され、車両、運転手等を

確保し、かつ信頼性、経営能力、専門知識等を有している必要があること（第5条）、安全証明書はインフラ運営主体により発行され、車両、人員、社内組織等の面で安全性を確保できる体制が整えられている必要があること（第7条）、インフラ容量の配分はインフラ運営主体によって行われるが、公正、無差別的に配分され、効率的なインフラ利用が確保される必要があること、地域的な最低限の輸送サービス、専用区間における高速鉄道輸送サービス、及び専用線における貨物輸送サービスに対して優先的に配分される必要があること（第8条）等が規定された。

(e) ダレーマ指針の発令（1999年3月）

国鉄改革を強く訴えたプロデイ首相に代わって1998年10月、ダレーマ首相が政権を担当することとなり、同政権は1999年3月、今後の国鉄改革に関する「ダレーマ指針」を発令した。

国内法制の整備が進むに従い、国鉄改革を巡る国鉄労使の対立が激しさを増していた状況を踏まえ、政府として改めて指針を示すことで国鉄改革を強力に推進する姿勢を示すとともに、会計分離から会社分割に進むべきこと、運行部門についても中長距離旅客輸送、地域旅客輸送及び貨物輸送の3部門に分割する必要があること等、プロデイ指針からさらに踏み込んだ方向性を提示する必要があると判断されたことから、事実上、国鉄経営サイド及び主要労組との調整を行うとともに、上下両院運輸委員会の了解を得た上で、新たな指針を発令した。その概要は次のとおり。

- ・輸送量の増加、財務の健全化等を目的とした国鉄による1999年～2003年までの事業計画の策定
- ・会社組織の再編（1999年4月までに会計上の上下分離プロセスを完了、1999年5月までに運行部門を3分化、2001年1月からインフラ部門と運行部門との間の会社組織を分離、2003年12月までに大都市圏及び地域鉄道輸送サービスを透明性のある手続きを通じて委託）
- ・経営再建（外部化等も考慮したコスト削減等）
- ・コア事業への資源の集中
- ・運賃システムの見直し（市場動向に対応した新たな旅客運賃システムの導入、欧州各国並みの運賃水準への引き上げ）等

(f) 国鉄の第二次組織改正（1999年5月）

1999年5月から中長距離旅客輸送（旅客局）、地域旅客輸送（地域交通局）及び貨物輸送（貨物局）の3部門が発足し、併せて車両の定期検査等を行う技術サービス部門も創設された。

1998年7月の第一次組織改正と併せ、この組織改正により、国鉄の組織はそれぞれの局がその業務遂行のための人員、権限、責任を備えることとなり、将来の分割も視野に入れた独立性のある組織に再編された。

(g) 国鉄による新たな事業計画の策定（1999年5月）

ダレーマ指針を踏まえ、国鉄は1999年～2003年までの事業計画を策定し、1999年

5月、運輸、国庫両大臣に提出した。同計画には、2003年に運行部門における収支均衡を達成することを目標として、輸送量増加及び運賃改定による増収、人件費抑制等によるコスト削減等の内容が含まれている。その内容は次のとおり。

- ・輸送量の増加目標（2003年までの5年間で中長距離旅客輸送3.4%増、地域旅客輸送10.6%増、貨物輸送21.2%増）
- ・14%の運賃値上げ
- ・26%の人件費の削減 等

(h) 運賃制度の改革（1999年11月）

ダレーマ指針を踏まえ、政府は1999年11月の経済計画閣僚会議決定により、市場戦略に対応した運賃制度の見直しを図った（後記(4)②(ホ)参照）。

(i) 国鉄の第三次組織改正（会社組織の分離）

ダレーマ指針で残されていた会社組織の再編（2001年1月からインフラ部門と運行部門との間の会社組織を分離。すなわち上下分離の完成。）は、段階的に実施され、最終的には2001年7月に完全実施された。この結果、国鉄は、持株会社（「Holding FS」）の下に、インフラ保有会社（「RFI」；Rete Ferroviaria Italiana）及び旅客運行会社（「Trenitalia」）を創設し、持株会社の株式は全て伊経済財政省が、運行会社及びインフラ会社の株式は全て持株会社が保有することとなった（関連会社の株式は、高速鉄道株式会社「TAV」の株式（「RFI」所有）を除き、持株会社に帰属。）。【別添16<改革後の伊国鉄組織概要>参照】

(ハ) 今後の推移

将来的には、株式の市場売却による国鉄の完全民営化が目標とされている。特に、運行会社「Trenitalia」については、2001年決算で黒字を計上した等から早期の株式売却も直近の課題となっている。

また、貨物部門については、当初は、スイス国鉄との資本折半した新たな貨物会社（「Cargo Si」）を設立し、「Trenitalia」から分社化する計画であったが、2002年12月破談し、現在は、社内で旅客・貨物の部門別会計区分はなされているものの、分社化の目途はなお立っていない。

④ 国際貨物鉄道に係る連携・競争

鉄道改革の一環として欧州委の発議で、EU内5ヶ国（伊、スイス、独、オーストリア、蘭）の国鉄が共同して貨物鉄道用の線区を指定・相互提供し、当該線区においては、需要管理の一元化、共通利用運賃の設定、アクセス（乗入れ）の自由化、手続きの簡素化等を図り、距離、輸送時間を短縮しようとする構想（鉄道フリーウェイ構想）がある。伊関係は、ロッテルダムからバーゼル等を経由して南伊（ジョイアタウロ）までと、ハンブルグ又はブレーメンからミュンヘン等を経由して南伊（プリンディジ）までの2ルートが設定されているが、なお各国国鉄間の技術システムの相違等の問題を抱えている。また、一方では、貨物鉄道自由化政策の中で、伊国鉄のインフラを利用した国際貨物輸

送免許を取得する民間事業者も急増し（2002年7月現在27社）、競争激化の動きもある。

こうした中、伊国鉄は、二国間で個別に提携関係を築くことにより、貨物部門を強化する政策を目指している。スイス国鉄との間では、2000年2月に、両社の全貨物輸送を統合（新会社「Cargo Si」を設立）する計画で合意（2002年12月に破談）、仏国鉄との間では、2001年3月、一部区間（トリノ等～仏）での共同運行を図る貨物共同会社

「Sideuropa」を設立、独国鉄及びオーストリア国鉄との間では、2002年12月、北部アルプスブレネロ地方の貨物輸送提携のための新会社「Brc」設立等を実施している。

一方では、2002年8月、独国鉄は、伊コンテナターミナル会社と連携合意し、伊国鉄と競争し、伊南部から独への国際貨物輸送を行うこととしており、また、スイス国鉄も伊国鉄との合併破談を受け、独自に伊国内に新会社を設立する構想を発表する等、提携部門以外での他国国鉄との競争も激化しつつある。

⑤貨物鉄道の振興策

貨物鉄道輸送量は微増傾向にはあるものの、トラック等との競争激化、設備投資の遅れ等から売上高、利益とも横這い又は微減となっており、モーダルシフトの観点から、その活性化が課題となっている。こうした中、2002年8月1日付け法律166号において、貨物鉄道を活用したインターモーダル推進のため、鉄道貨物事業者の実施する料金低廉化策、設備投資等に対する補助制度を創設した（3年間で総額3億ユーロ。）。

⑥鉄道駅の総合改善

大都市等の鉄道駅は、治安も悪く、かつ、他の交通機関や街づくりとの連携も図られていなかったため、多数の地域住民が利用しつつも、これまで十分に活用されていなかった鉄道駅を再活性化しようとする動きが始まっている。

具体的には、鉄道駅を次のような方向で改善することとしている。

- ・交通結節点として、他の地下鉄等、バス、タクシー、乗用車等の交通機関等とのドアツードアでの乗換えを円滑にするための施設改善
- ・利用者利便向上のための駅内でのリアルタイムの発着掲示板、自動券売機、エスカレーター等の整備
- ・地域住民の買い物や出会いの場としての駅内商店街、広場、図書館、文化施設等の整備

こうした観点から、1998年、鉄道駅の管理・整備を国鉄本体から分離し、新たに鉄道駅の整備主体となる「Grandi Stazioni」社を設立し（株式の60%を伊国鉄、40%をベネトングループを核とした民間会社が所有。）、民間資本を活用しながら整備に取り組んでいる。既に、国内で最も乗降客数の多いローマ・テルミニ駅においては、第1次大改良整備事業が2001年1月に終了し、バス・タクシー広場の再編、リアルタイムの発着掲示板等のサービス施設整備、駅地下空間等での大規模商店街の整備等が行われた（総事業費；8,300万ユーロ）。

今後、同社は、ローマ・テルミニ駅の周辺整備に加え、2003年から2005年までの予定で（実際には予定が遅れているが）、新たに大規模主要12駅（ミラノ、トリノ、ヴェネツィア、ジェノヴァ、ポローニャ、フィレンツェ、ナポリ等）を整備することとしてい

る（総事業費；7億6,500万ユーロ）。

さらに、中規模駅103駅（地方駅のほか大都市周辺部駅を含む。）についても、2001年2月、別途「Cento Stazioni」社を設立し（株式の60%を伊国鉄が、40%をヴェネツィア空港管理会社を核とした民間会社が所有。）、今後整備を進めることとしている（総事業費；1億1,900万ユーロ）。

（４）鉄道産業の状況

①概況

全国的なネットワークを形成している国鉄のほか、地域的な鉄道を運営する許可鉄道、主要都市において地下鉄、市内・郊外鉄道、路面電車等を運営する公営企業等が存する。

②国鉄

（イ）沿革

1905年に公共事業省内にイタリア国鉄が設立され、1907年までにそれまで存在していたシチリア州鉄道会社、地中海鉄道会社及び南部鉄道会社を統合したことに始まる。1924年、逓信省設立とともに同省に移管され、1944年には運輸省設立とともに同省に移管された。

その後、1958年に国鉄庁として同省の外局化が、1985年に国直営から同省所管の公団化への改組が、さらに、国鉄改革の一貫として、1992年には株式会社化（但し、国が100%株式保有）が、2000年7月には、持株会社、インフラ保有会社、運行会社等への分社化が実施された。

（ロ）輸送実績

旅客輸送は株式会社に改組後、概ね順調に推移している。貨物輸送は2000年をピークに微減傾向となっている。

<国鉄(FS)の輸送実績>

	1990年	1995年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
旅客							
<百万人>	423	453	478	483	492	498	504
	(100)	(107)	(113)	(114)	(116)	(118)	(119)
<百万人* _ロ >	44,709	43,859	47,133	46,752	45,956	45,221	45,578
	(100)	(98)	(98)	(104)	(103)	(101)	(102)
貨物							
<百万ト>	69	83	88	86	83	82	83
	(100)	(119)	(126)	(125)	(120)	(119)	(120)
<百万ト* _ロ >	21,855	24,352	24,995	24,352	23,060	22,457	23,271
	(100)	(111)	(114)	(111)	(106)	(103)	(107)

<出典> 「Conto nazionale dei trasporti Anno 2001」（インフラ・交通省）
FS「Bilancio di esercizio 2004」等

(ハ)従業員数

株式会社に改組する1992年以前は20万人を超えていたが、着実に減少してきている。

<従業員の推移>(単位：人)

1993年	1995年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
141,733	126,061	114,373	109,992	102,598	101,947	100,259

<出典>FS「Bilancio di esercizio 2004」等

(二)経営状況

国庫補助が営業費用の4～6割を賄う等国庫補助になお依存する状況ではあるが、一方では従業員数削減等により人件費総額は減少を続ける等経営努力にも取り組んできた。この結果、2001年決算では国鉄創設以来の初めての黒字決算となった。

しかしながら、運賃の値上げを2001年以来凍結される一方、高速鉄道整備や通勤列車のサービス向上のための新規投資がかさみ、2004年には再び赤字に転落し、2005年は赤字額が大幅に拡大するなど、経営状況が厳しくなりつつある。

<国鉄の収支状況>(単位：百万ユーロ)

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
営業収入	6,466	6,805	6,711	6,650	6,718	6,900
運輸収入	2,777	2,960	3,005	3,006	3,120	—
旅客収入	2,042	2,186	2,249	2,247	2,286	—
貨物収入	735	774	756	759	834	—
国庫補助等	3,208	3,343	3,258	3,158	3,117	—
その他収入	481	502	1,591	486	481	—
営業費用	6,325	6,302	5,978	6,008	6,158	—
人件費	4,668	4,590	4,352	4,429	4,470	—
営業収支	+ 141	+ 503	+ 733	+ 642	+ 560	—
最終損益	▲ 683	+ 29	+77	31	▲ 125	▲ 465

※2005年決算値は速報値で詳細なお不明。

<出典>FS「Bilancio di esercizio 2004」等

(ホ)運賃改定

政府の物価抑制政策の一環として、1997年3月以降3年間は改定凍結の措置がとられた。その後、1999年11月の経済関係閣僚会議決定により、市場戦略（航空等との競争）に対応した新たな運賃制度（上限価格制）が導入された。その内容は全路線の年間平均値上げ率は3%まで、路線種別毎の上限値上げ率（サブキャップ）は4.7%まで、ローカル線は運賃上昇は認めない、全国均一の距離比例制は廃止する等、きめ細かな規制内容となっている。所要費用に基づく運賃設定や社会的な運賃抑制政策等の考え

方にに基づきながらも、予め値上げ率の上限を設定することによる運賃改定の透明性の確保、及び市場戦略に応じた路線毎の柔軟な運賃設定の確保を目指したものである。本制度に基づき、国鉄は2000年中に3段階にわけて、また、2001年には年初にまとめて運賃改定（値上げ率5.2%）を実施した。

しかし、2002年以降は、ユーロ導入に伴う物価抑制策、その後のインフレ率上昇等に伴う物価抑制策のため、改定が凍結されている。

③許可鉄道・公営鉄道・地下鉄・路面電車

都市近郊部・島嶼部の地域輸送を担っている許可鉄道・公営鉄道については26の運営会社（株式会社6、有限会社2、組合企業4、自治体直営14）、地下鉄については4の運営会社（自治体直営）が、路面電車については6の運営会社（公営企業又は公営子会社）が存する。

一方では、国鉄路線の開放、国際貨物輸送の自由化等の制度改革を踏まえて、現在、民営事業者については、旅客輸送、貨物輸送別に、また、国鉄運営路線での運行の可否別に、新たな許可制度が運用されており、2004年12月現在、35社が許可を取得している。

ローマにおいては、「Met.Ro」（ローマ市及びラツィオ州5県が出資するラツィオ州公共輸送組合企業）が、ローマ市地下鉄の運営及び国鉄保有の市中心部と郊外を結ぶ都市鉄道の運営を行っている。

なお、ローマにおいては、現在経営主体となっている「Met.Ro」を株式会社化して、株式を民間売却する計画が検討されている。

また、ミラノにおいては、地下鉄等を運営する公営企業のほか、マルペンサ空港と都心を直結する都市鉄道を運営する「Ferrovie Nord Milano」が存する。

【別添16<新制度による許可会社の概要>参照】

④国鉄駅管理会社

国鉄から分離した駅管理会社たる「Grandi stazioni」社は、鉄道駅内店舗からのテナント収入及び伊国鉄からの切符販売等委託費用（国及び地方自治体からの補助あり）を収入源とする一方、FSインフラ部門に商業分野からの利益の40%（2000年は約1,500万ユーロ）を支払っている。

