

イスラエル運輸事情(イスラエル)

1. 行政機構

(1) 行政機構全体の概要: 別添1

共和制であり、国家元首はリヴリン大統領。政治制度は、一院制(120名)で全国一区の完全比例代表の議会(クネセト)。

2019年4月から2020年3月に計3回の総選挙を経て、2020年5月に第35次内閣(緊急事態挙国一致内閣)・第5次ネタニヤフ連立政権が発足。政権発足から18か月間は、リクード党・ネタニヤフ氏が首相を務め、後半18か月は「青と白」・ガンツ首相代理兼国防相が首相を務める。

なお、2020年11月までは、「国家緊急事態内閣」としてコロナ対策と関係がない法律は、採択されない。行政機構は、議院内閣制。財務省、外務省、運輸・道路安全省、観光省等28府省から構成されている。

(2) 運輸関係行政機関の概要

① 担当省庁・関係局・部レベル(可能であれば課レベル)の組織とその所管事項: 別添2(運輸・道路安全省及び観光省の組織図)

② 中央(連邦)政府と地方政府(自治体)の役割分担の概略: 国土面積は、約2.2万㎡(四国と同程度)。基本的に中央政府及び政府企業等によって立案されるインフラ計画に基づいて整備が進められる。

③ 組織の沿革、最近の組織改正の概略等

● 運輸・道路安全大臣

2009年～2019年: イスラエル・カッツ(リクード党)

2019年～2020年: ベザレル・スモートリツヒ(ユダヤ人の家党)

2020年5月～ : ミリ・レゲヴ(リクード党)が就任。

就任から18か月後に外務大臣に就任することが予定されている。

2. 運輸の概況

(1) 輸送実績: 別表1、別表3参照

① 国際・国内・輸送機関別旅客輸送量

② 国際・国内・輸送機関別貨物輸送量

(2) インフラ投資額

・輸送機関別投資額及び民間部門比率: 別表2参照

(3) 運輸事情

① 主な政策課題

建国されてから70年。その歴史において、国が自らインフラの整備を行ってきたが、国家予算に占める財政負担割合が大きい事から、2009年、カッツ元運輸・道路安全大臣(現財務大臣)は、イスラエル港湾会社、ナタ社、ネティベイ・イスラエル社等の政府企業によって、PPP発注方式でインフラ建設・管理を国内及び海外の民間企業へ発注している。

国家の安全保障上、イスラエルの土地の95%は国有となっており、OECD諸国で最も高い合計特殊出生率(3.09(2018年))により、将来に渡っての人口の増加が予想されている。そのため、コロナ禍による不況にも関わらず、国内の住宅需要は、増加を続けている。また、近年の著しい観光客の増加によって、観光客向け短期アパートメントの需要増加し、これまで

は、長期アパートとして賃貸されていた物件が旅行者向けの短期アパートに改築、さらなる土地価格・住宅価格、賃貸価格の高騰を招いた。しかしながら、コロナウイルス大流行による旅行者の減少により、旅行者用短期住宅を再び長期住宅とする傾向が拡大している。

公共交通機関の整備の遅れ、交通手段の自家用車への依存、急速な自家用車購入台数の増加等によってもたらされる深刻な交通渋滞は、イスラエルにおいて、大きな社会問題の一つとなっている。イスラエル第2の都市テルアビブでは、新規の高層建築物を建設する際に、従来義務付けられていた駐車場の設置要件が、2020年に緩和された。これにより将来に渡って、都市部の駐車場の減少することになるが、これは、政府当局による公共交通の利用促進政策の一環として実施されている。

イスラエルの国土周辺は、対立しているアラブ諸国に囲まれており、物流の98%は、海上輸送が利用されている。そのため、地政学上イスラエルは「島国」と言われており、港湾が国家の安全保障上、重要なインフラと認識されている。2020年8月～9月、アラブ首長国連邦(UAE)及びバーレーンとの国交が正常化、今後、状況が大きく変わることが予想される。UAEは、国交正常化に伴い実質的には形骸化している、イスラエルと関係する企業を不利に扱う「アラブボイコット」の撤廃を公式に宣言した。

将来に渡る人口の増加及び経済発展等から、10年ごとにコンテナトラフィックが倍増すると予想されている。しかしながら、現在の港湾設備では、この需要の著しい増加に対応できないと考えられており、新港建設の必要性が高まっている。一方、地中海沿岸は、既設港湾、発電所、工場施設、淡水施設、軍事施設、国立公園等として利用し尽くされ、新港湾建設に適した土地は、残されていない。そのため現在、人工島建設の具体的な検討が進められており、オランダ・Haskoning DHV 社によってフィジビリティスタディが2019年から実施されている。

② 運輸の特徴

周辺のアラブ諸国と対立関係にあるため、旅客輸送の9割は、航空が利用される。同様の理由により輸入の98%は、海上輸送を経由する。米国ユダヤ人との関係の他、欧州・ロシアからの移民が多く、また経済的にも中東よりも欧米とのつながりが深いことから、信号システム、車輛などは欧米企業(独・シーメンス社、仏・アルストム社等)により整備が行われている。

(4) 全国・主要都市の交通計画の概要と課題

2020年8月に公表された「Infrastructure for Growth 2020」には、閣議了解が得られた、2020年から2024年までに入札が予定されている1億シェケル(約2900万ドル)以上のプロジェクトが233件、総額2300億シェケル(約670億ドル)掲載されている。2300億シェケルのうち、約60%がLRT新設・延伸、鉄道の電化及び高速道路の延伸・複線化のプロジェクトである。

なお、本誌には、2020年末の閣議決定が行われる予定であり、史上最大の予算規模となるテルアビブ地下鉄新設プロジェクト(1500億シェケル(約440億ドル)(一部報道は2000億～2500億シェケル(約580億ドル～730億ドル)規模のプロジェクトになると予測))は、含まれていない。

他のOECD諸国と比較して、交通関連インフラの整備が遅れ、渋滞が大きな社会問題となっているイスラエルでは、今後、本格的に交通インフラ整備への投資が予定されているところ。

① 全国の道路・鉄道

2010年にカツ元運輸・道路安全大臣(財務大臣)が決定した、主要幹線交通整備計画に基づき実施される。本計画の大部分は、イスラエルの都市間道路と鉄道ネットワークの維持と開発を担当する政府企業「Netivei Israel-National Transport Infrastructure Company Ltd.(旧国道庁公共事業局)」によって実施される。

主な鉄道計画は、(A)テルアビブ＝エルサレム高速鉄道、(B)テルアビブ＝エイラート高速鉄道がある。(A)は、2001年に着手し、2008年の完成を目指していたが、消防・警察の許認可、エルサレム LRT との調整、環境問題、住民対応、パレスチナ問題により営業開始が2018年となった。電化工事は、引き続き継続しており、2020年4月にはテルアビブ市サヴィドール中央駅までの電化が完了。(B)は、総延長350km、想定最高時速300km/h、駅数16駅を予定し総工費推定1200億ドル。本線と同路線で、国際貨物鉄道の整備が検討されており、中国が「一帯一路」の推進という観点から強い関心を寄せている。しかしながら、国防省等からの反対及び多額の費用が予想されることを理由に、実現の見通しが立っていない。

