

# イタリアの交通インフラ整備・管理の計画と制度

## Planning and Management Scheme for Transport System in Italy

清水哲夫\*

Tetsuo Shimizu

### 摘要

本稿は、イタリアのインフラ整備と管理の計画と制度に着目し、これらの現状と課題を解説し、日本の交通政策に対して示唆を与えることを目的とする。イタリアの地理的条件や社会経済・政治情勢、あるいは交通流動の概況を整理した上で、①イタリアの交通インフラ整備計画の内容とその実現プロセス、②イタリアの道路管理制度、③イタリアの鉄道事業経営と許認可の制度、について、日本との差異や共通点に触れながら解説している。イタリアは20世紀末から地方分権と民間開放を通じて国が管理していた交通インフラサービスを地方自治体や民間会社に移譲してきた点が特徴であり、その成果や問題点について、インタビュー調査、各種文献調査、実際のインフラ利用体験をベースに論じている。

### I. はじめに

本稿が着目するイタリア共和国の地には、かつて地中海周辺地域をその支配下に置いたローマ帝国があった。ローマ帝国は広大な領土を効果的に支配するために、領土の隅々まで幹線道路ネットワークを整備したことで知られている。その後、蒸気機関車、自動車、航空機、高速鉄道のように人類のライフスタイルを変えた交通システムが多数登場してきたが、これらの中でイタリア発のものは皆無である。

明治時代以降の近代日本では、欧米の技術支援の下で鉄道システムを整備して以来、世界で展開されるアイデアを大いに参考にして交通政策を決定してきた。高度経済成長時代には急激に進行するモータリゼーションへの対応が国家的課題となり、その先端にいた米国の事例を多くの研究者が熱心に研究してきた。また、地域公共交通の活性化や地球環境問題などの課題については、その先端的立場にいたヨーロッパ、特に英国やドイツの事例がよく研究されてきたように見受けられる。

一方でイタリアは、交通インフラの起源的な立場にありながら、現代の情報については、21世紀初頭の道路公団民営化の議論の際にイタリアの高速道路が民営

化された事例がひっそりと調査されたのみであるように見受けられる。国家の経済条件や国土の地理的条件、あるいは国際的な立ち位置が日本と類似するイタリアの交通政策の情報が非常に限られていることは、今後の日本の交通政策を考える上で好ましくないと考える。

本稿は、交通政策の中でもインフラ整備と管理の計画と制度に着目し、イタリアにおけるこれらの現状と課題を解説し、日本の交通政策に対して示唆を与えることを目的とする。なお、都市間幹線道路やローマの都市交通システムについての基本的な事実情報については既に3つの雑誌記事<sup>1),2),3)</sup>として公表している。本稿では対象を都市間交通に限定し、3つの記事の内容の一部について、情報を再整理しつつ新たな考察を加えて採録すると共に、当時は紙面の制約上紹介しきれなかった情報を加え、かつ、新たに都市間鉄道の整備や経営の制度に関する情報を加える。

本稿の内容は、2011年1月の4日間、イタリアの交通行政を管轄するインフラ運輸省(Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: MIT)にて実施したインタビュー調査(インタビュー先のリストは付録参照)の内容がベースとなっており、その時に入手した資料とWeb等で公開されている報告書や統計を用いて、担当者の発言内容の信憑性を注意深く確認した。

### II. イタリアの地理的条件と社会経済・政治情勢

地域の交通システムの理解にはその地理的条件や社

\*首都大学東京大学院都市環境科学研究科観光科学域教授  
〒192-0397 東京都八王子市南大沢 1-1 (10号館栄養・食品科学/観光科学研究棟 215号室)  
e-mail t-sim@tmu.ac.jp

会経済・政治情勢に対する理解が不可欠であるため、最初に簡単にこれらに触れておきたい。

## 2.1 人口と面積

イタリアの国土面積は約 30 万 km<sup>2</sup>(日本の約 80%), 人口(2010 年現在)は約 6,000 万人(同約 47%), 人口密度は約 200 人/km<sup>2</sup>(同約 59%)である。日本とは異なり、都市間地域の人口密度は小さく、人口は都市や集落に密集しており、これが全国人口密度の差につながっているように見受けられる。他のヨーロッパ諸国と同様にいわゆるメガシティと呼ばれるものは存在せず、国内最大の都市ローマが人口 270 万人強で、100 万以上の都市はローマとミラノだけである。中・小規模都市が全国的に分布していると考えればよいだろう。

## 2.2 国土の地理的条件

国土の北端の東西方向にはアルプス山脈がそびえ、細長い半島の背骨に当たる部分にアペニン山脈が走っているなど、平原の多いヨーロッパ諸国の中では山が多い地形である。オーストリアとの国境にあるブレンナー峠からシチリア島への連絡口となっているレッジョ・ディ・カラブリアまでは道路距離で約 1,400km であり、東京から鹿児島までと概ね等しい距離である。シチリア島、サルデーニャ島という地中海でも大きな島があり、近年にもラクイラで大規模な地震が発生するなど、地理的条件は日本と似ていると考えられる。

## 2.3 経済情勢

イタリアは GDP 規模で世界第 8 位(2010 年現在)、EU 第 3 位の経済大国であり、一人当たり GDP は日本のそれとほぼ同等である。例えば、ファッション、食料品、高級車などの分野では世界的な影響力を有する。しかし、本稿執筆時(2011 年 12 月)現在、債務危機問題が深刻化しており、イタリアの国家財政は破綻の危機に瀕している。本稿の主題である交通システム計画・管理においては、経済の停滞による民間投資の減少や税収の不足によって、建設や維持管理に十分な予算が提供されず、サービスレベルが低下することにより一層の経済の停滞を引き起こす負のスパイラルに陥る可能性が危惧される。

## 2.4 政治情勢と行政制度<sup>4)</sup>

イタリア半島では、かつて地中海周辺地域を広く支配したローマ帝国が成立したものの、5 世紀後半に西ローマ帝国が滅亡した後、1860 年にイタリア共和国が成立するまでの 1,400 年程度、半島内に強力な統一国家が登場しなかった。そのため、一般的には国家への帰属意識よりも地域へのそれが強いお国柄と理解されており、地方分権が進みやすい土壌となっている。

国家元首は大統領であり、上院、下院所属の国会議員による選挙で選ばれ、その任期は 7 年である。大統領が首相(Consiglio dei Ministri(閣僚評議会)の議長)を指名する。少数政党が乱立しているが、選挙前に中道右派勢力と中道左派勢力に結集し、見かけ上は二大政党制のようになるのが通例のようだ。21 世紀に入ってから 2 年間を除いてベルルスコーニ氏を中心とする中道右派勢力が政権を握っていたが、2011 年 11 月に経済危機の責任を取って辞任し、その後救国内閣の位置づけで経済学者であるモンティ氏が首相の座についている。中道右派勢力の中に北部の独立を画策する政党が含まれており、中道右派政権時には地方分権政策が強力に推し進められる傾向にあるようだ。最終的目標となる政策は連邦制(Federalismo)の実施である。