⑤鉄道車両工業

国内最大企業「Alstom Ferroviaria」社（売上高約41億ユーロ）は、世界第2位の仏「Alstom」社の子会社として設立され、2000年12月国内企業「Fiat Ferroviaria」社を買収した。一方、国営の重機械防衛会社「Finmeccanica」社傘下の「Ansaldo-Breda」社は、国内エウロスター車両の受注、欧州他国の地下鉄車両受注等で着実に業績を伸ばしている。

5.自動車

(1) 事業規制等自動車旅客・貨物輸送に関する法制度

①路線バス

複数の州にまたがる長距離路線バスについては、国が諸許可権限を有している。一方、州内で完結するバス事業に係る権限は、1997年11月19日付け法律第422号により、各州に権限委譲された。

参入については、州間長距離路線は自由化を検討中であるが、長期の経過期間設定の動きがある等まだ自由化の目途が立っていない。一方、州内の地方路線の参入については、ほぼ公営企業が独占しており、公営企業の民営化、路線入札制の導入等、公営企業のあり方全体を巡る議論の中で検討されている。

②タクシー

1992年1月15日付け法律第21号に基づき、市町村が、営業免許の付与、運賃の基準策定等を行っている。

ローマ市においては、1998年11月に事業規制を見直し、確定運賃規制から上限運賃規制への移行、プリペイドカードによる割引制度の導入、乗合タクシー制度の導入等が行われてきた。また、2006年春から順次から、13年ぶりに増車（5,823両から450両増車）が実施される運びとなった。

③トラック

旧来は、1974年6月6日付け法律第298号及びその一部改正により、トラック事業は参入に当たり6トン以上の車両を使用する場合にアルボ（Albo、事業者登録名簿）への登録及び1両毎の許可を取得する必要があった。しかしながら、EU規則との整合性等を図るため、1997年法律第454号に基づき、アルボへの登録のみで参入できる規制緩和が制度化されている。ただし、その施行はこれまでたびたび延期されており、ようやく2006年初めから施行された。

また、運賃については、5トン以上トラックを利用し、かつ輸送距離500キロ超となるサービスについては、幅運賃制（いわゆるヘアピン運賃。幅は15～20%。）を採用しており、違法運賃で輸送した場合には事後に運送事業者から荷主に対して差額分の償還を求めることも可能となっている。ただし、償還できる場合の解釈を巡り、運送事業者と荷主との紛争が絶えない。

(2) 政府の基本政策・最近の動向

①地域公共交通たるバス路線の維持

(イ)路線バスの概況と補助

2004年のバス輸送実績は約930億人キロ（路線；287億 貸切；630億）で旅客輸送分野の分担率は10.5%を占める。分担率自体は毎年減少しているが、人キロ数は横這い又は増加傾向にある。

一方、路線バスに限定した場合、旅客輸送人キロは、1995年頃までの右肩下がりの

減少傾向によろやく歯止めがかかったとも言える状況であり、一方では路線バス事業者の収支率も毎年40%以下となっているため、地域交通の足の確保は重要な課題となっている。

【別添17<路線バスの概況>参照】

こうした中、社会的配慮に基づき低水準の運賃を設定することにより欠損を生じている公営バス事業者等に対して州が赤字を補填する場合、国が当該州に対して旧国家運輸基金を通じて助成する等による欠損補助を実施してきている（1981年4月10日付け法律第151号、1992年法律第211号。）。例えば、1995年～2002年までの欠損補助金総額は、約57億6,500万ユーロにのぼる。

また、別途、バス車両等代替補助制度も存在する（国から州への間接補助）（1998年6月18日付け法律第194号）。

(ロ)州主導による路線維持制度の創設

厳しい国家財政と地方分権への取り組みの中で、1997年3月15日付け法律第59号（地方分権法。いわゆるバッサニーニ法）第4条第4項に基づき、1997年11月19日付け法律第422号（いわゆるブルランド法）が制定され、従来国が有していた権限は、運輸省と各州との間で締結される計画協定に基づき州に移管されることとなった。それにあわせ、州は地域交通として維持すべきミニマムレベル（地域交通計画）を決定する権限を得る一方、当該レベルの交通サービスを維持すべき責務を負い、ミニマムレベルのサービスを維持するために欠損を生じる事業者に対しては、原則として州が財政的措置を講じる（ただし、引き続き国は州に対する一般交付金の中で州を助成）こととなった。

②路線バスに係る公営企業の民営化と路線競争入札制の導入

1997年11月19日付け法律422号は、上記の州主導の制度創設のほか、路線バス等地域公共交通の活性化・競争促進を図るべく、2004年1月からの地域路線に係る競争入札制の導入、公営企業の入札参加への制限等を規定している。さらに、2002年予算法（2001年法律第488号）により、バスも含めた全公営企業に係る施設保有主体と運営主体の分離、運営主体等の民営化等の改革が規定された（公営交通企業の民営化は猶予期限3年。）。

このため、一部の公営企業では、競争入札制の導入が既に実施されており、また、組織再編による民営化も予定されている。例えば、ローマでは、2001年1月以降既に3回にわたり、公営バス会社「Trambus」の路線に係る競争入札が実施され、民間会社による運行が始まっており（対象は、63路線、約2,300万人*_□。）、ジェノヴァ「Amt」、ナポリ「Anm」等の公営企業では株式会社化が既に実施されている。

また、路線競争入札制の全国での本格導入に備え、各都市の公営企業が連携し、競争力を強化しようとする動きも見られる。例えば、2001年から2002年にかけて、ローマ「Trambus」・フィレンツェ「Ataf」・ボローニャ「Atc」の連合体がグロセット公営バス企業を買収する、トリノバス「Atm」・トリノ地下鉄「Satti」・ヴェネツィア「Actv」・ペルージャ「Apm」・モデナ「Atcm」・仏民間バス会社「Transdev」が共同で入札参加のための新会社を設立する等の動きがある。

③トラック事業の規制緩和及び集約化の推進

イタリアのトラック事業は、零細事業者が極めて多く供給過剰の状態にあり、しばしば違法行為を行うことが問題視されてきた。他方、EU域内における特にカポタージュ輸送に係る自由化の中でその経営基盤の強化、競争力の確保が課題とされてきた。こうした課題に対応してトラック事業の再編を進めるため、1997年12月23日付け法律第454号並びにその施行に係る1998年3月14日付け委任立法令第84号及び第85号において、2001年1月からの参入許可制（アルポへの登録）から届出制への移行及び1985年以来の新規許可凍結措置の解除（2001年1月の期限は2003年7月まで延期）、今後3ヶ年における事業の集約化等を図ることとされた。

また、同法に基づき、技術革新投資費用、事業撤退費用、集約化投資費用、積み合わせ輸送投資費用等を対象とする総額7億7,500万ユーロの補助融資制度が創設されたほか、2002年法律第209号に基づき、当該補助融資制度と統合した上で、環境対策投資に対する支援も含めた新しい補助制度を創設し、2002年以降10年間で2億ユーロを補助することとしている。

④アルプス交通等を巡るトラック業界の課題

イタリアは、他の欧州諸国に比し軽油価格が高く、また、国際輸送においては北部アルプスの走行制約等があることから、トラック協会と政府との間で緊急関係が高まる場合が多くなっている。

軽油価格については、トラック事業者に対して物品税・炭素税の軽減措置が時限的に講じられているが、その延長の度に、事業者支援の否定及びガソリン税制調和を目指す欧州委も巻き込み、たびたび紛争が生じている。

また、アルプス交通については、国別に以下の問題が生じており、欧州他国、欧州委をも巻き込んで常に政治問題化している。

- ・フランス国境では、1999年3月のモンブラントンネル火災事故を契機に、重量トラックの走行制限、代替経路たるフレジュストンネルとの交通量調整等を巡り、今後とも両国間協議が必要となっている。
- ・スイス国境では、ゴタルドトンネル等で環境通行料が徴収されており、トラック協会はその廃止を求めている。
- ・オーストリア国境では、1991年以降、ブレンネロトンネル等でエコポイント制によるトラックの走行制限措置がとられており、その延長を巡り両国間調整が進められた。両国間で同制度は2003年末までで予定通り廃止することとされたが、なお経過措置の内容等を巡り調整が必要となっている。

⑤TDM等自動車に係る一般施策

(イ)TDM等総合的な施策

既に、都心への自家用自動車乗入れ規制（各都市で実情に応じ実施中。）、エコ日曜日制度（1999年より毎月第1日曜日の昼間時間帯における中心地への車両流入規制を全国主要都市において実施中。）、トラックの荷捌き・配達禁止時間の設定（ミラノ、ノバラで実施中。）、通勤用自家用自動車の抑制策（各都市でインセンティブ補助を

実施中。また、モービリティマネージャー制度も導入済み。）、カーシェアリングの推進策（ミラノ、トリノで実施中。そのほか11都市で実験中。）、駐車場料金差別化施策（トリノ等では都心駐車場を割高に設定。）、自転車道の整備等の措置が進められている。

また、ポーランドでは、本格的なピークロードプライシングの実施が計画されている。

(ロ)大気汚染に伴う一時的走行規制

伊においては、道路交通法により、市町村はその長の命令により住宅集中地区において、公害を防止するために必要と判断される場合に全部又は一部の自動車の通行を制限できるとされており、1999年EU指令第69号等に定める環境基準を参考として各州が独自に定めた汚染基準に基づき、各都市で所要の措置が講じられている。

例えばローマ市は、大気汚染が著しい場合に特定地域への乗り入れ禁止等の規制が実施されている。一酸化炭素の場合、発動要件としては、大気中の濃度が3日以上連続して警戒域に達し、天気予報で当該地域が高気圧に支配される状況が予想される等とされ、具体的な規制として、自動車（警察、消防等の緊急自動車、バス・タクシー等の公共交通機関、日常用品・病人の運搬車等を除く。）のローマ市市街地の通行が禁止される。2005年及び2006年には、1月～3月の間、月1回特定の日曜日の昼間に、市街地の通行禁止措置が行われた。

また、ここ数年、冬季には北部・中部地域を中心に広範に高濃度の光化学スモッグが発生し、北中部各主要都市で、自動車の都心への流入規制に加え、ここ3年ほど、それぞれの都市毎に、ナンバー区分による走行規制、ディーゼル車に限定した全面走行規制等多様な措置が講じられている。

例えばローマ市では、2004年1月下旬～3月下旬の各水曜日の15:00～19:00に、ナンバー区分（下一桁が奇数か偶数かで隔週交互に）によって中心地域の走行を禁止する措置がとられた。2005年は、1月中旬～3月下旬の各木曜日の9:00～13:00及び15:00～19:00について、ナンバー区分による中心地域の走行禁止措置が実施された。2006年は、1月中旬～3月下旬の木曜日の15:00～21:00の間当該措置が実施された。

(ハ)低公害自動車に係る買換え促進制度

環境対策、国内景気刺激等の観点から、1997年1月以降、低公害自動車への買換え促進制度（補助、税制特例等）が適宜導入されており、また、国のみならず、州レベルでの支援措置も講じられている。低公害自動車の範囲について、最新規制適合ガソリン車を含める制度があれば、メタノール車・GPL車・電気自動車等先進車に限定する制度もあり、取得対象、支援内容等は、制度・時期により大きく異なる。

2002年7月から導入されている制度が直近の措置であるが、これは同月から同年12月までに、1991年EU基準不適合車から最新規制適合車両を買い換えた場合又は中古の最新規制適合車両を新規取得した場合について、自動車保有税の3年間の免税措置、県自動車登録税の免税措置等（免税効果は1900ccクラスで700ユーロ）を講ずるものとなっている。なお、本税制は2002年のフィアット危機に対応して導入したとも言われてい

るが、結果的に外国車の販売が進み、フィアット危機を加速することとなったと評価されている。

(二)最新自動車の開発

伊フィアット社はメタノール車の開発・普及に最も力点を置いており、2001年12月には、政府・同社・石油連盟との間で、メタノール車普及に係る6億ユーロ弱のプロジェクト実施で合意し（政府は車両取得補助等を、フィアットは開発・製造等を、石油連盟はスタンド整備等を実施予定。）、トリノにおいて当該事業を開始している。

また、水素燃料自動車についても、2002年2月からトリノで試作バスが運行実験を行っているが、欧州他国（特に独）に比し取り組みは遅れている。

(ホ)その他

炭素税は1999年から導入されている。化石燃料の製造過程（電力会社等）に課税され、年間8億2,600万ユーロの税収があるが、近年は、発生源課税方式への変更、税率変更等を巡り、国内で議論がなされている。

また、有鉛ガソリンの使用については、欧州委の早期禁止の方針にもかかわらず、使用禁止期限が再三延期されてきたところであるが、ようやく制度上は2002年1月以降使用禁止措置が講じられた。

(3)自動車旅客・貨物輸送産業の状況

①路線バス事業

路線バスの事業者数は全国で1,263者であり（2000年末）、このうち、市内路線運行会社が249者、市外路線運行会社が801者、両路線混合運行会社が213者ある。地域別では、バス以外に公共交通機関のない南部・島嶼部に全体の53%（666者）が集中している。また、従業員10人以下の事業者が全体の61%（768者）を占める一方で、従業員100人以上の事業者は全体の11%（135者）のみである。

欠損補助が制度化された1981年当時は、10年間で乗客数が37%減となる等経営危機を迎えており、その後の補助制度等による支援によりかろうじて路線を維持してきた。しかしながら、1995年以降は旅客数も微増傾向となり、また、経費節減等によりコスト削減を進めた結果、経常収支率は1990年の22.5%から、2004年には41.0%とかなりの程度回復しつつある。

経営主体の大部分は、公営企業（一部は将来の民営化に備えて既に株式会社化）で、その中では、ローマ「Trambus」（「Atac」から分離）、ミラノ「Atm」、トリノ「Atm」、ジェノバ「Amt」、ボローニャ「Atc」、フィレンツェ「Ataf」、ナポリ「Anm」等が有力である。一方、民間会社は、北部ロンバルディア州で運行する「Sab autoservizi」社が最大である（2001年売上高は8,120万ユーロ）。また、このほか、1993年、国鉄子会社として「Sogin」・「Sita」の2社が設立され、国鉄が従来直接運営していた路線の運行及び国鉄廃止代替バスの運行を担っている。

②タクシー事業

ローマ市は約5,800両、ミラノ市は約4,600両が営業しており、ほとんどは個人営業者ではあるが無線グループには所属している。ローマ、ミラノ等大都市では、パリ、ロンドン等に比し人口当たり車両数が少ないため、市当局は増車を目指そうとするが、運転者等の反対が強く、容易には実行できないのが実情。なお、ローマについては、2006年春から、13年ぶりに逐次増車（5,823両から450両増車）が実施される予定。

③トラック事業

事業者数は約18万7,000者で、85%が従業員3人以下で極めて零細性が強い。1997年の事業再編法の制定により集約化・近代化が期待されたが、効果は十分に表れていない。