② エルサレム市

JMTM 社により、一部供用中のレッドラインを含め、全5路線からなる LRT が計画・発注されている。2012年、レッドラインの部分的な供用が開始された。2019年、レッドラインの延伸及びグリーンラインの新設工事がスペイン・CAF 社、イスラエル Shapir Engineering 社等によるコンソーシアムが受注、2025年に完成を予定する。日立レール・イタリア社は、本案件の PQ に参加し、通過した後に辞退。3番目の路線となるブルーラインは、2020年4月に PQ が告示、11月締切り。2022年着工、2028年の完成を目指す。

イスラエル最大の都市エルサレムでは、BRT 及び LRT が整備中であるが、完成した区間の部分的な供用が開始されている。しかしながら、住民の32%は、依然として徒歩を主たる移動手段としており、公共交通が人々の生活に浸透していない。残りの住民68%のうち、75%は、自家用車を主な移動手段とする。また、1000人当たりの車の保有台数は、10年前は100台程度であったが、現在は200台程度と倍増し、2030年までに300台を超えることが予想されている。現在の制度上、イスラエルでは、車庫がなくとも自家用車を購入できるため、多くの市民は路上に駐車している。

③ テルアビブ市

エルサレムと同様に慢性的な渋滞が深刻な社会問題となっている同市では、NAT 社により、同市及びその近郊にて、LRT 及び地下鉄建設が計画・発注されている。現在、進捗が見られるのは(A)レッドライン、(B)グリーンライン、(C)パープルライン、(D)メトロ3路線。(A)は、2006年、イスラエル・アフリカイスラエルインベストメント社、中国・中国土木工程集团有限公司(CCECC)、ドイツ・シーメンス社等によるコンソーシアムによって着工。2021年10月に完成を予定していたが、2022年11月に延期された。総工費は30億ドル程度と推定。

(B)及び(C)は、2019年7月にグリーンラインのトンネル及びパープルラインの線路敷設、システム、電化、車両納入の設計施工管理を含む25億ドル程度の入札が告示。しかしながら、レッドラインの建設スケジュールの遅延から、入札締切りが2021年8月まで延期された。結果、5コンソーシアムが入札に参加、うち3コンソーシアムに中国企業が参加している。

(D)は、現在、3路線が計画されている。FS はシトラス社(仏)が実施。2020年末の政府承認が予定されている。総延長145km、テルアビブ市周辺の23の地方自治体を經由する100もの駅が建設される。総費用は、公式に450億ドルと積算される。しかしながら、一部関係者からは総費用が580億～730億ドルに達するとの意見がある。

④ ハイファ市

TransIsrael 社によって、都市間を連結するトラムと鉄道の複合システムが計画・発注されている。市内では、路面電車のように動作し、郊外になると列車として機能し時速80km以上で走行する。路線長は41km、32台の電車が1時間最大で4台運行する。入札は、2021年に発行予定。

電化、信号システム、制御システム及び車両購入、運行システム等構築、運用、保守を行う官民パートナーシップ(PPP)。2027年に開通を予定。

同市は、歴史的な重工業地域であり、イスラエル主要3港湾の一つであるハイファ港がある。2014年から新港湾の建設が進められている。総工費130億ドル、竣工予定は2021年。水深17.5mの岸壁はEEE級コンテナ線の受入れが可能となるとのこと。完成後25年間、中国・SIPG社により運営・管理される。現港湾はハイファ港湾会社(政府企業)により管理されているが、近い将来、民間企業による管理が検討されている。

また、2021年から25年間、中国の上海国際港務股份有限公司(SIPG)が管理・運営することに対して、アメリカが強い懸念を表明。また、ハイファ新港のみならず、現港を中国企業が管理することは、現下、国家の安全保障の面において難しいと考えられている。

(5) その他(交通分野における環境面での政策・法制度等)

鉄道の電化を進めているとともに、自動車のディーゼルエンジン排出規制、電気バスの導入(中国企業も参入)などは、環境保護省の政策として進められている。

3. 航空

(1) 概要

① 輸送量:国際・国内・旅客・貨物別輸送量:別表3

② 空港概要

・空港数:4(ベン・グリオン国際空港、ラモン国際空港、ハイファ空港の3空港は、定期便を有するが、ロシュピナ空港は臨時便のみとなる)

・主要空港:ベン・グリオン国際空港

・面積:空港の敷地面積は不明

・空港施設:ターミナル1及びターミナル3から構成される(2は解体済み)。コロナ禍以前は、ターミナル1が国内線及び国際LCC用、ターミナル3が国際線用として使用されていたが、コロナウイルスの大流行による大幅なフライト減少により、ターミナル1は無期限で閉鎖された。滑走路は3本。ほとんどの着陸は、西から東に向かう3,112mの滑走路が利用される。その他、北から南に向かう2,772m、東から西に向かう4,062mの滑走路が整備されている。2020年8月、コロナ対策のためのPCR検査場建設及び運営に関する入札が告示され、イスラエルの企業が落札。運用開始は、同年11月ごろとされる。

・離発着数 :152,904便,

・取扱旅客数:24,358,000人(前年比7.56%増)

・貨物量 :333,184t(前年比0.07%減)

・都心からの距離・所要時間:テルアビブ市南東に約20kmに位置し、車で約40分、電車(テルアビブ=エルサレム鉄道)で約15分程度。

・空港・旅客ターミナルの設置・運営主体:イスラエル航空局(Israel Aviation Authority)

③ 管制概要

・管制業務の実施主体:イスラエル航空局

(2) 法制度

① 航空及び空港に関する事業規制、資本規制、行為規制等:以下、URL参照(イスラエル民間航空局のウェブサイト)

http://en.caa.gov.il/index.php?option=com_content&view=article&id=407&Itemid=271

② 運航、運賃に関する許認可制度:未確認 ※特に許認可項目、手続きフロー

③ 規制当局組織の概要:安全規制組織、空域規制組織、経済規制組織等

当地空港の保安規則及び要件は、イスラエル保安庁 (ISA) 及び警察庁が制定する。空港における保安要員は、すべてイスラエル航空局職員が担う。

(3) 政府の航空政策・最近の動向

① 政府補助

新規直行便への空港使用料減額及びプロモーション経費として直行便に対する補助金 (1年間週3便まで最大75ユーロ、別添3参照)。

イスラエルのナショナル・フラッグであるエル・アル航空が、コロナ禍により経営難に陥り、現在、国営化の検討を含めた同社の救済案が検討されている。主な案は、1億5000万ドルの株式、銀行からの融資2億5000万ドルのうち75%を政府保証が保証。その他、イスラエルの航空会社に対しては、5000万ドルの資金援助を実施済み。