イタリアの地方自治体は、20 の Regione(州)、103 の Provincia(県)、約 8,000 の Comune(基礎自治体)で構成されている。Comune は人口規模に関わらず同一の格を有している。中でも州の権限は大変大きく、国防防衛、外交、司法、移民政策、社会福祉、環境・文化保護、金融市場管理などしか担当しないことになっている。本稿の主題である交通インフラ整備・管理業務については、道路や鉄道などの種類を問わず、多くの部分は州以下の業務となっている。

## 2.5 交通インフラ整備・利用の概況

イタリアの道路整備延長は 2008 年末時点で約 50 万 km<sup>注1)</sup>、そのうち高速道路が約 6,600km である<sup>5)6)</sup>。日本は 2009 年 4 月現在で総延長約 120 万 km、高速道路は約 7,600km であるから<sup>7)</sup>、人口と国土面積を考えれば総延長は日本と同等、高速道路はより整備レベルが高い。後述のように、イタリアの Strada Statale(国道)の一部は高速道路より若干劣る程度の走行環境であるので、高規格道路の体感的な整備レベルはより高いと考えてよい。

イタリア鉄道(Ferrovie dello Stato: FS)が管理している鉄道延長は 2010 年 6 月現在で約 16,700km、日本の JR 延長(2007 年)の約 83%であり、電化区間率は 71%、複線区間率は 45%で、それぞれ 49%、29%の日本より大きい<sup>8)9)</sup>。一方で、高速鉄道用新線は単線ベースで 1,355km と、日本の新幹線の 30%に留まっている<sup>注2)</sup>。高速鉄道はローマとミラノ(往復 70 便)、ベネチア(同 28 便)、ナポリ(同 40 便)、トリノ(同 18 便)、ミラノとトリノ(同 22 便)を結ぶ路線でほとんどの運行本数を占めている<sup>注3)</sup>。

各種統計<sup>5),10),11),12),13),14)</sup>から、2009 年の日本とイタリアの道路、鉄道、船舶(国内)、航空(国内)の人流・

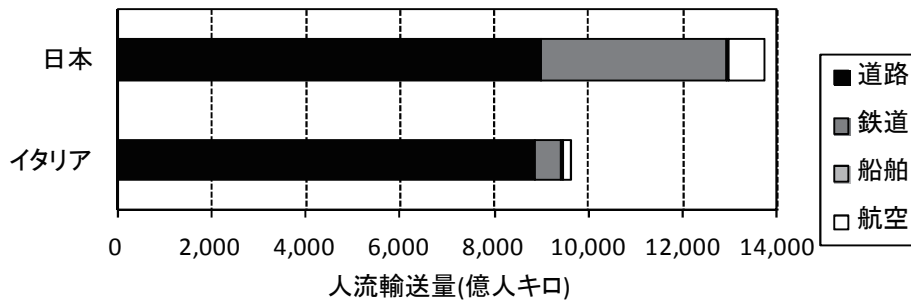


図1 交通機関別の人流・物流輸送量の日伊比較

物流輸送量をそれぞれ人キロ、トンキロベースで比較した(図1)<sup>註4)</sup>。人流については、①イタリアと日本の道路の輸送量が約9,000億人キロでほぼ同じである、②イタリアの人流の92%を自動車占めている、③日本の人流のうち自動車の占める割合は70%弱である、④全交通機関で平均すれば、イタリアの一人当たりの人キロは日本のそれの1.5倍となる、といった点が明らかだろう。イタリア人が日本人と比べてより頻繁に、あるいはより広域に移動していることが伺える。なお、イタリアの2009年末現在の全自動車数(オートバイ含む)は約4,800万台、そのうち乗用車は約3,600万台である<sup>15)</sup>。人口千人当たりの保有台数はそれぞれ796台、603台であり、それぞれ世界第二位、世界一である(日本は2010年8月現在でそれぞれ618台、455台であり<sup>16)</sup>、ともにイタリアの75%程度である)。このような自動車の高度な普及が人流の大部分を自動車で占める理由の一つと考えられる。

一方物流については、国土面積やイタリアのGDPが日本のそれらの40%であることを考えると、両国は概ね同等の輸送レベルであると考えて良い。各交通機関のシェアを見ると、イタリアでは鉄道がより使われ、船舶があまり使われていないことが分かる。

### III. イタリアの交通インフラ整備計画

#### 3.1 交通インフラ整備計画における国の関与

交通インフラの整備や管理は基本的にはRegione(州)以下の役割となっているため、その計画策定も基本的には州の

仕事であることは言うまでもない。計画の対象となる交通システムがEUレベル、あるいは国家レベルで重要な位置を占める場合でも例外はないと考えられる。この点は、国家で重要な交通インフラの計画策定権限は国にある日本との最大の違いである。

EUは域内の交通サービス市場を自由化し、ネットワーク機能を強化するための共通交通政策を実施している。イタリアはEU加盟国なので、もちろんこれに従わなければならないことは言うまでもない。EU共通交通政策の一つがTET-Tと呼ばれる、EUの連携に寄与する主要幹線交通リンクの整備を促進する計画である<sup>17)</sup>。各加盟国にとって、国境付近の交通リンク整備のインセンティブは大きくはなく、整備の優先順位は低くなってしまふ。このようなリンクの整備が円滑に行われるように、EUから建設費用の一部が補助金として提供されるのである。TEN-Tの対象事業の選定はEUにとっての便益が考慮されるものの、事業候補案はあくまで各加盟国からの提案に依っている。

インタビューで確認したところ、例えば道路ネットワークの計画は、実態として州と国とANAS SpA(イタリア道路庁, SpAは株式会社の意味)と協議して決定しているようだ。結局、州単独で計画を策定する能力は限定されており、国による計画への関与が必要であると考えられる。すなわち、EUへの対応、州による計画策定の指導のために、計画策定権限は州が有しているとしても、国の責任は依然として大きいと言えよう。

#### 3.2 交通インフラ整備計画の中長期計画

戦後の日本では、交通インフラ整備を効果的に進めるための中期計画として、例えば道路では道路整備五箇年計画



を第十二次まで、空港では空港整備五箇年計画が第七次まで、といった五箇年計画を展開してきた。2003年にはこれらが社会資本整備重点計画(五箇年)に統合されている。その財源の多くは、一般道路では自動車重量税やガソリン税等の利用者が負担する税金、空港では着陸料や空港使用料といった利用者が負担する使用料をベースとした社会資本整備事業特別会計に依っている。なお、現在は特別会計の一般財源化が検討されているが、仮に一般財源化されても該当する税収自体はなくなるわけではなく、部分的には税の目的外使用が発生するにしても、現実的には必要なインフラ整備までが制約を受けることは考えにくい。過去の事業別五箇年計画では、計画の目標は整備延長や事業費のような資源投入ベースの指標が用いられていたが、社会資本整備計画ではサービス算出ベースのアウトカム指標へと置き換えられた。