(4) その他

①自動車等登録制度

交通省陸上運送総局・地方陸運事務所（全国で103）の監督下で予め指定された伊自動車クラブ（Automobile Club d'Italia；「ACI」）の公共登録所（全国で103）が実施している。

プレートに関しては、かつて6桁の数字とともに登録事務所所在県名を表示していたものが、1994年から一旦、アルファベット4文字と3桁の数字との機械的な組み合わせだけの表示に改めた。しかし、1999年1月からはこの機械的な組み合わせの表示に加えて、イタリアを示すアルファベット「I」のほか、希望により登録事務所所在県名、登録年を併せて表示することが可能となった。

また、2000年9月19日付け大統領令第358号において、自動車関係窓口の統一化が進められることとなっている。現在は、地方陸運事務所で、車検証交付及びプレート交付を、伊自動車クラブ公共登録所で所有権等登録を行っているが、両者間及び新たな自動車手続き代理店をオンラインで結ぶことにより、いずれの事務所でも全ての登録等手続きを行えるようになった。

また、二輪車の登録制度は、1963年にいったん廃止されたが、2000年1月16日付け運輸省令により、2001年1月から復活導入されている。

②自動車等検査制度

車検は、地方陸運事務所（全国で103）及び認可整備工場（全国で4,421）で行われている。環境保全等の観点から、1992年の道路交通法の改正により、それまで例えば乗用車が初回10年、2回目以降4年毎に車検を行っていたものを、初回4年、2回目以降2年毎に強化する等の改正が行われた。ただし、実態上は、車検のための施設が不足している等のため適切に実施されていないとの批判が多い。

また、2001年からは、登録制度とあわせて、取得年に応じ二輪車に対する段階的な検査制度が導入されている。

リコールシステムについては、現在は、インフラ・交通大臣とメーカーとの協定に基

づき自主的に欠陥の事実等を公表することとなっているが、強制的なものではなく、その効果は疑問視されている。

③道路インフラ

(イ)整備状況

総延長キロ

	2003年末現在	1990年末現在
高速道路	6, 800	6, 185
国道	17, 000	44, 742
県道	149, 000	111, 011
市町村道	668, 673(99年末)	—

高速道路の総延長キロの約15%は無料開放されている。また、高速道路整備については、環境保全等の観点から、1975年法律第492号により、制度上は新たな高速道路の建設は凍結されているものの、2000年11月24日付け法律第340号により、運輸総合計画及び道路公団の事業計画に盛り込まれた案件は例外扱いされる等、状況に応じて、適宜新規路線も整備されている。

道路整備に関しては、モーダルシフトの推進、環境保護等の観点からは、整備を抑制する方針も打ち出されており、例えば新運輸総合計画においても今後10年間の道路投資は鉄道投資の半分に止めることとしている。しかしながら、一方では、国際競争力確保等の観点から交通インフラ整備を促進すべく、必要不可欠な道路は整備する施策がとられている。

(ロ)整備・管理システム

高速道路については、建設を決定した区間毎に事業主体を選定し、当該主体に原則として30年間の特許を与え、当該主体はその期間に投下した建設資本を回収し利潤を上げ、特許期間終了後は道路公団（「ANAS」）に当該道路を返還するという有料道路制度を採用している。また、南北格差是正等の政策的配慮により建設され、多くの交通量を見込めない区間については、直接道路公団により建設、管理され、無料で供用されている。

有料高速道路の管理運営会社は、現在23社あり、その中でも1956年に国営企業として創設されたアウトストラデー社が総延長の約51%の2,854kmを管理運営している（同グループにより、約61%の3,408が管理運営されている。）。

また、一般道路については、国道は道路公団が、県道等は地方自治体又は委託された公社が整備管理している。

(ハ)高速道路の運営状況

最大の運営会社たるアウトストラデー社は、2000年3月に完全民営化され、ベネトングループが最大の株主となっている。2005年Autostradeグループ決算では、売上高が29億5,700万ユーロ（前年比3.3%増、85%が道路料金収入。）、営業利益が18億5,300万ユーロ（前年比2.4%増）、最終利益が10億9,400万ユーロ（前年比11.1%増）と順調な経営を続けている。

また、「Telepass」（いわゆる「ETC」）等料金徴収システムの自動化が普及してお

り、既にアウトストラーデ社の通行車両全体の約68%が自動化されている（2004年6月末現在）。

なお、2006年4月に、アウトストラーデ社とスペイン最大の高速道路会社アベルティス(Abertis)社は、両社が年内にも経営の統合を計画している旨発表した。イタリア政府は、これに対しては、イタリアにおける高速道路の整備及び維持管理が適正に担保されるかどうかという観点から、当該統合を認めるかどうかについて、現在慎重に検討しているところである。

(二)メッシーナ海峡大橋プロジェクト

イタリア半島の南端とシチリア島との間の交通は、現在、国鉄等によるフェリー輸送及び航空輸送が担っている。

南北格差是正を旗印に1971年に所要法律が制定されて以降、両者を結ぶメッシーナ海峡に、道路・鉄道併用の海峡大橋（全長約3,600m、幅60m）を建設する構想が長期にわたり議論されてきている。完成すれば世界最長の吊り橋となる。

前ベルルスコーニ政権は、本プロジェクトの実現に極めて積極的に取り組み、2003年には事業実施計画を承認するとともに環境影響評価手続を終了させ、2005年9月に建設請負業者を決定、「2006年着工・2012年供用開始を目標」とする段階までこぎ着けた。

しかしながら、2006年5月のプロディ内閣の成立に際して、当該プロジェクトに真っ向から反対する勢力・メンバーが閣僚として入閣した（例えば、ピアンキ交通大臣、スカニオ環境・国土保全大臣は、同内閣の発足後すぐに、「メッシーナ海峡大橋は、無益なもの」として、当該事業に反対する旨発言している。）ことから、当該事業の推進については、今般、事実上ブレーキがかかったと言っても過言ではない。

また、当該事業については、総事業費が少なくとも約60億ユーロにのぼり資金調達・償還の目途が立たない状況でもある。

いずれにしても、本プロジェクトの推進は、決して容易ではないものと予想される。

6.海運

(1) 事業規制等海運に関する法制度

①国内海運

(イ)内航海運

(a)参入規制

船員配乗、船舶に関する安全基準の充足並びに、輸送サービスの内容及び船舶に対する責任を負う旨の誓約書の港湾管理者に対する提出により参入が可能である。

なお、EC規則3577/92により、1993年1月からカボタージュ輸送がEU加盟国間では原則として自由化されたが、イタリア国内カボタージュ輸送の自由化については、段階的に実施することとされ、最終的には1998年1月に完全自由化が図られている。

(b) 運賃規制

基本的に自由運賃であるが、サルデーニャ島、シチリア島等に係る離島航路については、離島住民生活の安定確保の観点から、政府と事業者等とが運賃等に係る協定を締結する場合がある。

(c) その他

船腹過剰の問題は生じておらず、船腹調整制度といったものは存在しない。

(ロ) 国内旅客船

(a) 参入規制

SOLAS条約に基づく安全基準の充足等が確保されていれば参入が可能である。カボタージュ輸送については、内航海運と同様、EC規則3577/92によりEU加盟国間では1993年1月から原則として自由化されているが、イタリア国内カボタージュ輸送の自由化は1999年1月から実施されている。これに伴い、ギリシャの運航会社（「Minoan」、 「Anek Line」等）がイタリア国内旅客輸送に進出している。

(b) 運賃規制

民間事業者については自由運賃であるが、国がなお株式を有している会社（「ティレニア海運」等）の路線は国との契約による運賃設定となっている。また、サルデーニャ島、シチリア島等に係る離島航路については、離島住民の足の確保の観点から、政府と事業者等とが予め運賃、運航回数等に係る協定を締結し、競争を制限する場合がある。

② 外航海運

原則としてEU指令等に従った制度となっている。

また、フラッキングアウト対策として、1997年12月30日付け暫定措置令第457号及び同令を法律に転換した1998年2月27日付け法律第30号により、国際登録船舶制度が創設されている。専ら外航航路に従事する船舶については、政府の審査・承認及び海員組合の了承を得て、伊国籍又はEU国籍を有する船員を船長、機関長等に6名以上配乗させれば、その他の船員に関しては第3国国籍の船員の配乗が可能であり、さらに船員給与の所得税免除、社会保障費の政府負担等の措置が受けられることとなっている。なお、2001年6月末現在、国際登録船舶数は300隻である。

(2) 政府の基本政策・最近の動向

① 海運補助制度

国策会社たる「ティレニア海運」（国営「Fintecna」社が支配する旧国営会社）については、政府との契約により、2008年までは離島航路運航等に係る補助金を受けつつ現在の経営体制のまま運航することが認められている。ただし、補助金の競争分野への流用等による他の民間海運会社の経営圧迫の可能性等の問題を抱え、2001年6月には、欧州委から本制度の将来的な見直し、会計区分の徹底等の指示を出されている。

②海運税制

国内海運企業の競争力確保等の観点から、海運企業に係る法人税の80%軽減措置が講じられている。

また、法人税については、2005年からいわゆる「トン税」制度が導入された。

③フラッキングアウトの現状及び政府・海運事業者の対応策

伊船籍船舶（国際登録船舶を含み、漁船除く。100トン以上）は、2003年末現在、総数1,780隻で、航行区域別では外航船999隻、内航船781隻、また、用途別では貨客船376隻、乾貨物船254隻、油送船327隻、特殊貨物船481隻となっている。一方、フラッキングアウトの現状についての国内統計はないが、2000年末現在、伊商船隊（1,000トン以上）572隻のうち、外国籍船は124隻と推計されている（「ISL」資料）。

フラッキングアウト対策として、1998年に、国際登録船舶制度が導入され、その後、若干ではあるが、船舶の登録が再び増加しつつあるとされている。そして、フラッキングアウト対策のいわば総仕上げとして、2005年から、トン税制度が導入・実施された。

④モーダルシフトの推進（「海の道」構想）

2001年策定の運輸総合計画においても、モーダルシフトの推進が強く打ち出されており、これを実現するため、「海の道」構想が推進されている。すなわち、RO-RO船埠頭の整備、港湾区域内でのアクセス道路・鉄道等の整備等を進め、円滑な複合一貫輸送を推進しようとするもので、2001年5月には、今後15年間で約3億ユーロの予算を計上する方針が政府決定されている。

一方では、2002年2月、仏・西との3国間で地中海の短中距離航路の整備に向けた検討促進が合意され、また、2002年10月には、本取組をポルトガル及びギリシャにも拡大することで合意している。このため、今後は、国内の「海の道」構想を進めつつ、国際連携も図っていくことが課題となっている。

また、当該構想は、2003年秋にEUが策定したいわゆる「クイック・スタート・リスト」にもリストアップされている。

（3）海運産業の経営状況

①旧国営企業

伊国内の海運会社数は220社（企業グループ単位では140）、従業員3万人、総売上高88億ユーロと推計されている（2002年4月現在。伊船主協会「Confitarma」資料）。このうち、国策会社として創設された「ティレニア海運」（貨物、フェリー等）は現在でも国営「Fintecna」社が85%の株式を保有し、さらに州営のフェリー4社（「Toremar」、「Caremar」、「Siremar」、「Saremar」）を傘下に抱えている。このため、現在、同社の早期の完全民営化が政治課題となっている。

②その他民間企業

イタリア最大の「Grimaldi」グループは、傘下に「Grimaldi di Genova」社、「Grimaldi di Napoli」社、「Grandi Targhetti di Navigazione」社等を抱え、2000年売上高は、フェリー事業を中心に5億5,500万ユーロである。このほか、旧国営企業から分離したタンカー会社「Amico」等がある。

一方では、コンテナ輸送に関しては、外国海運会社（独「Eurogate」、中「ハッチソン」等）が積極的に伊市場に進出してきている。

③クルーズ客船

国内最大企業たる「Costa Crociere」（米「Carnival Cruise」傘下）の2004年決算は、売上高10億8,521万ユーロ、最終黒字1億7,266万ユーロである。

米国人市場及びカリブ海クルーズが成熟する中で、欧州人市場及び地中海クルーズは今後の成長分野と期待されており、近年、各社とも船舶投資を加速させているほか、伊政府も各港でクルーズ船専用ターミナルの整備に取り組み始めている。

7. 港湾整備・運送

(1) 港湾の概要

①主要港湾貨物量

伊最重要港湾たるジェノヴァ港は、仏マルセイユ港と並んでコンテナ等に係る地中海貿易の中心港となっている。伊北西部のティレニア海沿岸には、ジェノヴァ港のほか、ラスペツィア港、リヴォルノ港等重要港湾が多い。一方、伊北東部のアドリア海沿岸には、隣国スロベニアとの物流拠点となっているトリエステ港、ヴェネツィア港、ラヴェンナ港等の重要港湾がある。一方、南部地域には、コンテナ中継港たるジョイアタウロ港や、工業港として重要なターラント港、旅客船輸送比率が高いナポリ港、メッシーナ港等が存する。

【別添18<港湾入港船舶数・貨物量等概要>参照】

②主要港主要施設

ジェノヴァ港は、全69バースのうち14バースがコンテナ専用となっている。また、トリエステ港はアクセス鉄道が充実している。

【別添19<主要港主要施設>参照】

③主要港運営組織

主要21港湾に港湾局が設立され、港湾整備・管理を行っている。また、港湾局の存しない港湾においては自治体が自ら港湾管理者となっている。

また、民間資本を活用した整備も進められており、特にコンテナバース等については株式会社化して株式を民間売却する方式、またこれから整備するものについては入札等により民間会社に整備・管理等を委ね専用バースとして利用させる方式がとられている（後記(3)①参照）。

(2) 事業規制等港運に関する法制度

① 港運の参入規制

(イ) 参入規制の緩和

従来、伊においては港運サービスを港湾管理者が独占してきたが、1991年12月の欧州裁判所による是正判決を契機として、1994年1月28日付け法律第84号により、全ての港湾について、各港湾毎に一定の基準を充足すれば参入が許可され、また当該許可は1年毎に更新する制度に改正された。

この結果、例えばジェノヴァ港においては、従来は港湾局が直営で港運事業を実施していたが、制度改正後は、港湾局は港運事業から撤退し、代わってターミナルを運営する民間会社が、港湾労働者が共同設立した派遣会社（「Compagnie Portuali」）から労働者を雇用した上で、港運事業運営に新たに参入することとなった。同港では、1983年に約8,500人いた労働者が1995年には約2,200人に減少する一方で荷役効率の向上が図られたと評価されている（なお、全国ベースの港運労働者数は、1983年時点で21,820人、1998年時点で4,990人と推計。）。

(ロ) 参入障壁等を巡る欧州委との紛争

参入規制を緩和した1994年法律第84号については、必ずしも参入許可条件等が明確でなく各港湾の裁量による独自基準に基づく許可条件の設定が可能となっていたこと、新規参入事業者には、既存の港運労働者を母体として設立された派遣会社（「Compagnie Portuali」）を通じて従来からの港運労働者を雇用するとともに従来雇用条件をも維持する義務が実質的に課せられていたこと等から、実質的には経営者が変更されても、「Compagnie Portuali」が引き続き主導的立場を有し、競争環境が全く整備されていないとの批判がなされていた。前者の問題については、2001年2月26日付け大統領令で参入許可条件をEU基準と合致させる規定を盛り込み少なくとも制度上は透明化が図られたが、後者の問題及び1999年4月の「Compagnie portuali」の法人化に伴う同社への国庫助成問題（1億1,800万ユーロ。不当競争となる国家助成の可能性）については、なお欧州委の審査対象となっている。