② 空港・航空保安施設 (無線・灯火)・管制施設の整備計画等:2020年8月に公表された「Infrastructure for Growth 2020」では、新規の空港関連プロジェクトが12件掲載されている (2019年、空港関連プロジェクト0件であった)。(A)ベン・グリオン空港のターミナル 3 の地上構造の拡張、第 5 アームの建設、(B)検査装置の新世代装置への交換、新装置の搬送および仕分けシステムの調整、ならびに HBS システムの変更および調整、(C)XDI 回折技術によるデバイスの開発と購入、(D)ベン・グリオン空港の乗客数の増加に伴う、既存の HBS システム適合、(E)ベン・グリオン空港の自動化及び通信システムとレーダーシステム更新 (新しい構造物の建設を含む)、(F)貨物ターミナル側の B 航空機駐車場の改修及びアップグレード、ICAO 規格への適合、(G)ベン・グリオン空港全体に散在するネットワーク管理ユニットを統合する本社ビルの建設、(H)ベン・グリオン空港に大型エンジンを稼働させるための追加の航空機駐車場及び舗装、(I)ターミナル 3 西部サポートコンプレックスに食品工場設立、(J)空港管理情報システムの高度なソリューション取得、最新の統合型 ERP シェルフ製品実装、(K)ソデ・ドヴ空港の閉鎖に伴う、ハイファ空港への小型飛行機受入れ体制整備、(L)近年の旅客輸送の加速の増加応じるため、アレンビー・ターミナルの新旅客ターミナル計画及び建設。

③ 民営化の動き:なし。

④ 主要国際空港における発着枠配分手法及び国別発着枠シェア

配分は不明。2019年の発着便は、152,904便。

国別発着便は、イスラエル:44,372便(29.0%)、ロシア:17,531便(11.5%)、トルコ:10,717便(7.0%)、ドイツ:4,854便(3.2%)、フランス:4,638便(3.0%)、イタリア:4,166便(2.7%)。

⑤ 国際航空事業における航空機燃料税

2004年に燃料価格の変動補償のため航空機燃料税が導入されたが、多くの消費者が支払を拒否、消費者保護法違反として消費者保護庁がそのような課税を取り締る。

⑥ 航行援助施設利用料:別添4

(4) 航空産業の状況

・主要航空企業とその動向等

政府企業であるイスラエル航空宇宙産業 (IAI) が中心となり、軍事産業由来の民間企業が航空産業を支えている。2020年9月の当地報道によると、IAIの民営化プロセスが概ね決定されたとのこと。

イスラエルは、ハイテク産業の振興が著しい。航空産業分野のハイテク関連企業として、航空機及び空港関連施設へサイバーセキュリティ技術を提供するアルガス社及びアップストリーム社が

有名である。

エル・アル航空がインキュベーターとして出資するコックピット・イノベーションは、デジタル旅行、航空、航空宇宙関連技術における革新的な起業家をサポートし、投資することを使命とするベンチャーファンド。

(5) 主要路線

路線図(可能であれば): なし

(6) その他

① 航空に関する公租公課等(種類・料金): 別添4

② 操縦士

・操縦士養成に関する政府の基本政策・最近の動向

イスラエル最大手エル・アル航空は、空軍を経験したパイロットを雇用してきたが、近年のパイロット不足を受け、民間パイロット養成学校をフロリダに設置。

・業務に従事している操縦士数の総数

全体の統計数値なし。最大のエル・アル航空が操縦士650名、しかしながら、昨今の厳しい状況により、うち71名に退職要請が行われている(2020年6月)。

③ 国際協力に関する動向: 他国へ又は他国からの技術支援等の状況

米国からの軍事支援を受けているが、近年中国との協力関係が報じられている(イスラエル航空宇宙産業(IAI)が中国海南航空グループの航空機エンジン修理などを受注)。最近では、ボーイング社の旅客機を貨物機として改造するプログラムを提供している。

4. 鉄道

(1) 概要

① 輸送量

乗客69,001千人(前年比:101.9%)

貨物8,482千トン(前年比:100.9%)

② インフラ

・総延長距離1,462km

・電化率:1.9%(テルアビブ=エルサレム高速鉄道のうち、ベン・グリオン空港~サヴィドール中央駅間が2020年4月に電化工事完了)

・地下鉄所在都市:なし。ただし、テルアビブ及びその周辺地域においてメトロ3路線の建設が計画。FSは、フランス・シトラス社が実施。2020年末までに本計画の政府承認が得られる予定。路線の総延長は145km、100駅が設置される。路線は、周辺23地方自治体を結びつけることになる。地下鉄に加えて、テルアビブ及び周辺地域では、LRT1路線(レッドライン:24km、内11kmは地下路線)が建設中、2路線(グリーンライン:39km パープルライン:28km)が入札手続中。

・高速鉄道:なし。ただし、以前からテルアビブ=エイラート高速鉄道計画が検討されている。総延長は約350km。想定最高時速約300km/h。駅数は16駅。電化した場合の総工費は、約1200億ドル。同時に並行する国際貨物鉄道(Ashdod-Be'er sheva-Eliat ルート)整備も議論されている。中国が関心を示すとともに、膨大な工事費や国防大臣等からの反対により見通しが立っていない。

③ 運営主体:事業者名、官民出資比率、収益、営業路線数及び距離等

イスラエル鉄道株式会社(政府出資100%)

(2) 事業規制等鉄道に関する法制度:未調査

(3) 政府の鉄道政策・最近の動向

① 政府補助 政府出資企業による発注・管理が行われている。

② (高速)鉄道の整備計画等(列車最高速度)

エルサレム高速鉄道(初の電化路線)を整備中(最高速度160km/h)。ベン・グリオン空港からサヴィドール中央駅までの電化が完了。現下、ヘルツェリアまでの電化について、具体的な目処が立っている状況。

(4) 鉄道産業の状況:主要企業、その動向等

車両、信号は、欧州企業により整備されているため、基本的に欧州の仕様に準じている。現在、テルアビブ、エルサレム及びハイファ=ナザレにおいてライトレールの整備・検討が進められている。詳細は2.(3)参照。

(5) 主要路線:路線図を添付:別添5

(6) その他:特になし

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概要(参入要件、検査体制、運賃制、更新制など):未調査

(2) 政府の基本政策・最近の動向:自家用車保有台数が増加し続けている。渋滞が増加し、また路上駐車スペース確保に限界があることから、公共交通機関の整備を推進している。渋滞解消のために推進されている注目すべき施策は、以下のとおり。

① ファスト・レーン:国道1号(エルサレム=テルアビブ間)のうち、テルアビブ周辺約13 kmの区間に有料の別車線を追加。料金は、交通量によって随時変更される。さらには、近郊のインターチェンジ付近に約2000台収容可能な駐車場を建設、一般市民に無料駐車場として提供する。テルアビブ市内までは、無料のシャトルサービスが提供されてる予定。これにより、テルアビブ市内への乗入れる自家用車の削減、路上駐車削減、渋滞の緩和を図る。2021年、工事が完了予定。

② テルアビブ、エルサレム及びハイファのライドシェアリングサービス:スマートフォンアプリから運送を予約、小型バスを使用したライドシェアリングサービス。バスのように定められたルートは無い。利用者のニーズに基づき、独自に開発されたアルゴリズムにより随時、ルートが更新される。申込みの際に、アプリ端末から、乗降場所が指定される。価格は15シェケル程度で、時間帯によって変動する。料金は、1回15シェケル(約4.4ドル)。テルアビブのバス料金(7シェケル)と比較すると2倍程度高額。このサービスは、政府から年間5000万シェケル(1460万ドル)の助成金を受け取る。今後サービスが拡大することで、自家用車の利用が減り、市内の交通渋滞を緩和することが期待されている。