一方、イタリアでは五箇年計画のようなシステムティックな交通インフラ計画は存在しないようだ。過去には交通インフラの整備計画として、旧 Ministero dei Trasporti(MT:運輸省)が Piano Generale dei Trasporti(一般交通計画)、1986年から2001年までは Piano dei Trasporti e della Logistica(交通・ロジスティクス計画)を策定していたようである<sup>18)</sup>。これらは入手不能であったため内容は不明であるが、名称から判断すれば道路や鉄道といった事業個別での計画ではなく交通インフラ全体の中長期計画であると考えられる。

2001年に旧 Ministero dei Lavori Pubblici(MLP:公共事業省)の一部とMTが統合してMITが発足した。同年に施行された Legge Obiettivo(法律) 443/2001<sup>19)</sup>において、MITが関係省庁や州等と協力して重要なインフラを計画上に定義することが規定された。これらに先だて、2001年1月にMTはMLPと旧 Ministero dell'Ambiente(MA:環境省)と共同で Piano Generale dei Trasporti e della Logistica(PGTL:交通・ロジスティック一般計画)<sup>20)</sup>を公表している。インタビューで2001年に国家の交通マスタープランを作成したことを確認したのであるが、PGTLがこれに相当すると思われる。必ずしも本文に明記されていないが、各種の状況から判断すれば、PGTLの計画年次は2010年、すなわち10年間の中期計画であると見られる。なお、インタビューで2007年にPGTLがアップデートされたとの情報を得たのだが、残念ながらこれは公表されていないようである。

PGTLには Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT:国家重要交通システム)がインフラ種別ごとに示されている。例えば、鉄道は130区間、道路では第一級の重要区間として Autostrada(高速道路)で73区間、それ以外の幹線道路で61区間がSNITとして指定されている。これらが優先的に整備されるべき区間の候補となることは言うまでもない。

### 3.3 交通・ロジスティック一般計画の実現プロセス<sup>18)</sup>

国家財政が危機的状況にありインフラ整備特別会計を持たないイタリアでは、事業資金の調達テクニックが交通インフラ計画実現の最重要な要素となる。そのため、PGTLを推進するための事業計画は経済財政計画の下位計画に明確に位置づけられる。首相と Ministro dell'Economia e delle Finanze(MEF:経済財務大臣)の連名で Documento di Programmazione Economico-Finanziaria(DPEF:経済財政計画書)<sup>21)</sup>が毎年発表される。DPEFは3~5年間の経済財政中期計画となっており、2011年からは Decisione di Finanza Pubblica(DFP:公共財政裁定)<sup>22)</sup>に移行している。整備計画に含まれたSNIT等の交通システムが事業化されるためには、DPEFやDFPの財政支出項目に含まれなければならない。

LO443/2001では、閣僚評議会内の組織である Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE:経済計画調整委員会)がMITの作成する Programma Infrastrutture Strategiche(PIS:戦略的インフラ整備プログラム)に基づいて個別の事業を承認することや、PIS事業の選定方法に関する法律や政令を作成することを求めている。これを受けて公布された2002年の Decreto Legislativo(政令) 190/2002<sup>23)</sup>では、Valutazione di Impatto Ambientale(VIA:環境影響評価)のプロセスや Public Private Partnership (PPP:官民連携)を実現するための方法論が規定されている。2003年の Legge 350/2003では、事業化に向けた事前審査の強化、特に費用対効果や資金計画をきちんと示すこと、が求められるようになった。DL190/2002は後年改正され DL163/2006<sup>24)</sup>の一部に組み込まれ、資金は付かなかつたが優先度の高い予備的プロジェクトにも補助金を拠出すること、事業主体にフィージビリティスタディーの実施を課すことが書かれている。

LO443/2001ではCIPEに対してPISの進行の監視を要求しており、そのために首相が Comitato Speciale(特別検査官)を任命することがDL190/2002で規定された。特別検査官は全国で7名任命され、各々が担当地域を持ち、そこでのPISの進行を監視する。当初、特別検査官はプログラムを進行させる権限を持っていなかったが、途中でそれに対する一定の権限が与えられた。また、事業主体や州等の地方政府と国の間で事業実施に関する訴訟問題が発生して整備の大幅な遅れが生じる恐れが事前に想定されており、これに対処する規制の枠組みも規定されている。これは一定の成功を見ているようであるが、交通インフラ整備の権限は州以下が有しているために、当初は「特別検査官を派遣するような国の強すぎる関与は憲法違反ではないか？」との意見が多数の州から寄せられた。最終的には、憲法裁判所が国と州が協定(Intese Generali Quadro)を結ぶことを条件として枠組みの合憲性を認めている。

### 3.4 戦略的インフラ整備プログラムPISの実施状況<sup>18)</sup>

前項で述べたように、イタリアの交通インフラ整備は閣僚評議会がPISに基づいて実施の有無を決定している。しかし、MITがPISの事業候補案を提示するために、実体的にはMITの主導で整備が進んでいると考えて良い。事業候補案は先に紹介したPGTLがベースとなっていることは想像に難くない。

一方で、事業候補リストは政治の影響を強く受けることも事実のようだ。その典型例はメッシーナ海峡大橋事業である。PISに関わった政権は、2006年5月～2008年5月のプロディー(中道左派)政権とそれ以外の期間はベルルスコーニ(中道右派)政権である。前者はこの事業に否定的でPISから除外したが、2008年5月にベルルスコーニ首相が返り咲くと、この事業は再びPISに入っている。

2001年に始まったPISでは、当初127の事業、総事業費1,259億ユーロがCIPEに承認された。初年度は総事業費の10%弱にあたる119億ユーロが採用可能であり、プログラムは10年で当初事業を完了させることを目指していたと見ることができる。

2005-2008年DPEFでは、新たに10事業が追加され、総事業費が1,314億ユーロに増加した。2006-2009年DPEFでは、送電網事業の追加と原材料の値上げを見込んで総事業費は1,734億ユーロへと増加、2009-2013年DPEFでは総事業費は1,742億ユーロとなっている。各事業に対する予算付けの期間は、DPEFに関連づけるために基本的に3年間のとなっているようで、3年間で完了しない大型プロジェクトは、3年間で完了できる小事業に細切れにすると見られる。

2008年までにPISで承認された事業の総費用が1,168億ユーロ、このうち57%に当たる669億ユーロの予算付けが完了したと報告されている。669億ユーロのうち258億ユーロが民間資金であり、総予算の約4割を占める。このことから、民間資金の調達可能性が早期の交通インフラ整備の鍵を握っていることが容易に想像される。1,168億ユーロのうち4割強の496億ユーロが道路向け、515億ユーロが鉄道向けである。PGTLやEU共通交通政策の基本方針として鉄道が優先的に整備されるべきと位置づけられているが、道路ネットワークが不完全な南部地域でまずは道路整備を優先すべきというイタリア特有の事情が、道路への多額の予算付けの理由であると考えられる。

PISに含まれた事業が候補から実施に移行するための条件に興味があるところであり、この点についてインタビューで確認した。結論から言えば、基本的には費用対効果が高くかつ資金調達の目処が立った事業を優先しつつ、時の政権が要求する事業を考慮するようだ。それでも先に紹介したメッシーナ海峡大橋事業は、PISでリスト化されても