② 港運の料金規制

従来は政府の決定によっていたが、現在では事業者が自ら決定することとなっている。また、決定した料金については、公開する必要があるとされている。

(3) 政府の基本政策・最近の動向

① コンテナターミナル管理等の民営化

従来、港湾においては港湾管理者が港湾施設の整備・管理、港湾サービスの提供、料金設定等全てを独占してきたが、1991年12月に欧州裁判所より是正を求める判決を受けたことから、前述の1994年法律第84号により、港湾管理者の機能は基本的インフラの整備、管理、監督等に限定され、その他の機能（港運等）は民営化された。この結果、コ

ンテナターミナル運営事業についても、港湾管理者は撤退し、民営化が実施されている。

具体的には、既設のターミナルについては、従来港湾管理者として担当していた当該ターミナル部門を株式会社化し、当該株式を民間売却する方式が、また、新規ターミナルについては、国際入札等を通じて施設整備及び整備後の管理を一体的に民間委託する方式等がとられている。

この結果、外国資本も国内主要港湾にかなり参入してきている。例えば、シンガポール港湾庁（「Psa」）が、ジェノヴァ港「Voltri」、ヴェネツィア港、リボルノ港、チビタベッキア港等のターミナルを、独ターミナル会社「Contship」が、ジョイアタウロ港、ラスペツィア港等のターミナルを、「エバーグリーン」社がターラント港のターミナルを経営しているほか、独海運会社「Maersk-Sealand」、中国「Cosco」等もイタリア国内ターミナル運営会社に一部資本参加している。

②モーダルシフト推進等のための港湾整備政策

2001年策定の運輸総合計画においても、モーダルシフトの推進が強く打ち出されており、これを実現するため、「海の道」構想が推進されている。すなわち、RO-RO船埠頭の整備、港湾区域内でのアクセス道路・鉄道等の整備を進め複合一貫輸送を推進しようとするもので、2001年5月に、政府は今後15年間で、このための約3億ユーロを含め総計12億4,700万ユーロの港湾整備に係る国庫補助を計上する方針を決定している。

③南部のコンテナハブターミナルの整備

(イ)ジョイアタウロ港の整備

伊政府は、南部開発促進の観点から、また、伊産業の競争力強化等の観点から、伝統的に欧州貨物輸送の中心であった欧州北部地域港湾に匹敵するコンテナターミナルを地中海沿岸に構築する政策を掲げている。その象徴として、南部（カラブリア州）のジョイアタウロ港の整備が進められた。

同港はもともと南部開発のため1970年代に整備された産業港であるが、企業立地が進まず、利用されないまま放置されてきた。その後、コンテナターミナル運営事業を経営する意向を有した民間資本の進出を契機にコンテナ港として再開発された。

1995年9月に供用開始された後は、その地理的優位性を生かして地中海地域のハブポートとして取扱量を大きく増大させてきている。同港の約95%はトランシップ貨物であり、地中海、黒海向けにフィーダー輸送されるものが全体の約6割を占め、うち国内及びエーゲ海沿岸に輸送されるものが約5割を占めている。現在、ターミナル管理会社の株式の90%は独ターミナル会社「Contship Italia」が、10%は同港の積み荷の50%以上を占める独海運会社「Maersk Sealand」が保有している。

伊政府は、イタリアが政治的にも経済的にもアジア、中近東に対するヨーロッパのゲートウェイとなることを目指すとの政策の下に、同港を物流のゲートウェイとして、同港から鉄道により北、東ヨーロッパに輸送する利点をポートセールスにおいてアジア各国に対して説明しているが、国鉄による輸送に関しては、整備が進まないとの問題のほか、安全性、確実性等の点で十分ではないと言われていることから、現状においては中継港としての機能中心になお留まっている。

(ロ)その他の南部ハブ港の整備

さらに、伊政府は、ジョイア・タウロ港に加え、ターラント港（プーリア州）及びカリアリ港（サルデーニャ州）の3港を伊南部のコンテナハブ港湾として整備し、港湾間の競争を促進していく方針を有している。

両港は既にコンテナ港として供用開始されており、既に、ターラント港は台湾海運会社「エバーグリーン」が、またカリアリ港は豪ターミナル会社「P&O Ports」が運営に乗り出しているが、地中海エリア、中東欧における将来の発着貨物の規模によっては国内各港湾の共倒れの可能性もある等課題も多い。

④その他主要港の動向

ジェノヴァ港においては、Voltriターミナルを管理するシンガポール「Psa」の寄港増加等でコンテナ取扱量が順調に増加している。さらに、2001年7月のジェノヴァ・サミットを機に、フェリーターミナルの増強等集中的に設備投資が行われており、今後とも伊最大のハブ港湾として機能することが見込まれている。

ラスペツィア港は、1808年ナポレオン1世時代の軍港として開発され、その後伊王国時代は造船拠点として発展してきた。1971年、コンテナ港として再生され、1994年のターミナル運営事業民営化政策を機に、伊国内で一番最初に民営化を果たしている。現在は、コンテナターミナルは独ターミナル会社「Contship Italia」が運営している。また、今後、観光振興計画と連携して、プレジャーボート係留地の整備等を進める計画もある。

チビタベッキア港は、首都ローマへの陸揚げ港である。従来からの物流機能に加えて、航空便と連携したクルーズ観光客誘致を図るため、2001年7月には、クルーズ船専用ターミナルを整備している。

ナポリ港においては、2000年以降、港湾局主導で、港湾計画と都市計画を連動させた、港湾地区東側での新貨物・コンテナターミナルの再整備計画、マリーナ整備計画等大規模な港湾区域等整備計画が策定されている。2001年には、そのためにPFI方式による整備を目指した官民会社を設立しており、今後順次整備が図られる予定である。

ヴェネツィア港においては、2000年10月に、インターモーダルのターミナルの整備計画が発表されており、喫水12m埠頭の新設（ケーソン積上げ方式）のほか、進水台、自動運搬システム、荷物移動道路等の整備が予定されている。また、2000年のフェリーターミナル整備に加え、2002年10月にはクルーズ船専用ターミナルも供用されており、観光振興も目指している。さらに、従来から課題とされていた潮流対策（水位上昇対策）の一貫として、移動堤防整備事業（「モーゼ」事業）が行われている。湾口部に4基の可動式ケーソン、3の防波堤等を整備し、潮流の状況に応じて水流調整を行おうとするもので、2012年の供用を目標に、2003年から工事が進められている。

トリエステ港は、EUの東方拡大に伴い、今後中東欧への窓口としての役割が期待されている。2000年11月には、コンテナターミナル管理を30年間、隣国スロベニア国営企業「Luca Koper」社に委託することで合意している。さらに、今後、岸壁の能力倍増、10kmに及ぶスロベニアからトリエステ岸壁までの鉄道整備が予定されている。

8. 船員

(1) 船員数

伊籍商船に乗船する船員数は、総計3万600人、100トン以上の船舶に限定した場合は総計2万2,500人（伊国籍船員及びEU国籍船員は1万1,900人、EU域外国籍船員は5,600人。）と推計される（伊船主協会「Confitarma」2001年10月資料）。

(2) 船員教育機関の概況

船員教育は文部省管轄の高校レベルの国立教育機関（Istituto Technico Nautico、仮訳すれば航海技術学校）が全国に36校存在する。中学卒業資格（14歳）で入学可能であり、航海、機関の2コースで構成され、在学期間は5年間である。同校卒業後は、士官候補生（航海、機関）として18ヶ月の乗船実習を行い、インフラ・交通省が実施する国家試験を受験することとなる。

現在、毎年の卒業生は36校合計で1,200名程度であるが、卒業生が全て船員になるわけではない。

(3) その他

現在のところ船員（士官）に対する需要は前述の供給よりも多く、特に機関士に対する需要があるが、不足しているというほどの状況にはないとされる。

他方、供給を増やそうとしても職業としての船員に魅力を感じる学生は減少しており、前述の航海技術学校への応募者数も多くはない状況にある。

9. 船用工業

(1) 概要

①造船

商船建造に関しては、1995年から2004年末までに、国内造船所にて総計500隻、698万総トンが建造済みであり、また2004年末現在で建造中の船舶は、総計79隻、76万総トン、にのぼる。建造済みの船舶の内訳は、タンカーを含む液体輸送船舶が総計154隻、251万総トン、乾輸送船舶が総計66隻、261万総トン、旅客船が総計95隻、162万総トン、タグボートその他が総計185隻、23万総トンとなっている（伊船主協会「Confitarma」資料）。特に、旅客船、中でもクルーズ船建造に係る国際競争力が高く、2002年7月現在のクルーズ船受注残高の総トン数ベースの世界シェアは約43%にのぼっている。

商船建造に係る企業数及び従業員数は、新規造船に当たる登録事業者が19社、従業員数約8,700人、修繕・改造に当たる登録事業者が27社、従業員数約720人である（インフラ・交通省資料）。

国営造船会社「Fincantieri」社は、特にクルーズ船、高速フェリー等に競争力に優れ、

2005年売上高が22億6,880万ユーロ（30%弱は軍事部門）、最終利益が4,850万ユーロとここ数年経営は順調である。また、このほか、「Mariotti」社等の民間企業もある。

②プレジャーボート、エンジン、付属品等製造

プレジャーボート製造に係る2001年売上高は13億8,800万ユーロで、そのうち約80%、10億8,700万ユーロ分が輸出されたと推計されている。また、船舶付属品、モーター製造等に係る売上高は5億5,000万ユーロと推計されている（伊船用工業協会「Ucina」資料）。

プレジャーボートは約84万7,000隻あると推定されているが、そのうち約7万隻が船舶登録されている。登録ボートのうち約5万8,000隻はモーター船、約1万隻は帆船である。

船用工業に係る伊最大企業たる「Ferretti」社（外国資本）のほかに、豪華ヨット建造では世界最大の「Nautor」社（フェラガモ傘下、「Swan」・「Camper & Nicholsons」等のブランドヨットを販売、2001年売上高は6,500万ユーロ。）、エンジン製造会社「Isotta Fraschini」（国営造船会社「Fincantieri」の子会社、2000年売上高は3,460万ユーロ。）等がある。

③船舶検査等

大型船舶等の船舶検査については、インフラ・交通省に代わり、伊船級会社「Rina」（Registro Italiano Navale）が実施している。同社の2001年売上高は9,370万ユーロ、最終利益150万ユーロであり、これまでのところ経営は順調である。

一方では、欧州委方針に基づく同社の独占的地位の見直し政策の中で、大型船舶に加え、2001年9月には中小型船舶の検査主体の自由化が実施される等、今後の競争激化が見込まれている。このため、現在売上高の3分の1を占めている工業品品質審査、企業評価、陸上インフラ施設検査等の拡大等による経営多角化、仏船級協会「Bureau Veritas」、米船級会社「Abs」等の外国資本との連携等が課題となっている。また、2003年以降は、「IM0」における米連続テロ事件を契機とした新たなテロ保安対策制度の確立を見越して、船舶及び港湾の安全基準確認等の新サービスの提供も行う予定である。

（2）船用工業に関する法制度

船舶登録・船舶検査制度は、沿岸のみ運行する小型レジャー船舶等を除き、ほとんど全ての船舶に義務づけられている。大型船舶、沿海航海用船舶等に係る船舶検査は、インフラ・交通省に代わり、現段階ではほぼ全てを伊船級会社「Rina」が実施している。

また、船舶付属品等については国の検査制度はないものの、実質的には伊船級会社「Rina」による品質審査がなされている。

（3）政府の基本政策・最近の動向

①造船に係る政府補助

2000年末までは、新造船に対しては船価の9%、改造に対しては船価の4.5%について、造船事業者に直接補助金が交付される制度が実施されていたが、現在は廃止されている。

しかしながら、現在欧州委で審議中の韓国ダンピング問題等に対応した新補助制度の帰趨によっては今後新制度が創設される可能性はある。また、老朽タンカーに係るスクラップ・ビルドについては、海運会社に対する補助制度が既に存する。

一方では、直接的な造船助成制度ではないものの、後進地域の振興を図る観点から、南部等の後進地域において設備投資を行う造船事業者に対して、投資額の12.5%～21.5%を上限とする補助制度があり、また、造船所の閉鎖に対する雇用助成制度等も存する。

②国営企業「Fincantieri」社の民営化

伊最大の造船会社「Fincantieri」社は、1959年造船財政支援公社として設立され、1984年に国内8造船会社を吸収して現在の形態となっている。現在でも国営「Fintecna」が株式の83%を保有する旧国営企業（残り17%は金融グループが所有。）であり、その民営化が政策課題となっている。政府は速やかな株式売却を図る方針を表明しているものの、防衛部門の取扱等の問題もあり、なお議論が続いている。

③プレジャーボートの振興

84万7,000隻のプレジャーボートのうち、港湾の収容可能ボート数は約11万隻分しかない。このため、マリーナ等の整備が喫緊の課題となっており、既整備済みの80マリーナに加え、現在85の整備計画が検討されている。

また、イタリアの人口当たりボート数は米国のみならず、欧州平均値よりも大幅に低く、海に囲まれた国としてはなお振興の余地が大きいこと等から、プレジャーボートの普及促進を図るべく、ボートに係るトン税の廃止、ボート停泊税の廃止、停泊登録手続きの簡素化等の総合的施策を講ずることが現在政府内で検討されている。

10. 観光

(1) 概要

①外国人旅行客受入数

2004年のイタリアへの非居住者の到着者数は3,707万人、対前年比6.4%減であり、フランス、スペイン、米国、中国に次いで世界第5位の受入れ規模である（「WTO」資料）。2003年までは世界第4位であったが、2004年に中国に抜かれた。

イタリアの観光分野は、近年、低落傾向が続いていると言われている。2000年はジュビレオの好影響等から対前年比6%増と好調であったが、2001年は米同時多発テロ事件の影響等から大幅な減少、2002年は幾分回復したものの（対前年比0.6%増）、2003年、2004年は、それぞれ対前年比で、0.5%減、6.4%減となった。

2004年の国別のイタリア滞在外国人のべ人数は、欧州内からの観光客が多く全体の約70%を占めている。その中では、ドイツ人が856万人、イギリス人が293万人、フランス人が291万人、オーストリア人が173万人となっている。ヨーロッパ域外ではアメリカ人が406万人と最も多く、次いで日本人が167万人（独、米、英、仏、澳に次いで第6位）である。