(3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況:主要企業とその動向等

旅客輸送産業:自家用車以外の主要公共交通手段としてバス、乗り合いタクシー及びタクシーがある。また、イスラエル最大の都市エルサレムでは、32%もの住民の主たる移動手段が徒歩、残り68%のうち、75%の人々は、自家用車を主な移動手段とする。LRT やバス等の公共交通が住民に親しまれていないという問題がある。

バスの営業は、イスラエルの主要企業であり、世界第2位の営業規模を誇るエゲット社が主に担っている。従業員数6,117人、営業バス3,303台(メルセデスベンツ、ボルボ、MAN 等)、定期路線数1,000以上、不定期路線を含めると約4,000路線を有している。1日あたりの運行本数は約45,000本、営業キロ数は約59万 km。路線は、イスラエル全土をカバーし、都市間バス、観光バスのほか、キブツ、ヨルダン側西岸のユダヤ人入植を結んでいる。テルアビブ都市圏ではダン社、カディモン社もバスを運行している。

タクシーは、小規模な企業、個人営業者が多く、イスラエルのハイテク企業 Gett 社によって開発されたタクシーの予約・配車アプリ「Gett」が多く活用されている。

(4) 自動車の車検・点検整備について(※いずれも当館ドライバー情報)

① 車検制度(定期的に自動車の検査を義務付ける制度)の概要

- ・車検制度:有
- ・一般的な乗用車の車検期間:1年
- ・車検の実施主体(国、民間、専門機関等):検査協会が民間の車検機関を指定・監督
- ・検査項目:車検証記載事項、ブレーキ、排ガス、タイヤアラインメント、ディーゼル車の NOx
- ・検査不合格の場合の処理(欠陥が軽微である場合等の再検査の要否):修理期間(車検期間内又は期限切れから7日)に修理後再検査

② 点検整備制度の概要

- ・自動車の保守管理責任とその根拠法令:メーカーの推奨で義務ではない
- ・点検整備の項目及び実施時期:メーカーによる
- ・点検整備を怠った者及び整備不良車(不正改造車等)に対する罰則等:なし

(5) 自動車整備士制度について

整備工場が車検機関として登録を受け、整備士自体を登録する制度はない。

(6) 次世代自動車分野の国際標準化戦略の進捗状況

国連自動車基準調和世界フォーラム(UNECE/WP29)に対する取り組み状況:別添6

(7) リコール制度の概要:未調査

(8) 自賠責保険制度

- ① 自賠責保険またはそれに準ずる保障制度の概要:強制保険への加入は義務。
- ② ひき逃げ・無保険車事故の救済制度の概要:未調査

(9) 自動車登録制度

- ① 制度概要と根拠となる法令:別添7
- ② 実施機関:運輸省自動車整備局

(10) その他

Intel などの半導体企業や多くの自動車メーカーが研究所を構えていることでも知られるイスラエルでは、500社以上もの電気自動車や自動運転技術、スマートモビリティに関連する企業が、最先端の技術を開発している。

例えば、画像処理半導体、自動車センサーを開発しているモービルアイ社は、インテル社に約1兆7500億円で買収された。自動車同士のみならず、自動車と様々な道路関連施設との高速通

信技術(V2X)を開発するオートトックス社には、三井物産系ファンドが投資しており、また自動車部品大手デンソーは、同社製チップの採用を決めている。自動車のサイバーセキュリティ技術で有名なアルガス社、ドライバーモニタリングシステム用のソフトウェアを開発したジュンゴ・コネクティビティ社なども、各分野で世界をリードする企業である。

これらのハイテク企業は、日産、ホンダ等日本の自動車メーカーのみならず、マイクロソフト、グーグル等の世界的なハイテク企業と連携し、自動運転技術等関連技術の開発を行っている。

6. 港湾整備・運送

(1) 港湾の概要

① 主要港運営組織(出資比率等)

イスラエルの主要3港湾(ハイファ港、アシュドット港、エイラット港)の計画、(予測されるトのラフィックを処理するために必要となる港湾インフラの戦略的開発マスタープラン。現在、2048年までのマスタープランを港湾エンジニア、経済学者、環境スペシャリストらと立案中)、建設・改築の発注及び港湾財産管理は、政府企業であるイスラエル港湾開発資産会社が実施している。各港湾の管理・運営等は、政府企業であるハイファ港会社、アシュドット港会社及び(2005年閣議決定された港湾改革計画に基づき)民営化されたパポ・マリタイム社(2012年から)によって運営されている。

② 港湾配置図:別添8

(2) 事業規制等港運に関する法制度

① 港運の参入規制の有無、悪質事業者排除のための具体的方策、未規制時の実質参入障壁(利用制限、貸付制限等):未調査

② 港運の料金規制 規制の有無、料金決定メカニズム:別添9-1、9-2

これらの価格を監視するための規制等は、以下の URL の資料6ページ目に掲載されている。

http://asp.mot.gov.il/SPA_HE/tzav-pikuah-tikun2019.pdf

なお、資料はヘブライ語で記述されているため、以下、関係部分を抜粋して翻訳。

商品およびサービス価格の管理指図(港湾サービス)(修理)、5719-2019

A) 港湾船接岸の最高価格: 港への入港日からイスラエル国外の港への出発までの係船料の最高価格は、船長1メートル当たり200シェケル(約58.4ドル)。

B) サブセクション A とセクション27の規定にかかわらず、入港してから出航するまでの30日間又は、任意の期間の港建設用港湾船係留料の最高価格は、船長1メートル当たり、以下に明記。なお係留期間中、港の建設に参加することを条件とする。

1) For being a ship near the wharf – 50 NIS, to be paid to a supplier

The rights of the wharf to which the vessel is attached;

2) For maritime transport management services – NIS 20,

To be paid to the competent corporation providing these services. ”

(3) 政府の基本政策・最近の動向

① 管理者、財政計画、環境整備等

ハイファ港では、2014年から新港建設が行われており2020年末に完成を予定している。完成後は、上海国際港務股份有限公司(SIPG)が25年間これを管理する。さらに、2~3年以内に

ハイファ現港湾を民営化すべく検討が進められている。港湾民営化計画の担当者に、中国企業による現港湾管理の可能性について確認したところ、国際商取引の98%が港湾を経由するイスラエルにとって、一外国企業または他国が、重要港湾であるハイファ港全体を管理することは、安全保障の面から問題があると認識しているとのこと。

アシュドット港では、2014年から新港建設が行われており、2021年完成予定する。建設は中国の地中海工程有限公司社(PMEC)が実施、完成後の運営管理は、オランダのターミナルインベストメント社が25年間、これを行う。アシュドット港会社の経営担当者が把握している当面の課題は、過剰となる国内港湾のコンテナ処理能力である。現下、ハイファ港及びアシュドット港におけるコンテナ処理能力では、増加し続けているコンテナ輸送の要求を十分に満たすことができていない状況。しかしながら、両港湾においてコンテナ新港が建設されることにより、コンテナの奪い合いが発生、競争が激化すると予想している。そのため、アシュドット現港では、自動車輸送の取扱いを増やすことを検討している。