2009年の段階では予算付けが一切なされていない。詳細な計算をするまでもなく、この事業の費用対効果は大きくないと想像され、これでは民間からの資金調達も困難であろう。実現には多額の国庫負担が必要となるが、これには特に北部住民からの反発が大きいだろう。北部を支持基盤とする中道右派政権にとっては、実際の事業化には大きな政治的リスクがあったと考えられる。

### 3.5 合意形成・計画支援に関連する技術・制度

SNITの事業がPISとして承認されるためには、州以下の地方行政が事業案に合意する必要がある。事業に対して住民の意見を受け入れることが不可欠であり、事業に対する疑問に対してきちんと回答しなければならぬ。

DL109/2002<sup>29)</sup>では、事業に直接関係する州や県の代表者をVIAの特別委員会に招致すること、この時この州はComuneに参考意見を要求できる(ただし拘束力はない)ことを規定している<sup>18)</sup>。例えばある交通インフラ事業のVIAの過程で、州は賛成しているがComuneが強硬に反対しているようなケースがあったとする。州知事としては次の選挙を考えれば事業の承認を強行することは難しいだろう。この時、事業主体はあくまで事業推進のために反対するComuneの説得に当たるが、結果的に州知事に助力することになる。説得の過程でComuneの長から「替わりに新しく学校を作ってくれれば事業を認めても良い」といったようなバーター取引を持ちかけられることもあるそうだ。実際にこのような取引を契機に事業が進行したケースがあるのかインタビューでは言質は取れなかった。ただ、「バーター取引は必ずしもいけないわけではない」との見解を持っていたので、やむを得ない場合にはバーター取引を認めている可能性はある。

イタリアのVIA制度の特徴は、①事業規模と場所(具体的には自然保護地域かどうか)によってVIAを義務づけること、②準備段階、承認段階、実施段階でVIAを行うこと、③大規模事業であっても基本的には州がVIAの責任を持つこと(実施段階では事業主体が担当)、である<sup>29)</sup>。権限の地方分権が進んでいること以外は、日本の環境影響評価制度の設計思想と大きな違いはない。

DL109/2002<sup>29)</sup>では事業の費用対効果をきちんと示すことが要求されているため、その算出方法に興味があるところである。この点についてインタビューで確認したところ、「現時点で国として費用便益分析マニュアルを整備していないが、学識経験者とともに作成中である」との回答であった。現時点では、CIPEが判断する際に政治家が費用対効果分析の判断基準を口を挟み、結局は費用便益比(B/C)でなくコストのみで事業承認を判断する傾向にあるようだ。結果として、費用対効果は大きい費用も大きい事業の優先

順位は低くなってしまふ恐れがある。

なお、事業の便益を計測するために不可欠な交通量推計のプロセスにも興味があるところである。例えばANASより入手した道路改良プロジェクトの交通需要推計報告書を見たところ、日本と同等の手法が用いられているようであった。詳細は参考文献3)を参照されたい。

### 3.6 計画制度の課題

ここで3章の内容を簡単にまとめる。国から地方への権限移譲政策の流れの中で交通インフラ整備計画も州からの計画提案が基本となっており、国は各州からの要望とEUからの指令を考慮して国家の中期計画を策定する。中期計画に位置づけられた交通リンクの整備は関係評議会が管轄するPISによって事業化が認可される。事業認可の要件は費用対効果や環境影響が考慮されるが、結局の所事業費調達の可能性が最も重視される。

PISの事業費については、これまでの実績で民間資金が4割程度と大きな割合を占めている。北部地域の高速度道路事業のように、完全に民間資金で事業費の大部分がカバーできる案件がある一方で、南部地域の案件はやはり公的資金に頼らざるを得ないようだ<sup>18)</sup>。北部地域の住民や政治家が納得するロジックで南部地域の公的資金重点枠を決定する判断基準を確立することが急務である。

日本の道路整備は、道路整備五箇年計画時代には予算規模や整備延長が、現行の社会資本整備重点計画ではサービス水準評価指標目標値の達成の有無が、中期計画の成果を判断する指標となっている。一方、イタリアのPISでは、ある期限までに達成すべき整備目標のようなものは公表されていない点が問題であろう。PISは社会的に問題がなければとりあえず事業認可をしてその後の予算措置を待つ仕組みと言えるが、PISを効果的に進めるために何らかの時限付き目標設定は必要であるし、認可後いつまでも予算調達ができない事業はリストから一旦外すべきであろう。

さて、PGTLの計画期間と考えられる10年を終了し、2011年からの次の10年における交通インフラ整備計画はどのように進んでいくのか興味があるところである。しかし現時点では、全容が分かるような資料が公開されていない。2010年9月に公表されたMITの第8次PIS計画書<sup>20)</sup>では、2011年から始まったDFPに盛り込まれた事業の内容とともに、次の10年の戦略について述べられているが、現在の仕組みから大きな変更はないように見受けられる。CIPEとMITは、現行スキームのまま、残された多くのPIS事業の完了を粛々と目指すことになると思われる。

## IV. イタリアの道路管理制度

### 4.1 道路の区分

道路の区分は、管理主体(道路管理者)によるものと機能によるものが一般的である。ここではこれらについての日伊比較を行う。イタリアの両区分の内容を表1に示す。

始めに道路管理者についての分類を見てみる。日本の道路では、国(国土交通省、農林水産省)、都道府県、市町村、道路管理企業等の道路管理者がそれぞれ担当の道路を管理する。道路法<sup>27)</sup>では、国家戦略上重要な地点を接続する道路を国道と位置づけ、都道府県レベルで重要な地点を接続する道路を都道府県道と位置づけるように規定し、国道の内、指定区間を国が直轄で管理し、指定区間以外は都道府県が管理することになっている。国道の指定区間は国土交通省の国道事務所が管轄し、都道府県道と市町村道はそれぞれ自治体の道路担当部局が管轄している。

イタリアでは、国、州、県、Comune、高速道路会社等の民間の5種類の道路管理者が法律で規定されている<sup>28)</sup>。国としての最重要幹線や州を超える重要幹線道路はStrada Stataleとし、州内の重要幹線道路がStrada Regionaleに、県内の重要幹線道路がStrada Provincialeに、Comune内で完結する道路がStrada Comunaleにそれぞれ指定される。高速道路であるAutostradaを含め、それぞれの道路の概要は表1に記してある。国は国道事務所のような直轄機関を持たず、Strada StataleはANASが管轄する。ANASは1946年に公社として発足し、2003年にMEFが全株を有する株式会社へと転換した。各州もANASのような管理会社を持ち、Strada Regionaleの管理を担当させている。例えばローマのあるラツィオ州ではASTRAL S.p.A.が管理者となっている。一方、Strada Provincialeは県が、Strada ComunaleはComuneが直轄で管理する。Autostradaについては、約6,600kmのうち約900kmをANASが管理し、残りは複数の民間会社が管理する。Autostrade per l'Italia S.p.A.と傘下の企業が約半分の3,400kmを管理する。