【別添20<2004年国別滞在外国人のべ人数>参照】

②日本人旅行者

例年、80～90万人程度の日本人旅行者がイタリアを訪問している。なお、2003年は、イラク戦争、SARS等の影響もあり、61万人と大幅に落ち込んだ。

【別添21<日本人海外旅行者伊訪問者数>参照】

③政府観光局設置状況

1919年に「観光産業振興局」として設立された。以降、名称変更、業務追加等が行われ、現在は、特殊法人「イタリア政府観光局」（「ENIT」；Ente Nazionale Italiano per il Turismo）として観光振興業務を実施している。2001年末現在、欧州内に14箇所、欧州外に東京、北京を含め9箇所、総計23箇所の海外事務所を置き、イタリアの観光宣伝活動を行っている。また、「ENIT」の自主的な意思決定、州との連携強化等を図り、事業運営を効率的なものとするため、1990年10月11日付け法律第292号が制定され、現在は基本的に同法及び1995年5月30日付け法律第203号に基づき運営されている。。

④観光収支

2003年の国際観光収支は、収入（イタリア国内で非居住者が支払った金額）が276億2,200万ユーロ、支出（国外においてイタリア人居住者が支払った金額）は182億3,600万ユーロで、差し引き93億8,600万ユーロの大幅な黒字である（伊政府統計局「ISTAT」資料2005年版）。黒字額は、2002年、2003年と減少傾向にある。なお、2004年は、速報値ベースで、収入が286億6,500万ユーロ、支出が165億1,500万ユーロ、黒字額が121億5,000万ユーロとなっている。

⑤イタリアの観光分野の課題

イタリアの観光分野は、ローマのように来訪客数が増加傾向にある都市も一部あるものの、全体として見た場合、上記①のとおり、外国人観光客の減少に歯止めがかからず、近年低落傾向にある。

2000年以前から、イタリア国内では、世界的な遺跡・文化資産等にあぐらをかき、観光サービスが不親切かつ受容施設も不十分で、十分に観光資源を活用できていない点、地方都市も含めたきめ細かい外国への情報提供等が不十分である点など、種々の問題を抱えており、受け入れ観光客数も近年他国に比し伸びていないとの課題が指摘されていた。こうした状況を打破すべく、2001年3月に新「観光基本法」（2001年3月29日付け法律第135号）が制定された。その主な内容は、次のとおりである。

- 観光産業への公的支援の強化（これまで製造業に適用が限定されていた規制、税制、補助制度等（例えば南部投資優遇税制等）を観光産業にも適用等。）
- 国民の休暇取得の促進（困窮家庭等がバカンスを取得する場合、地域・時期を限定の上、補助金を交付等。）
- 利用者保護の徹底（ホテル宿泊客に利用客の権利章典カードを交付等。）

- 継続的かつ体系的な公的支援実施体制の整備（観光基金を創設し、中小観光事業者の組織化、観光客用インフォメーションシステム等に係る技術革新、中小事業者の安全関係規制順守のための投資、マーケティング調査等を促進等。）
- 地域の観光振興取り組みの支援（観光地区指定制度を創設等。）
- 観光関係者による総合的取り組みの強化（2年毎に全国観光会議を開催し、目標設定等を議論。）

しかし、本法律制定後も、状況は改善されるどころか低落傾向に歯止めがかからない（特に、全外国人旅行者の約4分の1を占めるドイツ人の減少が、顕著と言われる。）ことから、イタリア観光関係者は危機感を募らせており、観光分野における国際競争力回復のための抜本的な対策の「必要性」が、昨今盛んに論じられている。

低落の原因としては、次の問題点が各方面から指摘されている。

- ①費用が非常に高い。特にユーロ導入後その傾向が著しい。
- ②サービス等の内容が、費用の割に貧弱。（費用対効果が悪い。）
- ③ホテル等の観光関連施設の整備が不十分。
- ④関係者（国、州、県、市、観光関係事業者）がバラバラに宣伝活動を行っており、誘致活動に一貫性、戦略性が全くない。また、きめ細かさを欠く。さらに、他国（特にフランス、スペイン）と比較して、そのための予算額が極めて少ない。

その対応策の一つとして、ENIT（イタリア政府観光機構）の組織改編（地方自治体（州・県・市）や民間からの参加を求めて、組織・予算等を強化するもの。）が、近々行われる予定となっている。ただし、当初は、2005年中にも実施の予定であったが、2006年5月現在も未実施の状況である。

その他、細かな対応策は議論されるものの、イタリア政府の財政状況が非常に厳しいこともあり、現状においては、国全体として、具体的かつ実効性のある対応策を未だ打ち出せないでいるというのが実情である。

（2）観光に関する法制度

①旅行業制度

1936年に制定されたイタリア王国法（1936年11月23日付け緊急勅令第2523号「旅行代理店の規律に関する規則」）及び1983年5月17日付け法律第217号（旧「観光基本法」）に基づき、所管は観光庁とされているが、具体的な事務は各州に委任されている。

旅行業、観光業等を開始するに際しては、登録制がとられており、技術適性、営業所の品格、設備の効率、財産的基礎等が審査の対象とされる。

また、消費者保護に係るEU規則（90/314/CEE）を受容するため、1995年3月17日付け委任立法令111号が制定され、ツアー旅行企画に係る諸規制、事業者倒産等の場合の保証基金の設立義務等を規定している。

②ホテル等の登録・等級付け制度

1983年旧「観光基本法」に基づき、ホテル営業を行う場合は県への登録が必要とされ

ており、また、同法に基づき、州政府において、広さ、サービス内容、従業員の資格に応じてホテル、モーテル、観光レジデンス、キャンプ村、ユースホステル等に対する等級付け（5つ星～1つ星）が行われてきた。しかしながら、諸手続きの緩和等を通じて観光振興を図るため、2001年3月29日付け法律第135号（いわゆる新「観光基本法」）に基づき、今後は、県の登録制から市町村の認可制への移行、州による等級付け基準の見直し等を行うこととなっているが、なお政令及び州法の発出が遅れており、まだ実施されていない（後記(3)①参照）。

③通訳ガイド等資格制度

1983年旧「観光基本法」に基づき、各州が州法を制定して（ラツィオ州の例：1985年4月19日付けラツィオ州法第50号）、観光ガイド、通訳案内業、旅行添乗員等の資格について、ライセンスの発給を行っている。

州法においては、例えばラツィオ州法において観光ガイド等についてライセンスの所持が義務づけられ、外国語、観光地理等の知識保有等の要件を充足するか否かについて審査する等の規制がなされている。また、報酬を得て観光客に対してホテルの斡旋をしたり、本来の業務と関係のない行動をとることが禁止されている。

(3) 政府の個々の政策・最近の動向

①観光産業助成を巡る概況

中央政府レベルでは、中小ホテル等に係る組織化、PR等に対する補助（観光基金の設立）、ホテル宿泊料金等に係る付加価値税の軽減措置（20%→10%）等が実施されている。また、前記の新観光基本法の制定を受け、南部地域で投資等を実施する観光事業者に対しても、一連の南部振興助成策（投資に係る補助、税制措置等）が適用されることとなり、今後は、観光振興が、製造業偏重から転換した新しい南部地域振興策の切り札となると期待されている。

なお、2001年9月の米連続テロ事件に伴う観光産業の急激な経営悪化に対しては、カンパーニャ州（ナポリ等）では雇用者の社会保障費に係る州負担措置が、トスカーナ州（フィレンツェ等）やウンブリア州（ペルージャ等）では旅行代理店事業者に係る州の債務保証措置が講じられる等、各州において所要の措置が講じられた。

②観光に係る地方自治体負担金制度等の動向

観光客の都市内等流入に伴う環境悪化（ゴミの増大等）や観光振興策の一層の充実等を名目として、観光に係る負担制度を整備している場合がある。例えば、ローマ市、フィレンツェ市等では都市内に進入する観光バスに係る通行負担金制度が、シチリア島北部のエオリエ諸島等では観光客に係る島内上陸負担金制度等が実施されている。

このような制度については、2002年3月から、ヴェネツィアで観光バス・観光ボート通行負担金制度が新たに講じられ、また、フィレンツェでは従来の負担額を一気に約3倍に引き上げたことから、その政策的妥当性が議論となっている。観光振興に係る施策充実に資するのであればやむを得ないとの議論がある一方で、一般財源となるのであれば財

政状況の厳しい地方自治体の安易な増収策の一部に過ぎないとの批判等もある。

③日本人通訳ガイド問題

観光ガイドを行うためには、従来からライセンスが必要であったが、ライセンスを保有する正規の観光ガイドに日本語が話せる者が殆どおらず、日本人観光客に対して正規の観光ガイドが英語又はイタリア語で説明し、これを日本語に通訳する形態が生じていた。こうした中、通訳を行う者が次第に説明内容を自ら説明する観光ガイド類似行為を始めるようになり、イタリア当局の取り締まりを受けるようになった。一方、こうした事態を改善しようにも、観光ガイドライセンスを取得する途は、1983年法律第217号により観光に関する権限が国から各州に委譲され、各州がガイド試験実施の運用を独自に始めたこともあり、事実上閉ざされた状態となっている等の問題が生じていた。

このため、従来からイタリア政府に改善方を要求してきたところであり、現在は、ラツィオ州等一部州でEU域外国籍者にもガイドライセンス取得に係る受験が開放されている。しかしながら、実際の取得者はなお少数であり、現在までなお正規の観光ガイドに日本人補助通訳者が同行するという変則的な形態が多く、日系旅行業者等にも大きな負担となっている。

なお、ツアー添乗員については、従来は添乗員資格（クーリエ）取得が義務づけられていたが、2002年5月以降不要となった。

（４）観光産業の状況

①概況

観光産業（ホテル、レストラン、観光運輸等）の2000年売上高は、約775億ユーロ（国内消費額の11%に相当し、またそのうち外国人観光関連は4.3%）、観光産業の付加価値は、約700億ユーロ（GDPの約7%）と推計される。

②ホテル事業

2003年現在で、ホテル総数は約3万3,000、客室数は約97万5千、従業員数は約20万人、総売上高は約220億ユーロ（GDPの2%）と推計される（ホテル協会「Federalberghi-Conf turismo」レポート）。等級別では、5つ星ホテルが144、4つ星が2,866、3つ星が14,719、2つ星が9,103、1つ星が6,589となっている。

イタリアのホテル業界は、欧米他国に比し、大手ホテルチェーンによる系列下が進んでおらず、中小企業中心の家族経営が多いとの特徴がある。全ホテル数のうちチェーンに所属しているのは全体の約2%、2以上のホテルを経営するグループに属するものを加えても全体の約7.5%しかない。また、季節性の克服も業界の課題となっている（年間平均客室稼働率は44%と推計。）。

イタリア最大の系列チェーン「Jolly Hotels」グループは、約50強のホテルを傘下に有しており、2005年売上高は2億3,600万ユーロである。

また、このほか、等級を取得していない宿泊施設（登録外ホテル、ユースホステル等）も約8万強ある。このうち、近年国内ではアグリツーリズムが急速に発展してきてお

り、2002年現在、事業者数は8,700にのぼると推計されている。

③旅行業

ツアーオペレーター及び旅行代理店の事業者数は約6,500、従業員数は約3万5,000人、売上高は約130億ユーロと推計される。事業者の57%が従業員4人以下の一企業一店舗の家族経営・零細企業で占められており、低い利益率の解消等が課題となっている。

国内最大手のツアーオペレーターは、フィアットグループの「Alpitour」社であるが、このほかに、世界各地でリゾート村を経営する「Viaggi del Ventaglio」社等がある。

近年、大手オペレーターの中には、ツアー費用低廉化等のために、航空会社経営に直接参画する例が相次いでいる。また、オンライン取引による販売も活発化してきており、既に、「Travelonline」、「Travelprice」（「Apax partners」傘下）、「E-viaggi」（「Amadeus」傘下）等のサービスが提供されている。

11.その他

主な運輸関係機関等のホームページは以下のとおり。

(1) 行政機関、特殊法人等

- 伊インフラ・交通省；www.infrastrutturetrasporti.it
- 伊民間航空公団(ENAC)；www.enac-italia.it
- 伊航空管制公団(ENAV)；www.enav.it
- 伊船主協会(CONFITARMA)；www.confitarma.it
- 伊政府観光局(ENIT)；www.enit.it

(2) 運輸関係企業

- アリタリア航空；www.alitalia.it
- エア・ワン航空；www.flyairone.it
- ローマ空港会社(ADR)；www.adr.it
- ミラノ空港会社(SEA)；www.sea-aeroportimilano.it
- 伊国鉄グループ(FS)；www.ferroviedellostato.it
- トレンイタリア(Treitalia)；www.trenitalia.it
- RFI(Rete Ferroviaria Italiana)；www.rfi.it
- 造船フィンカンティエーリ社；www.fincantieri.it
- 高速道路アウトストラデー社；www.autostrade.it

伊国内旅客輸送実績

<単位；百万人・キロ>

※【 】内はモード別シェア

	1990年	1995年	2000年	2004年
総計 (1990年比)	727,934 (100)	823,689 (113.2)	956,556 (131.4)	947,205 (130.1)
鉄道等	51,959 【7.1%】	52,172 【6.3%】	55,511 【5.8%】	56,023 【5.9%】
国鉄	44,709	43,859	47,133	45,577
許可鉄道等	2,780	2,792	2,439	4,212
地下鉄	2,580	4,038	4,503	4,892
路面電車	1,629	1,182	1,105	1,003
ロープウェイ 等	261	301	331	339
バス	83,955 【11.5%】	87,147 【10.6%】	93,255 【9.7%】	98,917 【10.4%】
旅客船	2,887 【0.4%】	2,667 【0.3%】	3,947 【0.4%】	3,926 【0.4%】
航空	6,416 【0.9%】	7,108 【0.9%】	10,384 【1.1%】	12,141 【1.3%】
自家用自動車・ 二輪	582,717 【80.1%】	674,595 【81.9%】	793,460 【82.9%】	776,198 【81.9%】

(注) 2004年の数値は暫定値。

【出典；伊インフラ・交通省統計「Conto Nazionale dei Trasporti Anno 2003」】

伊国内貨物輸送実績

<単位；百万トン・キロ>

※【 】内はモード別シェア

	1990年	1995年	2000年	2004年
総計 (1990年比)	191,291 (100)	206,996 (108.2)	215,875 (112.9)	211,206 (110.4)
鉄道	21,911 【11.5%】	24,408 【11.8%】	25,053 【11.6%】	25,070 【11.9%】
トラック	124,209 【64.9%】	137,254 【65.3%】	146,640 【67.9%】	137,973 【65.3%】
船舶	35,783 【18.5%】	35,442 【17.1%】	34,291 【15.9%】	37,032 【17.5%】
航空	612 【0.3%】	671 【0.3%】	846 【0.4%】	920 【0.4%】
パイプライン	8,776 【4.6%】	9,221 【4.5%】	9,721 【4.5%】	10,211 【4.8%】

(注) 1.2004年の数値は暫定値。

2.「トラック」・「パイプライン」は、運行距離50km超の輸送の数字。

【出典；伊インフラ・交通省統計「Conto Nazionale dei Trasporti Anno 2003」】

伊交通公共投資額

1. 資本経費 <単位；百万ユーロ>

※【 】内はモード別シェア

	1990年	1995年	2001年
総計 (1990年比)	10,537 (100)	7,595 (72.1)	13,391 (127.1)
固定施設(鉄道、許可 鉄道、地下鉄等)	3,238 【30.7%】	2,683 【35.3%】	4,124 【30.8%】
道路・自動車交通	6,115 【58.0%】	3,709 【48.8%】	6,418 【47.9%】
海運(港湾等)	1,006 【9.6%】	1,015 【13.4%】	1,499 【11.2%】
航空(空港等)	154 【1.5%】	171 【2.3%】	366 【2.7%】
その他	24 【0.2%】	16 【0.2%】	984 【7.3%】