② 運営時間及び休日荷役実施の有無: 休日荷役実施時の特別条件の有無
週7日24時間体制で管理されている。

③ 外国資本参入の実態

イスラエルの主要3港湾のうち、アシュドット港では、2014年から中国企業・泛地中海工程公司によって新港の建設が行われている。建設中のハイファ新港は、完成後25年間、中国企業・上海国際港務股份有限公司(SIPG)によって運営される。中国は、「一帯一路」を進める上でハイファ港を欧州・アフリカ市場進出のための足掛かりとして重視している。一方、米国は、このような中国の動きを強く警戒。イスラエルの様々なインフラプロジェクト(交通インフラのみならず、脱塩プラント、電気事業など)への中国企業の参入について、イスラエル政府に対して圧力を強めているところ。また、米国海軍第6艦隊が寄港する軍港に近接するハイファ新港を中国企業が管理・運営することについて、強い懸念を表明している。

アシュドット新港の運営は、オランダのターミナルインベストメント社が完成後25年間、これを行う。

現在、両現港湾の管理は、政府企業により行われているが、イスラエルの港湾計画に基づき、近い将来に国内外の民間企業に運営を委託するための検討が進められている。ハイファ現港民営化は、具体的な検討段階にある。本プロジェクトの担当者(イスラエル港湾会社 ノア・オーレン建設局長)から、日本の経験豊かな港湾関連企業に是非、競争に参加して欲しい旨の申し出があった(2020年7月6日にハイファ港の視察及び意見交換を実施。議事内容は、公電にて外務省経由国交省港湾局へ転達依頼)。一方、アシュドット現港民営化は、港湾を管理する政府企業(アシュドット港湾会社)の港湾管理体制は、既に民間企業との競争に備えたものであり、民営化について急ぐ必要がないとのこと。(アシュドット港会社エリィ・バー・ジョセフ副社長発言、2020年8月10日アシュドット港の視察及び意見交換を実施。議事内容は公電として、外務省経由国交省港湾局へ転達依頼)

④ 客船及び貨物ターミナルの保安体制、設備設置、運営状況、補助金等: 未調査

⑤ 港湾セクターにおける課題: 港湾労働者の高すぎる賃金及び労働組合。自動荷役等のハイテク技術の活用により、合理化されるハイファ新港及びアシュドット港コンテナターミナルに対抗するため、現港湾の合理が急務とされるが、労働組合の強い反対により進まない。

(4) その他

イスラエルの周辺は、対立しているアラブ諸国に囲まれており、物流の98%は海上輸送により行われる。この状況から地政学上、イスラエルは「島国」と言われており、港湾が国家の安全保障上、重要なインフラと認識されている。

将来の人口増加、経済の発展などから、10年ごとにコンテナトラフィックが倍増すると予想されているが、現在の国内の港湾設備では、この需要の著しい増加に対応できないと考えられており、新港建設の必要性が高まっている。一方、地中海沿岸は、港湾、発電所、淡水施設、軍事施設、国立公園等として利用され尽くされ、新港湾建設に適した土地が残されていない。そのため、人工島建設の具体的な検討が進められており、オランダ・Haskoning DHV 社によってフィジビリティスタディが、2019年より行われている。

2020年7月6日、イスラエル港湾会社との意見交換において、イスラエル港湾計画立案の担当者の一である、同社ノア・オーレン建設局長から人工島建設について、日本の港湾関連インフラ企業の進出を促す提案があった。人工島建設は、発案当初はテルアビブ沖、ヘルツェリア沖が有力な候補地として考えられていたが、検討を進めた結果、ハデラ沖(テルアビブ から北に50km ほどに位置する)に建設する案が有力となっているとのこと。

イスラエルのインフラプロジェクトの受注実績が必要ならば、近い将来に告示が予定されている港湾内の海中パイプライン建設工事、防波堤延伸・改良工事について、事前の情報等を提供することが可能であるので、相談して欲しいとのこと。(議事内容は、公電似て外務省経由国交省港湾局へ転達依頼)

7. 海運(外航・内航)

(1) 概要(企業数、主な船会社、従業員数)

企業数及び従業員数: 主な企業はジム社(従業員数約4, 200人)、マノ・マリタイム社(従業員数不明)

(2) 政府の基本政策・最近の動向

欧州からハイファ港を経由し、陸路経由で中東諸国まで繋げる物流構想を進める動きがあるものの、安全保障上及び多額の費用という面から実現の目処が立っていない。

(3) 当該国の内航海運の外資規制の有無及び程度

米国海軍が出入りするハイファ海軍港に近接し建設している新港の25年間の管理運営を中国企業が受注、アメリカが懸念を示している。

8. 船員

(1) 船員数: 総数、外航・内航別、資格(職員・船員別)、自国籍船員数、外国人船員数: 自国籍船員数: 110人、外国人船員数315人

(2) 船員教育機関、監督行政機関の組織図(既存資料でも可): イスラエル港湾局海事教育・訓練部

(3) 船員教育機関の概況: 以下、URL 参照(海事大学)。

① 設置目的、教育目標、設置学科、入学資格、設立訓練コースと取得資格

<https://www.imta.org.il/en/a-marine-career/>

以下、必要と思われる部分を抜粋し翻訳。

大陸間を航行する船を指揮するためのキャリアを学ぶ。職種には、数億ドルに相当する管理責任が含まれる。海事のオフィサーになるということは、現代の高度な物流施設の一端を担うことを意味する。国際的な専門スタッフを監督し、国際機関と連絡を取りながら、最新の高度な船舶機器

を管理する。

・シニアデッキオフィサー

デッキの訓練は、貨物と乗組員で目的地まで安全に航行することから、多くの責任を持つオフィサーにつながる。貨物の積み下ろし、船のメンテナンス、ブリッジの監視、乗務員の管理。

・シニアエンジニア

エンジニアオフィサーは、船の動力であるエンジンの責任を負う。

●入学資格

1. 33歳まで。ただし、特別な事情がある場合には、39歳まで。
2. メディカルチェックを通過すること
3. 高校卒業(12年間の学歴)
4. 海上での業務に適しているかについて、予備テストに合格すること
5. 既に資格を有するエンジニアは、特別な短期トレーニング及びランク昇格が認められる。デッキオフィサーは、大卒受入可能。

② 乗船履歴の付与に利用する練習船があればその要目:不明

③ 海技資格を取得するまでのキャリア(可能であればフロー図で作成願います):航海、機関、無線の教育訓練課程、乗船履歴及び海技資格試験の流れ:別添10

④ 船員教育に関する政府の基本政策・最近の動向

以下、2018年報道を要約

政府は、海事教育に対して財政援助を提供しているが、十分に有効とは言えない。イスラエル政府は、船員訓練14か月コースに資金を提供するが、これは、海事関連に従事する者を増やすのに十分な支援ではない。この分野への参加を希望する多くの人々に対して、奨学金・助成金を提供する必要がある。

海運分野における政府の支援は、イスラエル企業への財政援助と言う意味を持つ。イスラエルの海事関連に従事する労働力が減少した理由の1つは、海事訓練に対するインセンティブがないことがある。イスラエルの海事職業訓練は、政府と海運会社によって設立されたエーカー市の海洋訓練所でのみで実施される。これは14か月間、週5日、1日8時間計2200時間の訓練となる。国は、訓練に資金を提供するが、海事関連業務に従事したいと望む若者の中には、訓練期間中は、働くことができないため、また、奨学金も得られない。彼らは生活のための資金を得ることができない。授業料の免除、完全な奨学金、所得税の免除が必要。これにより人々は海事関連の仕事を得られる事になる。