次に機能による分類を見てみる。日本では道路構造令において各道路区間の線形要件を定めている<sup>29)</sup>。アクセス制限機能の有無(高速・自動車専用道路か否か)と立地(都市部か否か)で「種(1~4)」を定め、交通需要量の大小によって「級(1~5)」を定めている。各種・級別に、幅員や設計速度などの線形パラメータの最低値が決まる仕組みである。



表1 イタリアの道路区分

機能による分類	区分		概要
	A: Autostrada (高速道路)		いわゆる高速道路で、片側二車線以上、中央分離帯、路肩、非常駐車帯を備え、平面交差はなく、休憩施設を設置
	B: Strada extraurbana principale (都市間主要幹線道路)		Tipo Aよりも線形条件が劣るが、高速走行が可能な幹線道路
	C: Strada extraurbana secondaria (都市間幹線道路)		片側一車線程度の都市間幹線道路
	D: Strada urbana di scorrimento (都市内幹線道路)		都市内の中央分離帯付き幹線道路で、必要に応じ公共交通レーンや歩道も設置され、出入口を集中させた駐車スペースを設置
	E: Strada urbana di quartiere (都市内補助幹線道路)		都市内の補助幹線道路で、動線に配慮した駐車スペースを設置
	F: Strada locale (生活道路)		Tipo A～E以外の道路
	F-bis: Itinerario ciclopedonale (生活道路)		歩行者や自転車を中心の生活道路

管理者による分類	区分	管理者	概要
	Autostrada (高速道路)	民間企業, ANAS	国の最重要幹線
	Strada Statale (国道)	ANAS	国の重要幹線, 国道間の接続, 州庁所在地と他州県庁所在地の接続, 港湾・空港との接続, 産業・観光・気候上特に配慮すべき区間
	Strada Regionale (州道)	州保有の管理企業	州庁所在地と同州県庁所在地との相互の接続, これらと産業・商業・観光・気候上特に重要なコムーネとの接続
	Strada Provinciale (県道)	県	県庁所在地と同県各コムーネとの相互の接続, 産業・商業・観光・気候上特に重要なコムーネと国道・州道網の接続
	Strada Comunale (コムーネ道)	コムーネ	コムーネ中心と周辺集落を接続, 中心と公共交通ターミナルとの接続

一方イタリアでは、日本の「種」に相当する概念、すなわち速達性と立地に基づいて道路をA～F-bisの7タイプに分類する<sup>28)</sup>。高速道路でない幹線道路については、都市間がBとC、都市内がDとEに分かれている。表1の通り、それぞれのタイプについて設計上の基本要件が指定されている。

#### 4.2 Strada Stataleの管理権限の州への移管

国が進める地方分権政策の一環として、Decreto Legislativo No.112が1998年に制定された<sup>30)</sup>。これは国が有していた管理権限を州以下に移管する法令で、将来の目標として連邦制に移行するための環境準備の一環と理解されている。

この法令の目玉の一つとして、Strada Stataleの多くを州管理とすることが盛り込まれた。それまでは一部の特別州を除き、Strada Regionaleは存在しなかったのであるが、この法令に基づき、2001年から管理権限の移管が実施され、多くのStrada Regionaleが登場することになった。

#### 4.3 Autostradaの建設・管理

Autostradaは1950～60年代にその建設ブームを迎え、コンセッション形式によって建設・維持管理・運営が行われてきた。インタビューに依れば、現在26社とコンセッションを結んでいるようである。

最大のものは先のAutostrade per l'Italia S.p.A.であり、ミラノとナポリを結ぶA1やボローニャからアドリア海沿岸を経由してターラントを結ぶA14といった長距離路線と、そ

れらと接続する短距離路線を主として管理している。1999年に完全民営化され、ファッションで有名なベネトングループの傘下に入っている。その前年には、従来のコンセッションの期限をさらに20年延長し、2038年までのコンセッション契約をANASと結んでいる<sup>31)</sup>。一方で、トリノとトリエステを結ぶ北部東西方向の大幹線であるA4は、管理者が複数区間で異なっている。A4はイタリア経済の大動脈となっており、短距離であれば有料道路事業の収益性が高いと判断する民間企業は少なくないと考えられる。

#### 4.4 道路整備・管理の支出状況

既に述べたように、イタリアには道路建設・維持管理に対する特別会計制度は存在しない。地方自治体では目的税を課すことが可能で、道路建設・維持管理のための特別税を徴収することも制度上は可能のようだ。しかし、地域住民に特別税の徴収を認めてもらうのは現実的には容易でない。3章で述べたように、資金調達には民間資金の呼び込みが鍵となる。

道路管理企業の財務状況について興味のあるところである。そこで最初にANASの状況を分析してみる。ANASが公表した2009年の会計報告書<sup>32)</sup>によれば、2009年の同社の収入は約8.7億ユーロ（原稿執筆時1ユーロ100円程度）となっている。収入の大部分が道路使用料などの名目で国や州から支給されていると見られる。一方支出として、維持管理費用に約2億ユーロ、人件費に約3.7億ユーロ、係争・

補償費用で 0.6 億ユーロが使用されていることが見て取れる。この理解が正しいとすれば、1km 当たり約 1 万ユーロの維持管理費ということになるが、日本の道路費用便益マニュアル<sup>33)</sup>に示されている直轄国道の維持管理費 2,990 万円/km (2003 年現在) と比べるとかなり低いレベルである。

次にラツィオ州を例に州の道路予算レベルを見てみる。ASTRAL は web で会計報告を公開しておらず、代わりにラツィオ州の予算計画書<sup>34)</sup>で該当予算を調べると、2010 年の道路予算は 4.5 億ユーロとなっている (うち 2.8 億ユーロは前年繰越分)。このうち、Strada Regionale の管理にどの程度使われるかは不明であるが、ラツィオ州管理の Strada Regionale が約 1,500km であることを考えると、ANAS の管理予算と管理延長との関係から 750~1,500 万ユーロ (0.5~1 万ユーロ/km) 程度と推察される。先の日本の費用便益マニュアルでは、都道府県道の維持管理費が 410~570 万円/km であるので、これもやはり低いレベルであると考えて良いだろう。

#### 4.5 道路管理制度・仕組みの課題

ここで 4 章の内容を簡単にまとめる。Federalismo に基づく国から州への権限移譲政策の流れの中で、Strada Statale は、路線の重要度に応じてその多くが Strada Regionale に移行し、これらは州が管理するようになった。これら国道と州道は、行政から委託された管理会社が、計画・建設・維持管理を担当する。このような体制に移行してから現在で 10 年程度経過している。