2. 経常経費 <単位；百万ユーロ>

※【 】内はモード別シェア

	1990年	1995年	2001年
総計 (1990年比)	21,793 (100)	20,756 (95.2)	17,266 (79.2)
固定施設(鉄道、許可 鉄道、地下鉄等)	11,395 【52.3%】	10,354 【49.9%】	10,112 【58.6%】
道路・自動車交通	8,631 【39.6%】	8,615 【41.5%】	5,546 【32.1%】
海運(港湾等)	891 【4.1%】	990 【4.8%】	920 【5.3%】
航空(空港等)	609 【2.8%】	459 【2.2%】	119 【0.7%】
その他	268 【1.2%】	339 【1.6%】	569 【3.3%】

※1999年の「その他」の額が多いのはまだ未配分の経費が多いため。

※公共投資額は、国、公社、地方自治体の投資総計額。

※金額は1995年の貨幣価値に換算したもの。100万ユーロ=19.36億リラ

【出典；伊インフラ・交通省統計「Conto Nazionale dei Trasporti Anno 2002」】

新運輸総合計画概要

【経緯】

- 伊の交通基盤の整備の遅れが、産業競争力の低下等をもたらしつつあるとの反省から、今後10年間の運輸インフラ等の整備方針等をまとめたもの。前の計画は1984年に策定。
- 2000年7月20日、運輸・海運省・公共事業省・環境省が共同発表。その後、国会、国・州協議等を経て修正の上、2001年3月、経済関係閣僚会議にて最終決定。

【2010年の交通流動予測（2000年比）】

旅客流動	16%～35.7%増	うち道路旅客；13.7%～33%増
貨物流動	15.6%～31.4%増	うち道路貨物；12%～28%増

【計画の政策目標】

- 道路交通からのシフト（旅客・貨物とも）
 これまでの道路整備偏重を修正し、鉄道輸送・海運輸送に特に重点を付与し、輸送シェアの道路から線路等への転移によるモード間均衡を目指す。具体的数値は次のとおり。
 - ・ 鉄道旅客；60%増（1998年；1.79億人→2010年；2.87億人）
 - ・ 鉄道貨物；118%増（1998年；28百万トン→2010年；61百万トン）

- 競争市場の創出
 本計画は、インフラ整備のみならず、民営化・自由化による競争市場の確立の必要について記述。これまでの競争の欠如及び労働組合との無数の取り決め等により非効率及び高コスト体質となっているとの反省に立ち、新たな競争市場を推進するための措置についての法制化が必要であると提言。技術革新の必要性にも言及。

- 環境保護・安全確保
 京都議定書に定められたとおり、2010年までに二酸化炭素の水準を1990年レベルに安定させることも記述。ただし、具体的な処方箋の記述なし。
 また、道路交通安全のための新たな原則確立の必要性を提言（安全関係投資は129億ユーロ）。

【今後10年間の交通インフラ等投資額】

- 総計；1,105億ユーロ
 うち、公共支出；878億ユーロ
 民間資金；232億ユーロ（道路；93億ユーロ、高速鉄道；124億ユーロ等）

鉄道整備	620億ユーロ
道路整備	310億ユーロ
港湾整備	31億ユーロ
空港整備	18億ユーロ
共同集配施設	3億ユーロ
地方公共交通維持整備	129億ユーロ

【鉄道整備】

<政策目標>

- ①鉄道網の基本線である南北軸及び北部から東西への軸の輸送力の倍加
- ②アルプス山脈全体の交通量の倍加及び北部ティレノと北中部アドリア間の港湾との連結強化
- ③大都市にある乗継ぎ駅におけるバイパスの建設
- ④東の横断回廊、ローマ・オルテ・サンセポルクロ・リミニ・ラベンナ・ベネチアの完成
- ⑤ポローニャ・バリ・レッチェ線の複線化の完成
- ⑥コンテナとセミトレーラー輸送のための回廊の具体化
- ⑦貨物の代替ルートの建設

このため、既に着手済みの事業並びに新たな路線の整備及び既存施設の改良を合わせ、11事業、3,000キロに及ぶ路線の整備・複線化・改良を推進。

<11事業の内容>

- ①ミラノ～ナポリ及びトリノ～ヴェネツィアの4線化
- ②アルプス山脈（トリノ～ブッソレゴ、ゴッタルド峠への新規アクセス線）
- ③ジェノバ港～ベンティミリア複線化（ピエモンテ・ロンバルディアの路線強化）
- ④ポントレモレの複線化
- ⑤ペローナ～ポローニャ複線化
- ⑥オルテ～ファルコナラ複線化
- ⑦ナポリ～サレルノ～バッチェパーリア4線化
- ⑧バッチェパーリア～レッジョカラブリア強化
- ⑨アドリア海線及びターラント港の複線化完成
- ⑩ジョイアタウロ～ターラント～パーリ回廊
- ⑪カターニャ～メッシーナ及びパレルモ～メッシーナの完成・複線化

【道路整備】

<28事業の内容（抄）>

☆は新設、その他は拡幅・改良（ ）内は事業費（単位；兆リラ）

- ①Variante Valico (A1；ポローニャ～フィレンツェ) (5.8)
- ②ローマ～ヴェネツィア連絡道（特にE55 ラベンナ～ヴェネツィア）

③☆アスティ〜クネオ	(1. 6)
④☆ロンバルダ山麓道	(3. 8)
⑤☆ブレシァ〜ベルガモ〜ミラノ高速道路	(1. 6)
⑥☆ベネタ山麓道	(1. 5)
⑦☆メストレ通過道路	(1. 6)
⑧国道106号・シバリ〜ターラント連絡道 スベッツァノ〜シバリ	(1. 4) (0. 2)
⑨SS16ジョニカ改良	
⑩メッシーナ〜パレルモ	(1. 4)
⑪☆シラクーサ〜ゲーラ	(1. 7)
⑫国道131号・カリアリ〜サッサーリ	(2. 1)
⑬サレルノ〜レッジョカラブリア改良	(11. 3)
⑭国道204号・オルテ〜チェセーナ(ペルージャ道含む)	(1. 2)
⑮アウレリア・ロシニャーノ〜グロッセト〜チッタベッキア	(1. 7)
⑯国道114号・カターニャ〜アグスタ	(1. 1)
⑰メストレ〜チェセーナA14インターチェンジ	(1. 5)
⑱シバリ〜レッジョカラブリア	(8. 5)
⑲A28・サチレ〜コネリアーノ	(0. 2)
⑳ローマGRA	(1. 2)

【空港整備等】

- 組織化と財政運営の欠如及び港湾と空港の質及び能力の欠如が課題。
- 空港のハンドリング業務の自由化と、「空港の権利と基準の改革」の実現が必要
- また、欧州・大陸間輸送拠点として、マルペンサ空港とフィウミチーノ空港を並行して発展させる。

【国会審議等を通じて変更された主な点】

- ① 今後10年間の交通インフラ等投資額は、1,048億ユーロから1,105億ユーロに増額。また、モード毎資金配分は、当初は、鉄道；485億ユーロ、道路 382億ユーロであったが、鉄道重視の観点から、鉄道を大幅増額、道路減額。
- ② 整備箇所については、道路事業は優先的的事业として13事業のみ記述していたが、28事業に増加し、優先区分を設けないこととされた。
- ③ 上記の他、次の事項を追加。
 - ・サルデーニャ・本土間の交通確保(特に航空)
 - ・自転車交通へのインセンティブ付与
 - ・通勤定期費用(バス・路面電車)税額控除制度による地方公共交通維持
 - ・都市移動計画の策定(年間5億ユーロ拠出。10万以上の都市で、効率・安全・質を重視したサービス研究を実施。)
 - ・環境評価計画の重視
 - ・インフラアクセス規制独立当局の設立 等

公共事業促進法（Legge Obiettivo：レッジ オビエティヴォ）概要

【背景】

- ① 長年にわたり、伊の公共事業（鉄道整備、道路整備等）の推進に当たっては次の課題があると指摘されてきたところ。
 - ・複雑かつ官僚的な手続き（国、州、市等手続き主体の多様化等）
 - ・環境保護の行き過ぎ（環境影響評価等に当たっての全会一致原則等）
 - ・政府資金配分の硬直化（ばらまき等）
 - ・民間資本活用スキームの欠如 等
- ② 一方では、仏TGVのような高速鉄道が未整備である、都市部のみならず幹線高速道路でも渋滞が激しい等から、現在の交通インフラのままでは、伊はEU内経済競争から取り残されるとの危機感。
- ③ こうした中、2001年6月に誕生したベルルスコーニ政権が、誕生直後から交通インフラ整備の推進施策に取り組み、その集大成として、公共事業促進法（2001年12月21日付け法律第443号）を制定。

【法律概要】

- ① 戦略事業の選定
 - ・戦略事業のうち国家優先事業を、経済関係閣僚会議で決定。
 - ・決定事項には、経済・財政計画、所要の支援額等を明記。
 - ・国家優先事業には、政府資金を重点配分。
- ② 戦略事業に係る手続き簡素化
 - ・戦略事業に係る手続きは、戦略インフラ委員会（個別事業毎に、首相、関係大臣、関係州知事で構成）で一元的に実施。
 - ・戦略事業に係る予備事業承認に係る諸許認可（環境影響評価、事業所位置等の手続を含む。）は、6ヶ月以内に終了。本事業承認に係る許認可はさらに7ヶ月以内に終了。
- ③ 民間資本の活用
 - ・入札を通じ、ボンド（銀行保証等）を有する総合的な事業体（ゼネコン）に、設計
 - ・施工を一体的に委任可能。
 - ・場合により、30年以上の償還期間も承認。

【戦略事業の総事業費等】

<総事業費>

戦略事業全体；1258.57億ユーロ

国家優先21事業；843.74億ユーロ

<03年～06年財政経済計画による3年間事業費>

戦略事業全体；242.04億ユーロ

国家優先21事業；225.42億ユーロ

【戦略事業の内容】

・2001年12月21日、経済関係閣僚会議で国家優先事業19事業を決定。以降2事業追加し、総計21事業。

・国家優先事業のほか、地方事業としての戦略事業も、200事業指定。

<国家優先事業一覧>（2002年時点のもの）

	事業名	総事業費	03-06年事業費	本格工事開始年	供用目標年
【鉄道】					
1	Valico ferroviario del Frejus (トンネルのみ)	18.07	1.49	04年下半期	11-15年
2	Valico ferroviario del Sempione	18.07	0.22	04年上半期	09年
3	Valico ferroviario del Brennero	25.82	0.55	05年下半期	15年
4	Asse ferroviario corridoio Torino-Trieste リヨン～トリノ～リエステ 高速鉄道	79.01	19.62	(着手済み) 02年上半期	07年
5	ヴェンティミッラ～ジェノバ～ノバラ(高速鉄道)～ミラノ	43.79	2.24	03年上半期	09年
6	ブレンネロ～ヴェローナ～バルマ～ラ・スペッチャ	15.10	5.68	03年下半期	08年
7	Asse ferroviario Calabro-siciliano	122.91	4.04	03年下半期	08年

	サレルノ～レッジョカラブリア～パレルモ～カタールニャ～シラクサ～ゲーラ				
【道路】					
8	Asse autostrade medio Padano メストレ通過道、ミラノ～ ブレシア高速道路	27.37	8.77	03 年下半期	07 年
9	ブレンネロ～ヴェローナ～パ ルマ～ラ・スペッチィア	10.32	0.98	04 年上半期	08 年
10	Asse viario Marche-Umbria、 周辺道路	18.07	3.20	04 年上半期	08 年
11	チェチーナ～チビタベッキ ア高速道路	18.59	4.38	04 年上半期	07 年
12	サレルノ～レッジョカラブリア 高速道路、 パレルモ～メッシーナ～シ ラクサ～ゲーラ高速道路	134.49	36.53	02 年上半期	05 年
13	Nodo stradale e autostradale di Genova,Parermo,Catania	27.65	1.50	04 年上半期	12 年
14	Nuova strada Romea	9.29	0.90	—	—
15	メッシーナ海峡大橋	49.57	3.56	04 年下半期	12 年
【その他】					
16	ローマ交通結節点 G R A、地下鉄 B 1 線・ C 線等	31.24	10.32	02 年下半期	07 年
17	ナポリ交通結節点 都市鉄道連絡等	30.25	11.54	03 年上半期	06 年
18	バリ交通結節点	3.92	0.79	03 年下半期	05 年
19	カタールニャ交通結節点	5.16	0.70	03 年下半期	06 年
20	ヴェネツィア・モーゼ事業	41.31	6.09	03 年上半期	06 年
21	南部水道整備事業	46.41	24.78	04 年上半期	08 年
総 計		843.74	225.42	—	—

国内定期航空（旅客・貨物別）輸送量推移

	国内旅客輸送 (百万人キロ)	対前年比	国内貨物輸送 (百万トンキロ)	対前年比
1990年	6,416	+ 11.9%	612	0.0%
1995年	7,108	+ 2.3%	671	+ 20.0%
1999年	9,345	+ 4.1%	762	▲ 3.0%
2000年	10,384	+ 11.1%	846	+ 11.0%
2001年	10,243	▲ 1.3%	817	▲ 3.4%
2002年	10,288	+ 0.4%	832	+ 1.8%
2003年	11,358	+ 10.4%	880	+ 5.8%
2004年	12,141	+ 6.7%	920	+ 4.5%

【出典；伊インフラ・交通省統計「Conto Nazionale dei Trasporti Anno 2003」】

2003年航空輸送量（旅客・貨物別、国内・国際別、定期・不定期別）

○旅客輸送量（単位；万人）

	定 期	不 定 期	総 計
国 内	4, 8 5 2	5 6	4, 9 0 7
国 際	4, 2 4 4 < 3 4. 1 % >	8 6 0 < 4 2. 6 % >	5, 1 0 3 < 3 5. 5 % >
総 計	9, 0 9 5	9 1 6	1 0, 0 1 1

（注） 1. 不定期には、チャーターのみならず通勤ター等（Aero Taxi）を含む。
 2. <>内は自国キャリアの積取比率。

○貨物輸送量（単位；トン）

	定 期	不 定 期	総 計
国 内	1 0 7, 9 6 8	4 6, 8 5 7	1 5 4, 8 2 5
国 際	4 8 3, 2 5 5 < 3 9. 5 % >	1 4 0, 1 8 5 < 6. 7 % >	6 2 3, 4 4 0 < 3 2. 1 % >
総 計	5 9 1, 2 2 7	1 8 7, 0 4 2	7 7 8, 2 6 5