(4)その他:特になし

9. 造船業及び船用工業

(1)概要:イスラエルで唯一の造船企業は、イスラエル・シップヤード社。東地中海で最大の造船会社の一つ。海軍船舶、商業船舶及び港湾設備等の陸上設備を製造する。イスラエルで唯一民間でハイファ港ターミナルを所有している。

(2)生産及び輸出入の動向、企業数、従業員数:不明

(3)造船業・船用工業に関する法制度:不明

(4)政府の基本政策・最近の動向:不明

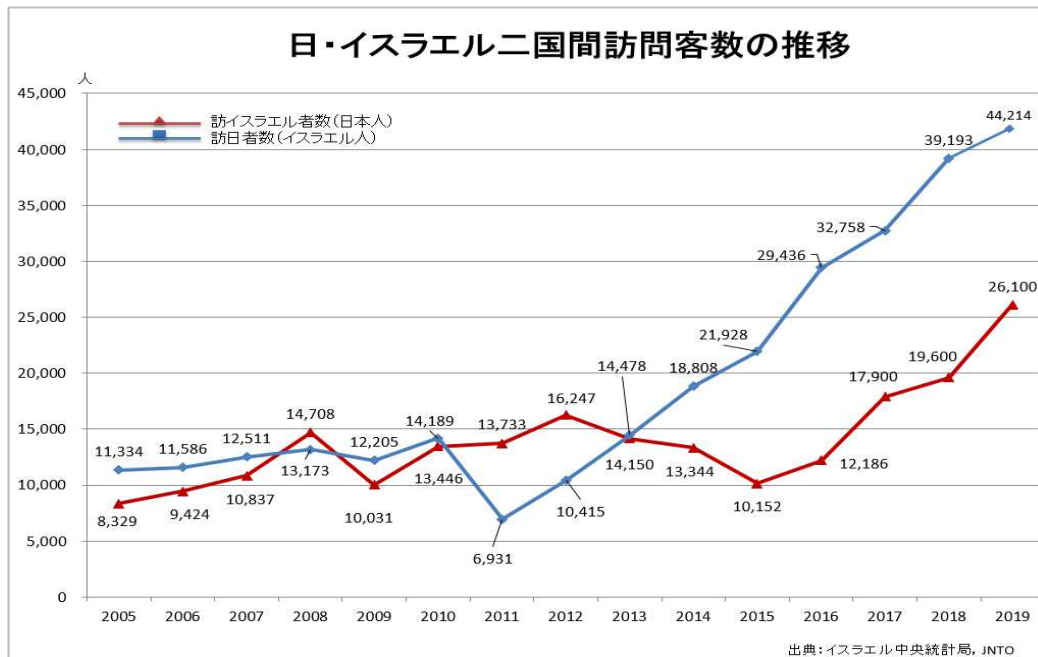
(5)その他(海洋開発案件にかかる情報等):2020年9月、イスラエル・シップヤード社を所有し、エイラット港の権利の一部を保有するイスラエルのドヴァ・タワー社は、UAE の DP デベロップメント社とビジネス協定を締結。

10. 観光

(1) 概要

① 入出国者数(交通手段別、入国日本人旅行者数/訪日旅行者数を含む)

2019年にイスラエルへ入国した外国人観光客数は、456万人。うち日本人旅行者数は2万6千人(0.57%) (別添11)。なお、アジア地域からの入国者は、46万1千人(11.2%)。



一方、イスラエルからの海外に出国する者の数は、年間約850万人。イスラエルの総人口が900万人であることを考えると、いかにイスラエル人が海外旅行を好むかを読み取ることができる。また、コロナウイルスの影響によって海外旅行ができない現下、紅海沿岸のリゾート地であるエイラット市のホテルは、満室状態が続いている(現地報道)。イスラエルの国土周辺は、対立しているアラブ諸国に囲まれ、地政学上イスラエルは「島国」とも言われている。そのため、イスラエルへの入国者の92%が空路利用。

2020年8月、イスラエルとUAEの国交が正常化。これに伴い、様々な分野における、経済協力が検討されている。観光分野においては、直行便の就航、メディカルツーリズムの促進、UAEのホテルでのコーシェル料理(ユダヤの戒律に従って調理された料理)の提供及びヘブライ語教育の普及について、両国間の協力促進が検討されている。

② 観光担当政府機関、政府観光局の組織体制(予算・人員(可能であれば政府全体に占める割合、独自の財源なども含む)):観光省がイスラエルの観光を担当(組織図 別添12)、2019年予算額は3億5200万シェケル(1億200万ドル)、職員数157人、世界17カ国(米4箇所)に政府の海外観光事務所を設置している。

エル・アル航空による東京直行便就航に伴い、東京に観光事務所を設置する予定であったが、昨今のコロナ禍により計画が中断、計画の再開は、今のところ不透明。

③ 観光収支:72億200万ドル(GDP比1.95%)

④ 国内宿泊旅行者数(自国民・外国人)、国内旅行者数、国内旅行回数
・国内宿泊者数

イスラエル人:4,134千人、14,482千人泊(一人当たり3.5泊)

外国人:10,540千人、13,017千人泊(一人当たり1.2泊)

滞在日数は、9日以内の旅行者が全体の73%、滞在日数1日未満は6%。

旅行者1人泊の平均宿泊費は129.9ドル。

⑤ 国際会議、国際見本市、展示会等MICEの開催件数及びMICEに係るその他主要統計等

2015年(最新公表データ)、イスラエル国内では、166件の国際会議等が開催された。会議のために入国した人数は、33,728人。国際会議等の開催目的としては、科学技術関連が最多で61件、医療関連が37件、金融・投資が10件。なお、旅行関連 MICE は4件開催された。

(2) 観光に関する法制度※特に外資系旅行会社・ホテル等に対する規制、MICE振興に関する法制度等

旅行代理店規則:過去に観光業に従事し、旅行サービスの提供を行うすべての企業は、観光省からライセンスを登録しなければならなかった。2002年2月に観光省の免許を発行せずにすべての人や団体が旅行代理店業務に従事し、管理することができるよう変更された。しかし、本事業に従事することを選択した場合、破産または破産の場合に顧客の支払いの保険を確保するだけでなく、提供されるサービスに関する必要な情報を明らかにする義務を負う。現在、7,449人の有資格ガイドが登録されている。

2019年の観光客数は、過去最高を更新。ホテル不足を解消するため、資本投資促進法に基づく手続を改正し、新規ホテルの建設または既存ホテルの拡張、ホテル仕様の復元及び転換の投資には20%の補助金を手当、低価格ホテルには2段階の追加補助(20%補助に8%補助を追加、最初の18ヶ月期間で観光客からの収入が25%以上あれば年末に5%(初回の36ヶ月まで)がある。

ホテル産業への投資収益を増加し、建築計画期間を短縮するため、建築計画法の改正も実施している。しかしながら、昨今のコロナウイルスの大流行によりホテル及び短期住宅の需要が著しく減少し、再び長期住宅として賃貸するケースが急増した。

(3) 政府の基本政策・最近の動向

① 主要施策の概要:オープンスカイ協定締結後、直行便就航に対し最初の1年間、PR経費として一定金額の補助金を拠出(別添5)