前項の分析で示したように、道路の維持管理費用が十分でない可能性がある。IRI 等の舗装状態指標の客観的なデータは入手できなかったが、2010 年 4 月から約 1 年間筆者がイタリアに滞在し、全国の道路を走行してきた経験から判断すれば、イタリアの道路の舗装レベルは先進国とは思えないほど低いと言わざるを得ない。高速道路でも北部では問題なかったが、南部に行くほど路面の状態は悪くなり、シチリアでは新設の高速道路区間でも凸凹を感じるが多かったのが印象的であった。高速道路の路面状況はその料金レベル(北部ほど高い)を的確に反映しているように感じられる。ほぼ高速道路と理解して良い機能区分 B の都市間幹線道路は、北部や中部であっても概して良好な路面状況とは言えなかった。幹線でないコムーネ道の状況はより悲惨である。

インタビューでは舗装のメンテナンスの基準について聞いてみたが、基準は一応存在するらしい。しかし、「壊れてから対応する」のが実態であるとのことだった。すなわち、ANAS 等の技術者が本当に使用限界状態にあるかをチェックし、管理者がその判断に基づいて修復の意思決定を下す。路面の状態を見れば、陥没した穴を埋める程度の応急処置

で済ませてしまうことが多いと想像される。もちろん重要度の小さい区間はできるだけ判断を先延ばしにしようとするであろう。

ANAS の事業予算のほとんどは行政からの拠出金であり、株式会社とは言え全株を中央政府が有しており、完全に政府のコントロール下にある。国としての行政コストを削減したい前ベルルスコーニ政権は、ANAS を何とか国から切り離したいと考えていた。その手段の一つとして検討されたのは無料高速道路区間の有料化である。例えば、ANAS は首都ローマで無料の環状高速道路 Grande Raccordo Annuale を管理しているが、渋滞緩和や整備・管理財源確保のために有料化が検討されている。しかし、市民からの反対の声は強く、市長は今後の政治への影響を考えて有料化には反対の立場を取っている。イタリアの政治環境を考えれば、有料化による ANAS の収益源確保の可能性はかなり小さいと考えざるを得ない。

## V. イタリアの鉄道事業経営と許認可の制度

### 5.1 イタリアの鉄道事業者

既に述べたように、EU では交通事業の市場性を高めるために公共交通政策の実施を加盟国に義務づけている<sup>17)</sup>。これを受けて航空業界では、1990 年代から完全自由化政策を展開し、有力な LCC が複数登場する一方で、中小国のフラッグキャリアが倒産して、ドイツルフトハンザ航空、エールフランス、英国航空を中心とした企業連合として再編されるなど、市場における競争が激化している。

一方鉄道事業は、線路や駅などのインフラにかかる初期投資が大きく、そのために競争環境になじまずに独占が伝統的に許容されてきた。しかし、非競争環境でのサービス質の低下が問題となり、市場で複数企業による競争が可能となるように、上下分離(vertical separation)という仕組みが導入された。これはインフラを保有・管理する企業(多くは国営や公団)と運営を担当する企業(一部は民間)を分けることにより、新規参入を容易にして競争原理を導入することが狙いである。イタリアを含む EU 諸国でこの上下分離政策が広く実施されている。EU では、鉄道の運営について将来的には完全自由化を目指していると考えられるが、貨物輸送サービスについては完全自由化したものの、旅客輸送、特に概して収益性の低い地域交通サービスについては、その道のりは遠いようである<sup>17)</sup>。ちなみに日本では JR(貨物を除く)やほとんどの鉄道運営主体は上下一体方式を取っており、EU とはだいぶ事情が異なる



っている。

さて、日本と同様にイタリアにもかつて国鉄が存在した。国鉄は公社化、株式会社化(Felovie dello Stato S.p.A.)を経て、2001年から持ち株会社となり、2011年6月には Ferrovie dello Stato Italiane(FS)と名称を変更している<sup>35)</sup>。傘下には、インフラを保有する Rete Ferroviaria Italiana (RFI)(出資比率 100%)と運行を担当する Trenitalia(出資比率 100%)などがあり、FS の全株式は MEF が有している<sup>35)</sup>。上下分離政策を採っているが、結局はインフラ会社と運行会社が同一傘下に入っていることになる。FS はドイツの DB やフランスの SNCF に次ぐ EU で 3 番目に大きな鉄道会社である<sup>36)</sup>。グループ全体の 2010 年の総収益は約 80 億ユーロで、そのうち運輸業収益は 89%と見られる<sup>36)</sup>。地域会社である JR 東日本グループの 2010 年 3 月期の営業収益が約 2.5 兆円で、そのうち運輸業収益が 68%であるから<sup>37)</sup>、イタリアの鉄道事業における輸送業の収益性は日本の 1 割程度で、運輸業以外の関連事業収益もやはり 1 割程度と見ることができる。

Trenitalia という旧来からのガリバー運行企業が存在する一方で、政府とコンセッション契約を結んで営業している鉄道会社が他に 22 社存在する(インタビュー担当者から入手したリストで確認)点は興味深い。このうち 3 社は完全に民間企業で、残りのほとんどは州が株主となっている。インタビューでは、「モータリゼーションが始まる前に民間の鉄道企業が増加した」とのコメントがあった。これが正しければ、多くの鉄道会社は半世紀程度存続していると考えられる。ただし、島嶼部の鉄道事業はやはり困難を極めており、例えば Ferrovie della Sardegna(サルデーニャ鉄道)は倒産して一度政府の管理下に入り、2010 年に州が管理する ARST S.p.A.が運営を引き継いでいる<sup>38)</sup>。

先に述べた、EU 鉄道市場の自由化の歩みが遅いという状況はイタリアでも同様なのかをインタビューで確認した。十分な回答を引き出せなかったが、①外資に対する参入規制はない、②ただし地域公共交通の場合は入札を実施しないことで外資の参入規制を実行することが一般的である(ただしジェノバやフィレンツェのトラム線の株はフランスのアルストム社が持っている)、③旅客輸送事業の市場は開放しているが費用の問題から参入は難しいようだ、という回答であった。基本的には EU の方針に従って鉄道事業を自由化しようとして試みているが、実態としてはうまくいかないということだと理解できよう。

## 5.2 イタリアの高速鉄道整備

先に紹介した TEN-T 計画では EU 内を縦横に接続する多くの鉄道路線計画が提案されている。30 の優先軸のうち、イタリアに関係する鉄道路線は No.1 のベルリン-パレルモ線、No.6 のブダペスト-リスボン線、No.24 のジェノバ-ロッテルダム線である<sup>39)</sup>。No.24 は主として大規模港湾を接続する物流鉄道としての機能確保が目的であり、残りの二つは高速鉄道対応であると考えられる。

イタリアの高速鉄道は Alta Velocità-Alta Capacità (AV/AC)と呼ばれる。和訳すれば「高速度/高容量」となる。AV/AC 計画図<sup>40)</sup>を見れば、先の TEN-T 優先軸の No.1 と No.6 に対応することを主目的に立案されていると分かる。現在はナポリ-ローマ-フィレンツェ間、ボローニャ-ミラノ間、ノバラ-トリノ間等で高速新線が供用されており、残りは依然として工事または計画中である。