（注） 1. 貨物輸送には郵便輸送を含む。
 2. <>内は自国キャリアの積取比率

【出典；伊インフラ・交通省統計「Conto Nazionale dei Trasporti Anno 2003」】

イタリア主要国内路線 年間旅客輸送実績（2003年）

	路 線	年間旅客数
1	ローマ・フィウミチーノ～ミラノ・リナーテ	2, 4 4 5, 6 5 8
2	ローマ・フィウミチーノ～カターニャ	1, 3 9 5, 7 5 9
3	ローマ・フィウミチーノ～パレルモ	1, 1 2 9, 0 5 9
4	ローマ・フィウミチーノ～カリャリ	9 5 9, 7 5 9
5	ミラノ・リナーテ～カターニャ	8 4 4, 6 5 5
6	ミラノ・リナーテ～ナポリ	8 1 9, 4 3 2
7	ローマ・フィウミチーノ～トリノ	7 9 3, 0 5 2
8	ローマ・フィウミチーノ～ミラノ・マルペンサ	7 3 2, 6 3 3
9	ローマ・フィウミチーノ～ヴェネツィア・テッセラ	6 4 7, 3 7 5
10	ミラノ・リナーテ～パレルモ	5 3 5, 5 3 5

【出典；ENAC 資料】

2003年伊空港別離発着回数等概要

【離発着回数上位10空港】

	空 港 名	回 数	前年比
1	ローマ・フィウミチーノ	243,790	+ 5.8%
2	ミラノ・マルペンサ	213,554	+ 0.6%
3	ミラノ・リナーテ	93,824	+ 8.4%
4	ヴェネツィア・テッセラ	74,425	+ 18.7%
5	ボローニャ・ボルゴパニガーレ	57,695	+ 4.1%
6	ナポリ・カポディキーノ	56,881	- 0.5%
7	カターニャ・フォンターナロッサ	52,813	+ 11.0%
8	ベルガモ・オリオアルセリオ	44,170	+ 51.6%
9	トリノ・カセッレ	43,466	- 3.6%
10	パレルモ・プンタライシ	41,475	- 4.4%

【利用旅客数上位10空港】

	空 港 名	旅 客 数 (人)	前年比
1	ローマ・フィウミチーノ	25,809,828	+ 3.4%
2	ミラノ・マルペンサ	17,514,720	+ 1.0%
3	ミラノ・リナーテ	8,755,971	+ 12.1%
4	ヴェネツィア・テッセラ	5,264,460	+ 26.0%
5	カターニャ・フォンターナロッサ	4,778,102	+ 18.7%
6	ナポリ・カポディキーノ	4,533,875	+ 11.6%
7	パレルモ・プンタライシ	3,632,285	+ 3.3%
8	ボローニャ・ボルゴパニガーレ	3,525,162	+ 3.9%
9	ベルガモ・オリオアルセリオ	2,822,746	+119.3%
10	トリノ・カセッレ	2,779,644	+ 1.1%

【貨物量（郵便物除く）上位10空港】

	空 港 名	貨 物 量 (トン)	前年比
1	ミラノ・マルペンサ	319,514	+ 8.7%
2	ローマ・フィウミチーノ	170,302	- 3.1%
3	ベルガモ・オリオアルセリオ	127,953	+ 12.7%
4	ミラノ・リナーテ	24,551	+ 7.1%
5	ローマ・チャンピーノ	19,781	+ 5.6%
6	ボローニャ・ボルゴパニガーレ	17,089	- 0.1%
7	トレヴィーゾ・サンタンジェロ	15,434	+ 11.3%
8	ヴェネツィア・テッセラ	11,844	+ 4.8%
9	カターニャ・フォンターナロッサ	11,518	+ 28.9%
10	ピサ・サンジュスト	8,769	+ 12.6%

【出典；伊インフラ・交通省統計「Conto Nazionale dei Trasporti Anno 2003」】

ミラノ・マルペンサ空港への移転問題の経緯

【ミラノの空港概要】

<リナーテ空港> (ミラノ市近郊 7 km)

・1957年、軍用空港から転用。滑走路 2本 (2440m, 620m)。

<マルペンサ空港> (ミラノ市近郊 4 8 km)

・1948年、軍用空港から転用。滑走路 2本 (3920m×2)。

○空港管理主体；両空港ともミラノ空港運営会社 (SEA)

(ミラノ市；85%出資、ミラノ県；15%出資)

○1995年まで、リナーテ空港は国内線及び中・短距離国際線用、マルペンサ空港は長距離国際線及びチャーター使用という形で両空港を機能分担。

【1985年以降の伊政策・空港整備状況】

リナーテ空港はスロット不足による混雑等を招く一方、環境問題等から拡張が困難。

このため、欧州内での空港競争力の向上等を目指し、マルペンサ空港をハブ空港として育成することを目指す。

→ 1985年；マルペンサ空港の拡張プロジェクト「Malpensa2000」(2本目の滑走路整備、新旅客ターミナルの整備等)がSEAにより策定。政府も承認し、1986年運輸総合計画にも盛り込み。

・1990年11月；本格着工 事業費；約2兆リラ (SEA；53%、国；47%負担)

・1994年12月；EUエッセンスミットにおいて、トランス・ヨーロッパ運輸ネットワーク整備 (TEM) 計画の14優先プロジェクトの一つとして位置づけられ、SEAは欧州復興銀行からも融資。

・1998年10月；新旅客ターミナルの2/3の施設の完成段階で新空港供用開始。

・1999年 5月；新たなアクセス鉄道 (“マルペンサ・エクスプレス”) が30分間隔 (市内からの所要時間；40分) で運行開始。

【1996年以降の欧州委員会との紛争経緯】

(1) 第一段階 (1996年 7月～1998年10月開港時)

○1996年 7月運輸省令・1997年10月運輸省令

ローマ～ミラノ間の国内線を除き、マルペンサ新空港に全て移転する旨を規定。

→ リナーテ空港の利用者を自国ハブ空港におけるトランジットによって輸送する形態でハブ・アンド・スポーク網を築いてきた英国航空、エア・フランス等の欧州航空各社は、リナーテ空港の方が利用者の利便性が高く、かつリナーテ空港～ローマ・フィウミチーノ空港間の輸送は圧倒的にアリタリア航空が強いため、ローマ・フィウミチーノをハブ空港とするアリタリア航空に利用者を奪われることになるとして強く反発し、欧州委に不服申立て。

○1998年 9月欧州委議決

イタリア政府の原案では競争上問題があると判断。

- イタリア政府との間で調整が行われた結果、1998年10月運輸省令を制定し、最終的には各社とも一定割合のフライトをリナーテ空港に残し、アクセス鉄道等の整備の進展に応じて、段階的にマルペンサ空港に移転することで合意。

(II)第二段階（1999年10月～）

○1999年10月合意

当初伊政府は、1999年 5月末にアクセス鉄道（「Malpensa Express」）の供用が開始されたことから、リナーテ空港に残っていたフライトをローマ～ミラノ便を除き、一括して同年10月末にマルペンサ新空港に移転することを計画。

- コソボ紛争におけるNATO軍空爆の影響等から新空港においては、フライトの遅延、バゲージ処理のトラブル等が続き、欧州航空各社は再び新空港への移転に反発し、1999年 7月、欧州委に不服申立て。
- 伊政府と欧州委との協議の結果、1999年10月に、1999年12月と2000年 1月の 2段階に分けて移転を行うということで合意。

○1999年11月合意白紙化

伊政府部内において、環境省が新空港に対する騒音規制を決定し、運輸省との間で対立。閣議において協議した結果、12月の移転は実施するものの、2000年 1月の移転は騒音規制の効果を見つつ実施すると決定。

- 欧州航空各社は改めて反発し、欧州委も伊政府に対して環境問題に配慮して新空港への移転を延期すべきと要請したことから、1999年11月合意は白紙に。

(III)第三段階（2000年 3月～）

○2000年 3月 3日運輸省令（いわゆる「ベルサーニ規則」）

従来のリナーテ空港からの路線別利用実績数に応じて、各社がリナーテ空港に残すことのできる便数の上限を決め、それを超える便は新空港に移転する旨を規定（移転時期；2000年 4月20日）。具体的には次のとおり。

最大1時間離発着回数；マルペンサー70回、リナーテ13回

- ・ 99年の年間輸送実績が280万人超の路線・・・制限なし <ローマ便>
- ・ 140万人超280万人以下の路線・・・各社1日3便まで <ロンドン便>
- ・ 70万人超140万人以下の路線・・・各社1日2便まで <パリ、ナポリ、カタニア便>
- ・ 35万人超70万人以下の路線・・・各社1日1便まで
<フランクフルト、アムステルダム、ブラッセル、マドリッド、バルセロナ、パレルモ、パリ、カリアリ等の各便>
- ・ 35万人以下の路線・・・南イタリア等の後進地域との路線を除き全て新空港へ移転。<コペンハーゲン便、ウィーン便等>

→ 欧州航空各社は、この決定に対しても、「アリタリアを依然優遇する差別的取扱」と反発し、航空会社15社・5国（独、オーストリア、スイス、デンマーク、ノルウェー）が欧州委に再度不服申立て。

【2000年12月決着】

○2000年12月 4日、伊運輸大臣が欧州委に対し、ベルサーニ規則に次の事項を追加する旨の書簡を发出。

2000年 3月省令に加え、次の便数に限り、リナーテ空港発着可能。

これにより、リナーテ空港の最大1時間離発着回数は、13回→18回に拡大。

（1日ベースでは、220～230回 → 270回～300回）

- ・年間輸送実績35万人以下の路線であってもEU内の首都とを連絡するもの
； 1日1往復

<ヘルシンキ、ウイーン、コペンハーゲン便>（0便から1便へ。）

- ・年間旅客数4千万人超のEU内のハブ空港とを連絡する路線； 1日2往復
<フランクフルト便>（1便から2便へ。）

○上記を受け、2000年12月21日、欧州委が次の旨を決定。

- ・伊運輸大臣提案の了承及び15日以内の運輸省令の改正。

- ・2001年末に、交通量等を調査の上、必要があれば再検討。

○2001年 1月 5日、上記内容の新ベルサーニ規則を公布し、施行（2月2日施行）。

<両空港利用旅客数の推移>

	マルペンサ空港	リナーテ空港	備考
1995年	340万人	1,070万人	
1996年	340万人	1,250万人	
1997年	350万人	1,430万人	
1998年	550万人	1,360万人	10月新マルペンサ供用
1999年	1,690万人	670万人	
2000年	2,050万人	600万人	マルペンサ利用数ピーク
2001年	1,850万人	710万人	2月新規則施行
2002年	1,730万人	780万人	
2003年	1,750万人	870万人	

伊中小航空企業概要

会社名	概 要
Air Dolomiti	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1991年製鉄会社（現在も株式54%保有）が中心となり創設。 ・ トリエステ等から短距離国際路線を運航。 ・ 2001年6月上場。 ・ 売上高1億6,000万ユーロ、最終損益526万ユーロ黒字 累損2,583万ユーロ(02年)。 ・ 独ルフトハンザが株式の20%を保有し、C S等で協力。スターアライアンスに加盟し、ユナイテッド等ともC S。
Air One	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1995年から定期航空会社として運航開始。 ・ アリタリア独占排除のため、最大路線ローマ・フィウミチーノ～ミラノ・リナーテ間を中心に運航し、アリタリアのライバルに。 ・ 旅客数560万人(2005年)、売上高4億9,000万ユーロ(2004年)。 ・ 創業以来赤字が続いていたが、近年黒字に転換した模様。路線数を増加し続けており、国内第2位の旅客数まで伸張。 ・ 2000年10月、全国内路線を独ルフトハンザとC S運航。
Alitalia Express	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1997年アリタリアから分社化。シチリア拠点に地方路線運航。
Alpi Eagles	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1996年運航開始。 ・ 旅客数 63 万人、売上高 8,600 万ユーロ、最終損益 8 万ユーロ黒字(01年)。 ・ ヴェネツィア空港を拠点に、地方路線運航。
Eurofly	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当初、アリタリアの100%子会社として設立。アリタリア本社の経営悪化を受け、80%の株式を売却済み。 ・ 北部ベルガモを拠点に国際長距離チャーター便運航。 ・ 売上高1億6,000万ユーロ、最終損益280万ユーロ黒字(03年)。
Goldwing Airways	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2000年から、英バージンと提携し、ターラントを拠点に運航。
Lauda Air	<ul style="list-style-type: none"> ・ F1レーサー「ニキラウダ」が創設したオーストリア運航会社の子会社として創設され、現在は伊企業に。 ・ マルペンサ空港を拠点に長距離チャーター便運航。

	<ul style="list-style-type: none"> ・売上高1億4,800万ユーロ(01年)、収支均衡。 ・2002年3月、国内2位旅行大手会社「Viaggi del Ventaglio」が株式40%取得し、航空会社と旅行会社が連携運営。
Meridiana	<ul style="list-style-type: none"> ・1991年創設。サルデーニャ島の観光開発で著名な創設者が株式の80%保有。 ・サルデーニャを拠点に離島航路を運航する伊第3の会社。 ・旅客数378万人、最終損益20万ユーロ黒字(03年)。 ・2004年2月からは、ローマ・フィウミチーノ～ミラノ・リナーテ線に参入。
Minerva Airlines	<ul style="list-style-type: none"> ・1996年創設、南部の地方路線運航。 ・旅客数43万人、売上高3,600万ユーロ(01年)。 ・アリタリアとフランチャイズ契約。
Mistral Air	<ul style="list-style-type: none"> ・2002年ポステイタリアーネが株式75%取得し、主に郵便物輸送を実施。
National Jet Italia	<ul style="list-style-type: none"> ・2000年、フォッジャ市の公企業として設立。 ・BAとフランチャイズ契約。
Volare Airlines	<ul style="list-style-type: none"> ・傘下会社チャーター専門「Air Europa」とともに、グループ経営。グループで、アリタリアに次ぎ伊国内2位の旅客数まで成長したが、2004年11月経営破綻し運航停止。 現在、一部運航を再開したが、会社をアリタリアに売却する方向で手続きが進行中。

※数字は新聞報道による推計等を含む。

○上記のほか、次の運航会社がある。

- ・「Air Vallee」(ピエモンテ州を拠点とした自治体出資会社)
- ・「Blu Panorama Airlines」(チャーター専門)
- ・「Eurofly Service」(要人ビジネス定期便運航)
- ・「Air Industria」(シチリア地方空港を拠点に地方定期路線運航)
- ・「Blu Line」(シチリア周辺離島から本土運航)
- ・「Free Airways」(シチリアと本島地方路線を運航)
- ・「Neos」(国内最大旅行会社「Alpitour」が主体となり設立、ツアー専門に運航)
- ・「Blu-express」(「Blu Panorama Airlines」が、定期旅客便に参入)

○一方では、経営難等の会社も多く、2002年には、「Air Sicilia」「Federico II Airways」等が撤退し、2004年2月には「Gandalf Airlines」が、11月には「Volare Airlines」、「Air Europa」が破綻している。

伊鉄道輸送量推移

<旅客輸送> (単位; 百万人・キロ)