② MICE誘致・開催に関する施策の内容:体制、予算、税制、施設整備等:不明

③ その他施策

MICE誘致・開催に対する政府助成:不明

当該国が参加する観光関連の国際機関、国際協力枠組の名称(UNWTO・APEC等):
UNWTO

(4) 観光関連産業の状況

観光関連消費額(国内旅行、海外旅行消費額(国内分)、外国人旅行消費額)及びGDPに占める割合:2018年におけるイスラエル人観光の関連消費額は、140億7400万ドル。うち国内旅行消費額は73億1100万ドル、海外旅行消費額は、67億6300万ドル。GDP比で2.6%が観光に消費されているところ。5年前の観光消費額と比較して、29億2000万ドル増加している。

① 観光関連の雇用者数及び総雇用に占める比率

観光関係雇用者数:22万7千人(全労働者数の5.7%)

※参照 World Travel & Tourism Council、Economic Impact 2019 Israel

② MICE関連産業団体の概要等：不明

(5) その他

① 休日・休暇に関する制度(祝日の設定法、学校休業日の設定法、有給休暇取得率等)

ユダヤ暦に則り祝日を決めているため、年によって祝日が異なる。毎週金曜・土曜が休日であり、ユダヤ教の安息日(金曜日没～土曜日没)に沿って定められている。イスラエル労働法によると、1週間42時間の労働時間を設定

最近のトレンド、各統計や調査事項における出典名等

観光省統計 <https://info.goisrael.com/en/research-information>

World Travel & Tourism Council、Economic Impact 2018 Israel

<https://hi-tek.io/assets/tourism-statistics/Israel2018.pdf>

※ 10. 観光に記載した数値・統計は、特段の注意書きがない限り、「Tourism 2018」(2019年12月 観光省発行)を参照

11. 運輸に与えるコロナの影響とその対応について：別添13参照

別表 1

	International Air transport		Water transport(1)(2)			Railways		Buses on scheduled routes
	Passengers	Aircraft Movement (Landing & Takeoff)	Freight handled	Passengers	Ships arriving(3)	Freight	Passengers	Kilometers travelled
	Thousands	Number	Thousand tons	Thousands	Number	Thousand tons	Thousands	Thousands of km
2010	11,571	40,512 <small>(only Landing data available)</small>	43,412	583	6,197	7,023	35,877	38,177
2011	12,343	85,492	45,072	460	6,421	6,229	35,930	40,396
2012	12,515	85,228	46,466	462	6,827	6,265	40,511	41,877
2013	13,559	91,842	48,751	409	6,316	6,667	45,137	42,699
2014	14,339	99,399	53,296	222	5,703	7,539	48,541	45,313
2015	15,717	106,237	53,772	210	5,893	7,501	52,811	46,392
2016	17,446	115,126	57,049	190	6,519	9,232	59,544	49,858
2017	20,463	131,610	57,936	176	6,383	9,107	64,603	53,031
2018	22,646	145,634	58,716	168	6,301	8,404	67,696	55,523
2019	24,358	152,904	57,693	280	5,749	8,482	69,002	58,565

Data based on: Buses on scheduled routes and railways: Bus corporations and Israel Railways
(<https://mayfiles.tase.co.il/rpdf/1286001-1287000/P1286021-00.pdf>).

Ports and International air transport: Ministry of Transport and Road Safety.

1. As of 1982, incl. unloading of coal at the Hadera port. Since 1993, incl. fuel. As of 2005, the data are from the Ministry of Transport.
2. As of 2014, incl. freight loaded and unloaded offshore.
3. Until 2005 - ships departing.

Sources:

<https://www.cbs.gov.il/he/publications/doclib/2020/yarhon1219/p3.pdf> - passengers in airports

https://old.cbs.gov.il/publications20/rt0220/pdf/t03_24.pdf - passengers in airports - not including Ramon

https://old.cbs.gov.il/publications20/rt0220/pdf/t03_25.pdf - airplanes traffic + passengers in Eilat (Ramon)

https://old.cbs.gov.il/publications20/rt0220/pdf/t03_22.pdf

https://old.cbs.gov.il/publications20/rt0220/pdf/t02_14.pdf; - buses

https://www.cbs.gov.il/he/publications/doclib/2012/rt0412/pdf/t02_09.pdf - buses

https://old.cbs.gov.il/publications20/rt0220/pdf/t03_17.pdf - port freight

https://old.cbs.gov.il/publications20/rt0220/pdf/t03_19.pdf - port passengers

https://www.cbs.gov.il/he/publications/doclib/2020/19.shnatontransportandroadsafety/st19_07.xls - port ship arrivals

別表 2

GROSS DOMESTIC CAPITAL FORMATION IN INFRASTRUCTURE

(NIS million)

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
GRAND TOTAL(1)	37,992	38,607	34,909	29,198	26,456	26,710	32,787
Transport(2)	18,699	17,955	16,796	14,334	12,706	11,328	13,211
Thereof: roads	8,763	8,324	8,175	7,079	7,016	7,032	7,739
Communications	2,835	2,898	2,439	2,376	2,694	3,037	2,709
Energy(3)	13,018	14,114	12,198	9,243	8,075	8,949	12,944
Water(4)	2,726	2,914	2,834	2,694	2,532	3,042	3,684

Data based on: Central Bureau of statistics https://old.cbs.gov.il/publications20/macro0419/pdf/t04_03.pdf

1. Incl. the value of infrastructure development by the government (land reclamation, electricity and sewage systems, etc.) that cannot be distributed among different industries.
2. Incl. roads, railroad, sea and airports, etc..
3. Incl. electricity, petroleum and gas.
4. Incl. water, desalination of water and sewage.

別表 3

MOVEMENT OF AIRCRAFT, FREIGHT AND PASSENGERS

	2019	2018	2017	2016
AIRCRAFT MOVEMENT - TOTAL	152,904	145,634	131,610	115,126
PASSENGERS - TOTAL (THOUSANDS)	24,358	22,646	20,463	17,446
Arriving	12,155	11,327	10,235	8,725
Departing	12,203	11,319	10,228	8,721
UNLOADING AND LOADING - TOTAL (TONS)	333,184	334,039	326,148	303,102
Unloading	193,443	190,071	182,925	164,578
Loading	139,741	143,968	143,223	138,524

Data based on: Israel Airports Authority.

https://www.cbs.gov.il/he/publications/doclib/2020/19.shnatontransportandroadsafety/st19_08.xls