インタビュー対応者から入手した AV/AC 関連のメモ資料によれば、AV/AC の目的は、長距離・高速サービスと地域サービスのネットワークを物理的に分離して、容量と速度効率を向上させることにある。イタリアの拠点都市のターミナル駅は折り返し構造で、高速新線からターミナル駅までは在来線を通過する仕組みである。これは日本の新幹線とは大きく異なる点である。折り返し形式では都市部での所要時間のロスが大きくなることが弱点であり、これを解決するために、例えばローマやフィレンツェなどでは高速鉄道に対応した新駅建設プロジェクトが進行している<sup>41)</sup>。

イタリア国内でのこれまでの高速鉄道は、Trenitalia が運行する Frecciarossa(赤い矢)号のみであったが、2012 年に新たな民間高速鉄道運行会社である Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)が italo 号で参入する予定である<sup>42)</sup>。NTV 社の筆頭株主はリトアニアの投資会社である MPD Holding(33.5%)で、フランス SNCF の子会社が 20%の株式を保有しているなど、外資のシェアが高いことは大変興味深い。なお italo は、複数国に跨がる鉄道の運行に必要な EU 基準を規定する Technical Specifications for Interoperability (TSIs)の最新の基準を完全に満たす最初の高速鉄道となる。

## 5.3 インフラ会社の事業制度・構造

先の述べたように FS 傘下の RFI はイタリアの鉄道ネットワークの大多数を保有・管理する企業である。RFI の収入は 2009 年で約 23 億ユーロあり、国の支出金が約 8.5 億ユーロ、運行会社が支払うインフラ使用料が約 11 億ユーロを占めている<sup>43)</sup>。すなわち、収入

の40%弱を国からの補助で賄っていることになる。

RFIは国とContratto di Programma (CdP)と呼ばれる事業契約を結んでいる。RFIはCdPに基づいて高速鉄道ネットワーク等の整備やメンテナンス業務を行う。国からの支出金はCdPに含まれる業務内容により規定され、先のDPEFにより保証される。現行の契約期間は2007年から2011年までの5年間となっている。インタビューによれば今後も5年ごとにCdPを策定していくようだ。

RFIが運行会社に課すインフラ使用料の設定方法については、旧MTによる通達Decreto21/marzo 2000に規定されている<sup>44)</sup>。基本的には機会費用の考え方に基づいたリンク使用料とノード使用料が課されるようだ。リンク使用料は走行距離に依存しない固定費と走行距離に比例する従量費の合計である。ノードも固定費と従量費が課される。この通達には具体的な単価が記載されていないが、RFIが公開する便覧(2011年12月版)にリンク/ノードの単価が記載されている<sup>45)</sup>。リンクについては、路線の重要度に応じて、固定費が0~約55ユーロ/編成、従量費は基本料金が約1ユーロ/km/編成、AV/ACの付加料金が約13ユーロ/km/編成、その他サービスの付加料金が約1ユーロ/km/編成、電化リンクの付加料金が約0.3ユーロ/kmとなっている。ノードはトリノ、ミラノ、ベネチア、ジェノバ、ポーロニャ、フィレンツェ、ローマ、ナポリの駅に適用され、固定費は約53ユーロ/編成、従量費は約1ユーロ/分/編成となっている。インタビューでは同様の単価を確認している。

#### 5.4 運行会社の許認可制度

EUでは域内の鉄道事業に関する指令 Directive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CEを出している。イタリアはこれを受けて、DL188/2003<sup>46)</sup>により鉄道の事業免許付与やインフラ使用に関する規定を定めている。

事業免許は国を超えるサービスと国内のサービスの二種類に分かれている。貨物輸送事業は自動的に前者のタイプの免許になるようだ。免許の認可には、①事業計画書による財務面での審査、②法律面での企業の的確性の審査(例えば反社会的勢力の影響を受けていないかなど)、③安全面からの審査を経た後に、インフラ会社であるRFIとの間でインフラ使用の契約、規制当局との間にサービス契約を結ぶといったプロセスを経る。Trenitaliaのように国の財政的関与がある場合には、インフラ会社と同様に政府との間でCdPを策定する。インタビューで確認したところ、①と②に約3ヶ月、③まで含めると1~2年程度の期間を要するとのこ

とであった。③については、2008年に設置されたAgenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (国家鉄道安全協会 ANSF)<sup>47)</sup>が担当する。

#### 5.5 鉄道の許認可制度の課題

ここで5章の内容を簡単にまとめる。イタリアでは上下分離政策のもとで、インフラを管理する会社と運行を担当する会社を切り離している。旧国鉄であるFS以外にも多数の運行会社が存在するが、FSはインフラ管理会社RFIと運行会社Trenitaliaを傘下に収め、依然として大きな力を有している。TEN-T計画の優先軸に対応して高速鉄道ネットワーク整備が進んでいる。RFIはCdPに基づいて国から資金提供を受けてネットワーク整備と維持管理を行う。運行会社はRFIとインフラ使用のサービス契約を締結してサービスを提供し、RFIにインフラ使用料を支払う。

鉄道貨物事業については完全自由化を達成し、旅客についても地域サービス以外はある程度の自由化を達成している。ただ実際には、高速鉄道のような収益が期待できる市場を除けば、市場を効率化かつ活性化するための自由化政策はあまり機能していないと見られる。

FSは国所有の株式会社であり、国からの資金援助が運営の持続性の鍵を握っている。昨今の財政危機によって資金が減らされる可能性は多分にあると考えられ、国の関与を減らすための経営努力が早晩必要となると思われる。具体的には、収益性の高いサービスや地域を民間に開放したり、高速鉄道のインフラ使用料を上げたりする取り組みが想定される。

## VI. おわりに~日本への示唆

本稿では、イタリアの交通インフラ整備と管理の計画と制度に着目し、これらの現状と課題を解説した。紙面やインタビュー調査実施先の都合上、交通システムとして道路と鉄道に特化せざるを得なかったが、航空や港湾についても基本的なストーリーは同様であると考えている。

ここ10年間程度に渡り、イタリアは地方分権と民間開放という政策の二枚看板を用いて、国が関与すべき交通インフラサービスを地方自治体や民間会社に移譲しようとしてきた。鉄道については、今のところこれらの政策が破綻しているようには見えない。しかし道路については、高速道路ネットワークの一部で民間開放が成功したが、それ以外はとも民間企業が収益を上げる環境でなく、国道の州道への移管といった急激な制度変更によって、舗装レベルの悪化などのサービスレベルの低下を引き起こしている可能性があり、政

策の変更が必要であると思われる。

最後に、イタリアの経験から日本にどのような示唆が提供できるか、考えてみたい。鉄道については民営化が高度に進んでいる日本がイタリアのような制度を導入することは現実的に考えにくいので、道路に特化して考察する。

第一のポイントは地方分権である。過激な地方分権政策を採用したイタリアと異なり、日本は中央集権的性格が依然として強いと思われる。それでも、地方への権限移譲を強化するための議論は常に行われてきている。地方分権を強化していく過程で、国道の地方移管はその象徴の一つとして世間の関心と呼ぶことは間違いないと考えている。