※ () 内は対前年比

	1990年	2000年	2003年	2004年
国鉄	44,709	47,133 (+8.5%)	45,222 (▲1.6%)	45,597 (+0.8%)
許可鉄道 公営鉄道	2,780	2,439 (▲15.3%)	5,069 (+51.4%)	4,212 (▲16.9%)
地下鉄	2,580	4,503 (+8.0%)	4,909 (+1.8%)	4,892 (▲0.3%)
路面電車	1,629	1,105 (+3.1%)	1,029 (▲4.4%)	1,003 (▲2.5%)
ロープウェイ ケーブルカー	261	331 (+1.5%)	338 (+0.0%)	339 (+0.2%)
総計	51,959	55,511 (+7.0%)	56,567 (+1.8%)	56,023 (▲1.0%)

<貨物輸送> (単位; 百万トン・キロ; 国際輸送を除く)

※ () 内は対前年比

	1990年	2000年	2003年	2004年
国鉄	21,855	24,995 (+5.1%)	22,457 (▲2.6%)	23,271 (+3.6%)
許可鉄道 公営鉄道等	56	58	1,267	1,799
総計	21,911	25,053 (+5.0%)	23,724 (+0.6%)	25,070 (+5.7%)

【出典; 伊インフラ・交通省統計「Conto Nazionale dei Trasporti Anno 2003」】

伊鉄道路線キロ数等推移

(単位；km)

	1970年	1980年	1990年	2000年	2004年
国鉄	16,073	16,138	16,066	15,974	15,965
(電化率)	49.0%	54.2%	59.2%	67.1%	68.7%
(複線化率)	30.3%	33.2%	35.9%	38.5%	39.4%
許可鉄道 公営鉄道	—	3,577	3,510	3,443	3,529
(電化率)		37.0%	36.0%	34.0%	35.0%
(複線化率)		3.0%	5.4%	9.0%	9.0%
地下鉄	31	56	96	121	126 ※
路面電車	665	581	449	398	383 ※
ロープウェイ	—	2,398	2,756	2,428	2,317
ケーブルカー	18	11	12	14	15 ※
総計	16,787	22,761	22,889	22,378	22,335

※は2002年末現在。

【出典；伊インフラ・交通省統計「Conto Nazionale dei Trasporti Anno 2003」】

高速鉄道整備計画の現況（2006年5月現在）

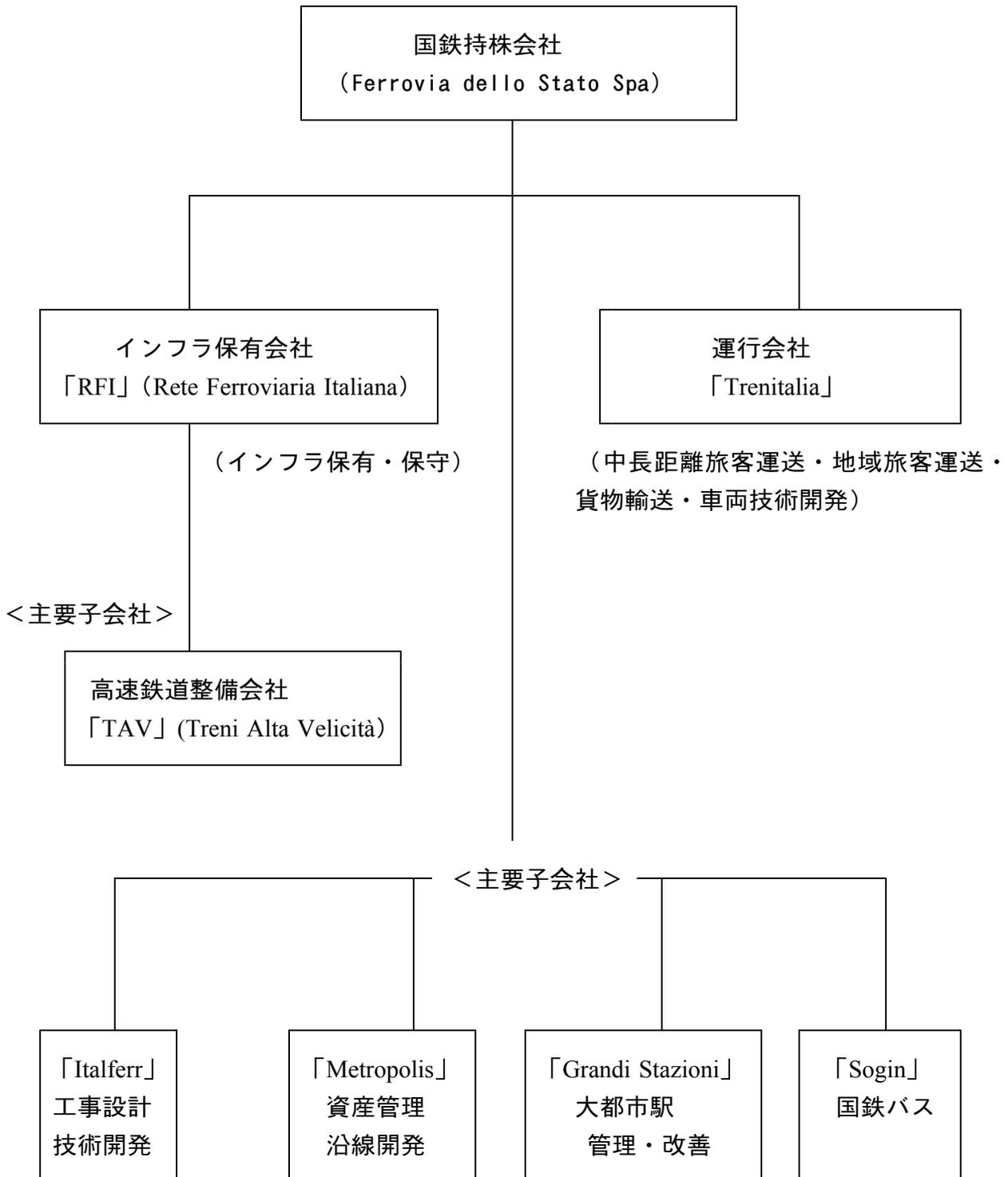
区間等	時間短縮効果	事業費見込み (1-0)	事業進捗 率	開業予定
南北軸線 (トリノ～ナポリ)	—	300億		
トリノ～ミラノ	1時間30分→50分	70億	※1	※1
ミラノ～ボローニャ	1時間42分→1時間	65億	62%	2007年
ボローニャ～フィレンツェ	59分→30分	52億	80%	2008年
フィレンツェ～ローマ		-	-	供用中
ローマ～ナポリ	1時間45分→1時間05分 (05年末1時間27分)	52億	※2	※2
ボローニャ駅部	—	12億	—	
ローマ駅部	—	7億	—	
ナポリ駅部	—	4億	—	
東西軸線 (ミラノ～トリエステ)	—	—	—	
ミラノ～ヴェローナ	—	47億	—	2012～13年
ヴェローナ～パドヴァ	—	26億	—	2012～13年
パドヴァ～トリエステ	—	—	—	—
ミラノ～ジェノヴァ線	—	47億	—	2012～13年

※1 トリノ～ノヴァラ間(85km)は2006.2開業、ノヴァラ～ミラノ間(40km)は2009年開業予定。事業進捗率38%

※2 ローマ～ナポリ近郊(186km)は、2005.12開業、残区間(18km)は、2008年開業予定。事業進捗率55%。

【出典：TAV資料】

改革後の伊国鉄組織概要



(2005年12月現在)

新制度による許可を取得した主な鉄道会社の概要

【許可取得会社数】

35社（2004年12月現在）

会社名	許可内容	概要
Ferrovie Nord Milano Trasporto	旅客・貨物	ミラノ北部近郊の路線のほか、ミラノマルペンサ空港～ミラノ市内の路線運行。ミラノ～スイスからドイツの貨物運送を検討中。ロンバルディア州が株式の57%所有。
Metronapoli	旅客・貨物	ナポリ市内地下鉄を運行。将来的に国鉄路線との統合・乗り入れを計画。ナポリ市が株式の51%、国鉄が38%所有。
Rail Traction Company 「RTC」	旅客・貨物	2001年10月、ヴェローナ～ミュンヘンの国際貨物輸送開始。高速道路運営会社が株式の34%を所有。
Met.Ro	旅客・貨物	ローマ市内地下鉄等を運行。市内～フィウミチーノ空港路線への参入を検討中。市営株式会社。
Rail Italy	貨物	伊北部からスイス方面への危険物の国際輸送開始。
Hupac	貨物	スイス資本

伊路線バスの概況

	1990年	1995年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
旅客数 (百万人)	3,963 (100)	3,509 (89)	3,720 (95)	3,735 (98)	3,813 (100)	3,825 (96)	3,879 (98)
人キ口 (億人キ口)	291 (100)	271 (93)	281 (97)	282 (97)	287 (99)	286 (98)	287 (99)
事業者数	—	1,194	1,230	1,231	1,221	1,222	1,223
車両数	42,469 (100)	41,309 (97)	43,865 (103)	43,843 (103)	43,724 (103)	43,708 (103)	44,123 (104)
運行キ口両 (百万キ口 両)	1,833 (100)	1,780 (97)	1,746 (95)	1,756 (96)	1,751 (96)	1,750 (95)	1,767 (96)
総収入 (百万ユ 一口)	1,068 (100)	1,543 (144)	1,828 (171)	1,960 (183)	2,020 (189)	2,081 (195)	2,145 (201)
総費用 (百万ユ 一口)	4,741 (100)	5,112 (108)	5,043 (106)	5,146 (108)	5,213 (110)	5,282 (111)	5,352 (113)
収支率	22.5	30.2	36.2	38.1	38.7	39.4	40.1

※ 1. カッコ内は1990年比 2. 2002年以降は推計値。

【出典；伊インフラ・交通省統計「Conto Nazionale dei Trasporti Anno 2003」】

2003年伊港灣入港船舶数・貨物量等概要

主要港湾名	入港船舶数 (年間回数)	貨物量 (千トン)	旅客数 (千人)	コンテナ (千トン)	最大貨物品目 (トンベース)
ジェノヴァ	7,636	46,949(1)	2,961(8)	15,071(1)	オイル・機械等
ラスペツィア	1,857	14,803	15	12,050(2)	オイル・機械等
リボルノ	7,721	22,436(9)	1,907	5,640(3)	オイル・工業原
ピオンビエーノ	14,045(8)	7,384	3,716(5)	—	金属原・金属物
フィタベッキア	3,236	6,789	1,932	152	オイル・機械等
ナポリ	31,558(3)	12,867	6,811(3)	3,604(6)	オイル・機械等
イスキア	19,208(7)	554	3,494(6)	—	N.A.
カプリ	21,552(6)	320	4,749(4)	—	N.A.
サレルノ	2,998	5,548	331	4,115(5)	機械等・農産物
ジョイアタウロ	3,182	25,284(7)	0	【25,109】	機械等・農産物
レヅジョカラリア	73,624(2)	300	9,698(2)	—	N.A.
ターラント	2,147	35,305(3)	2	5,632(4)	金属原・金属物
ラヴェンナ	4,143	24,839(8)	10	1,758(8)	工業原・オイル
ヴェネツィア	4,751	28,220(5)	1,107	2,578(7)	オイル・固体燃
トリエステ	2,800	41,566(2)	320	1,139(10)	オイル・機械等
メッシーナ	74,279(1)	1,713	9,833(1)	—	N.A.
アウグスタ	2,528	31,803(4)	1,233	—	オイル・化学品
ポルトフォクシ	1,213	26,106(6)	0	—	オイル・化学品
カリアリ	2,096	5,378	539	1,159(9)	機械等・工業原
オルビア	3,569	4,772	2,765(9)	—	工業原・機械等
国内総計	557,283	477,028	82,576	80,196	—

【出典；伊インフラ・交通省統計「Conto Nazionale dei Trasporti Anno 2003」】

(注1) ()内は伊国内の順位で10位までを記入。

(注2) 「貨物量」は荷積み・荷卸し双方の合計。

(注3) ジョイアタウロのコンテナ数は、全て中継的な積み卸しによるもので、順位・総計には算定していない。

(注4) 「最大貨物品目」は、重量上位2品目のみ記入(左側1位、右側2位)。

「金属物」；金属加工物 「機械等」；機械・自動車

「金属原」；金属加工原料 「工業原」；石油金属以外の工業原料

「固体燃」；固体燃料等 「農産物」；農産物、飼料

伊主要港主要施設

<2004年1月現在>

主要港湾名	バース 総数	コンテ ナ専用 バース 数	旅客船 専用バ ース数	鉄道レ ール数	バース総延長 距離 (m)	貨物ヤード 面積 (千平方m)
ジェノバ	69	14	22	24	17,479	1,179
リボルノ	30	3	6	9	9,443	819
ヴェネツィア	83	1	8	26	22,747	2,937
ラスペツィア	28	0	0	10	4,904	305
ピタベッキア	21	5	9	6	3,936	0
ナポリ	25	3	6	0	10,385	455
イスキア	5	0	2	0	76	0
カプリ	2	0	2	0	433	0
ジョイタカ	9	2	0	0	4,763	1,117
レヅジョカリア	5	0	1	0	1,530	18
ターラント	21	6	3	8	10,116	3,089
ラヴェンナ	29	3	1	9	12,492	1,316
トリエステ	64	7	2	41	12,886	1,765
メッシーナ	10	0	6	5	1,719	75
アウグスタ	56	0	0	0	7,651	250
カリアリ	9	0	0	0	636	642
オルビア	12	0	8	0	1,767	89

【出典；伊インフラ・交通省統計「Conto Nazionale dei Trasporti Anno 2003」】

2004年国別伊滞在外国人のべ人数等（速報値）

	滞在者のべ人数	のべ宿泊人・日（千人・日）
ドイツ	8,558,189	45,172
イギリス	2,932,511	11,448
フランス	2,912,634	9,073
オーストリア	1,734,080	7,567
スペイン	1,477,538	3,555
オランダ	1,343,940	7,258
ベルギー	814,470	3,481
スウェーデン	450,404	1,741
デンマーク	425,769	2,363
EU小計	21,616,664	94,876
スイス	1,549,092	6,799
ロシア	453,330	1,634
ポーランド	415,770	1,769
チェコ	344,694	1,921
EU外欧州小計	4,808,245	20,388
アメリカ	4,056,238	10,422
日本	1,673,110	3,443
中国	733,511	1,288
オーストラリア	530,022	1,339
カナダ	452,894	1,207
欧州外小計	10,289,621	25,671
総計	36,714,530	140,935

【出典；伊政府統計局「I S T A T 2005」】

（注1）上記人数は、ホテル、ホームステイ、農家等を問わず訪問した外国人の総数であり、1人が国内2か所で滞在すれば二重に計上されることに注意。

（注2）スイスの数字には、リヒテンシュタインを含む。

日本人海外旅行者イタリア訪問者数

年	訪問者数	対前年比
1990年	636,961	+39.5%
1991年	559,665	▲12.1%
1992年	741,984	+32.6%
1993年	731,880	▲1.4%
1994年	823,965	+12.6%
1995年	897,427	+8.9%
1996年	1,281,418	+42.8%
1997年	1,264,987	▲1.3%
1998年	1,110,356	▲12.2%
1999年	872,079	▲21.2%
2000年	837,193	▲4.0%
2001年	738,024	▲11.8%
2002年	849,967	+15.2%
2003年	611,536	▲28.1%

【出典：JNTO資料】