イスラエル行政組織図



別添1

首相府 Prime Minister's Office

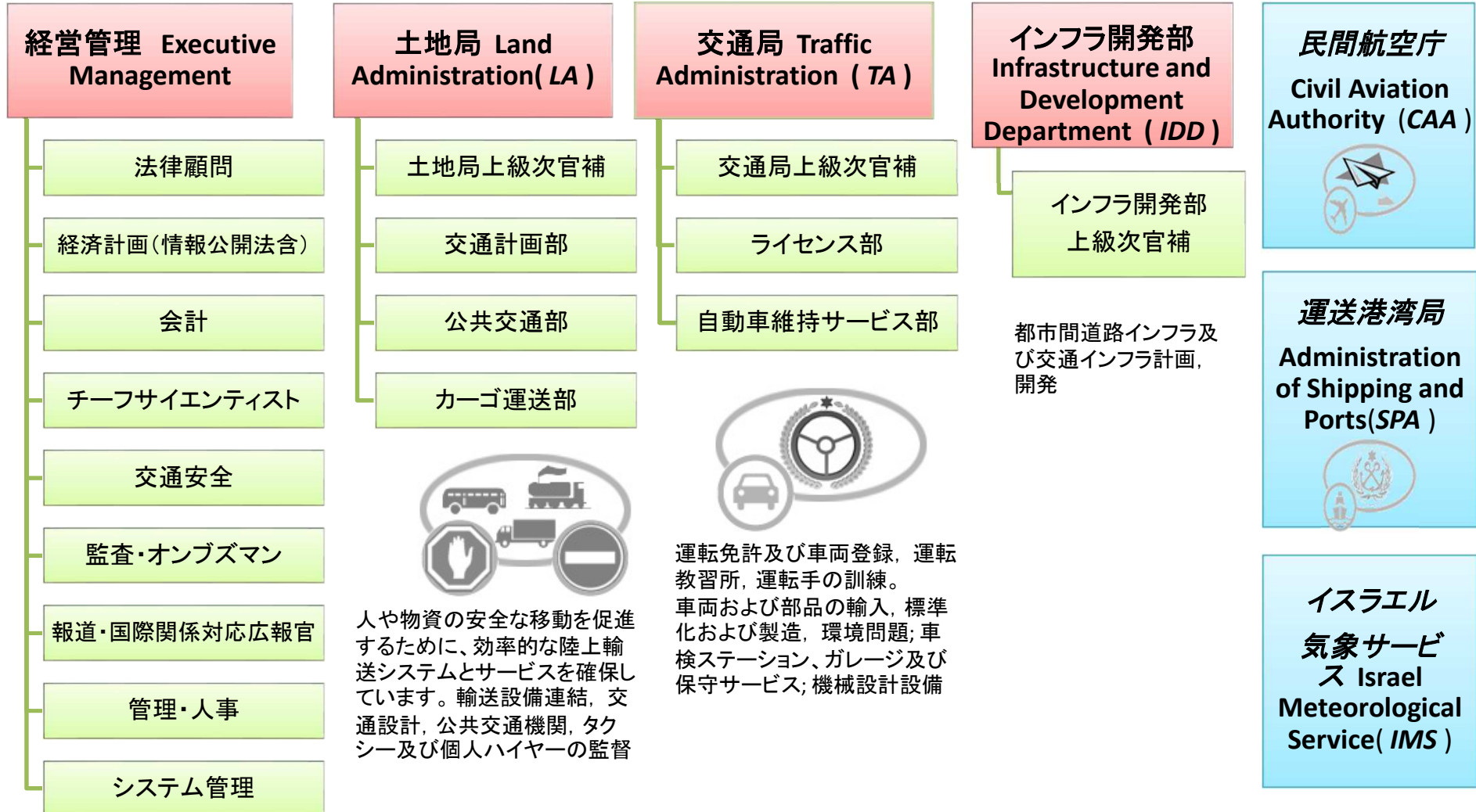


※イスラエル首相府HPより



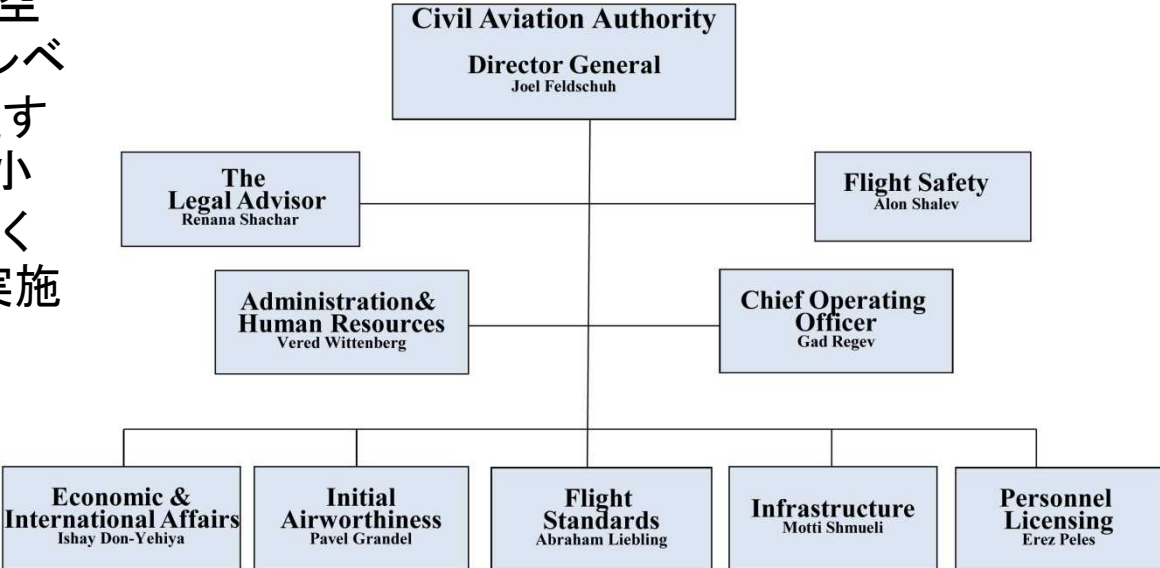
運輸・道路安全大臣
Minister of Transport and Road Safety

次官 Director General



民間航空庁(CAA)

法律, 基準及び国際条約に準拠し, 民間航空部門を規制する機関。航空安全性, 開発, 航空輸送サービスレベルの最大限向上, 航空会社を保護する責任を負う。環境への影響を最小限に制御, 運輸大臣の指示に基づく民間航空に関する政府の方針の実施



運送港湾局(SPA)

海上交通, 係留施設, 港, 船舶および運航業者を担当。船舶認可及び登録, 船員及び船員証明書取得。安全でセキュリティが確保された持続可能な輸送インフラの常時確保: 船舶の規制と政策の策定と監視, 海上交通, 港湾, 係留施設の監督。国際的な規制と条約の推進と維持。

イスラエル気象サービス (IMS)

イスラエルの社会経済のあらゆる分野を対象とした包括的な気象・気候・これに付随するサービスの提供・監督, 応用研究, 国際協力

January 25, 2018

Director General Directive number 4A/2017

**Directive for participation in marketing activities for
flights from new destinations to Ben Gurion
International Airport (TLV)**

The Israel Ministry of Tourism wishes to encourage direct flights between new destinations and Ben Gurion International Airport (TLV), in the framework of its efforts to promote tourism to Israel.

The Ministry views cooperation with the international tourism industry as invaluable, and the tourism trade professionals as strategic partners in advancing the efforts to increase tourism to Israel.

The Ministry recognizes the potential of Flight Operators to influence tourism traffic, and therefore is interested in encouraging them to open new routes to Israel, and to promote these routes, in order to increase tourism to Israel. For this purpose, the Ministry will participate in the marketing activities of those Flight Operators that will initiate flights from new destinations to Israel's main airport - Ben Gurion International Airport (TLV).

This Directive applies to new flights starting to operate from 1.11.2017 until 31.10.2018.

The execution of this Directive is subject to the availability of proper budget.

Sincerely,

Amir Halevi
Director General