一般的に、地方が権限とそれに相応する財源と能力を持った場合には、この措置は成功裡に終わる可能性が高いと考えられるが、イタリアでは国の見かけ上の財政負担を軽くするために、必要最低限の財源と能力を伴わないまま準備不足で *Strada Statale* の州移管を行ったように見受けられる。この措置が始まってから 10 年程度しか経っておらず、この政策の是非についてはまだ真に評価できないと思うが、現場の声から判断すれば、あまり機能していないように見受けられる。インタビューでは、「Federalismo は権限とお金を渡すだけでなく、同様に解決できない問題も同様に渡してしまうだけだ。地方だけで本当に解決できるのか疑問である」というコメントがあった。これは MIT スタッフの一般的な見解と考えてよい。現に、道路に問題を抱える自治体から予算や人材の提供の依頼が MIT に捌ききれないほど寄せられるが、国も予算がなくこれらの陳情に対してはほぼゼロ回答をせざるを得ないようだ。

第二のポイントは行政機関のスリム化である。国家公務員の人員削減は常に政治的課題になり易いが、「現業部隊」を組織上外に出してしまう措置がしばしば検討の俎上にあがる。道路管理分野では、例えば地方にある国道事務所の取り扱いが議論となる。4 章で述べたように、イタリアでは国と州において、道路管理の現業部隊を株式会社化している。国の現業部隊である ANAS は我が国で言えば国道事務所の総元締めに相当する。しかし、結局は政府からの出資金や補助金でしか事業が成立し得ないのが実態であり、最終的な狙いである民営化はまず不可能であろう。Autostrade per l'Italia の民営化が成功している(と言われている)が、これは儲かる路線に経営を特化できているからであると考えられる。南部の州が管理する道路管理会社の民営化はより困難を伴う。

結局、「地方の能力が伴わないままの権限移譲、市場性が十分でない環境での民間開放には大きなリスクが伴う」ということを理解しなければならない。イタリアと言えばイ

ンフラの始祖としての栄光だけに着目しがちであるが、近年の苦境についてもきちんとした情報収集と研究を行い、日本の将来の交通政策の策定に生かすべきである。

なお、インタビューの時間も十分に取れず、筆者のイタリア語能力も限定的であり、十分に注意したつもりであるが、本稿の情報には誤りのある可能性は否定できない。誤りがあれば、それは筆者の完全な責任である。

注 1) 参照データ 5) では Comune 管理の道路延長データがなく、年代は異なるが参照データ 6) の "Other Roads" を Comune 管理道路延長に代用している。

注 2) 日本の新幹線は秋田と山形を除いた 2010 年 12 月現在 (東北新幹線の八戸-新青森間は含む) で計算した。Wikipedia に掲載されている各新幹線の路線延長実キロを合算し、単線ベースであるイタリアを比較するためにこれを単純に二倍している。

注 3) 便数は 2010 年 12 月現在の平日で、筆者が FS ホームページの列車時刻検索サービスを用いて計測した。

注 4) 日本の船舶の人流輸送量については、参照データ 11) の「国内旅客船の輸送実績」の平成 20 年データを用いている。

## 謝辞

インタビューで貴重な情報と意見を賜ったイタリア MIT および ANAS S.p.A. の関係各位、およびそのアレンジと通訳に協力頂いた日本国イタリア大使館の関係各位に謝意を表す。

## インタビュー先リスト (確認が取れた担当者のみ)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ing. Marco D'Onofrio (地域公共交通)

Ing. Elena Molinaro (地域公共交通)

Ing. Silverio Antoniazzi (道路)

Dott. Alessandro Violi (鉄道)

Ing. Mario Vivaldi (鉄道)

ANAS S.p.A.

Ing. S. Soccodato (道路)

## 参考文献

- 1) 清水哲夫 2011. イタリアの交通事情: 生活者としての体験と感覚を客観データと照らし合わせて見た。運輸政策研究 Vol. 13, No.4: 37-40.



- 2) 清水哲夫 2011. イタリアの道路管理の仕組み～Federalismo と民営化政策が直面する課題～. 道路 2011年4月号.46-49.
- 3) 清水哲夫 2011. イタリアの交通インフラ整備計画とその事業推進の仕組み. 道路2011年10月号.54-57.
- 4) 村上義和2005. 「現代イタリアを知るための44章;第5章連邦制・地方分権・devolution」. 東京: 明石書店
- 5) Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2010. Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti Anni 2008-2009:  
<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=1384> (アクセス日 2010.12.21)
- 6) International Road Federation 2009. IRF World Road Statistics 2009:  
[http://www.irfnet.org/files-upload/stats/2009/wrs2009\\_web.pdf](http://www.irfnet.org/files-upload/stats/2009/wrs2009_web.pdf) (アクセス日 2010.12.21)
- 7) 道の相談室 ; 国土交通省道路局:  
[http://www.mlit.go.jp/road/soudan/soudan\\_10b\\_01.html](http://www.mlit.go.jp/road/soudan/soudan_10b_01.html) (アクセス日 2010.12.21)
- 8) La Rete Oggi; Rete Ferroviaria Italiana:  
<http://www.rfi.it/cms/v/index.jsp?vnextoid=25bc8c3e13e0a110VgnVCM10000080a3e90aRCRD#2> (アクセス日 2010.12.21)
- 9) 日本の鉄道事情 ; (財)鉄道総合技術研究所:  
[http://www.rtri.or.jp/japanrail/Overview\\_J.html](http://www.rtri.or.jp/japanrail/Overview_J.html) (アクセス日 2010.12.21)
- 10) 国土交通省自動車輸送統計年報:  
<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/06/annual/06a0excel.htm1> (アクセス日 2010.12.21)
- 11) 国土交通省鉄道輸送統計年報,  
<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/10/annual/10a0excel.htm1> (アクセス日 2010.12.21)
- 12) 国土交通省航空輸送統計年報,  
<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/11/annual/11a0excel.html> (アクセス日 2010.12.21)
- 13) 国土交通省交通関連統計資料集,  
<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/search/excelhtml/23/2300000x00012.html> (アクセス日 2010.12.21)
- 14) 国土交通省内航船舶輸送統計年報,  
<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/09/annual/09a0excel.htm1> (アクセス日 2010.12.21)
- 15) Autoritratto2009; Automobile Club d'Italia:  
<http://www.aci.it/sezione-istituzionale/studi-e-ricerche/dati-e-statistiche/autoritratto-2009.html> (アクセス日 2010.12.21)
- 16) 自動車保有台数統計データ ; (財)自動車検査登録情報協会: <http://www.airia.or.jp/number/index.html> (アクセス日 2010.12.21)
- 17) 黒田勝彦, 山根隆行, 家田仁 2010. 「変貌するアジアの交通・物流 ; コラム⑤欧州の公共交通・地域政策に学ぶ」. 東京: 技報堂出版
- 18) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica 2009. Report on the state of implementation of the Strategic Infrastructure Programme:  
[http://www.cipecomitato.it/it/documenti/Report\\_on\\_the\\_state\\_of\\_implementation\\_of\\_the\\_Strategic\\_Infrastructure\\_Programme.pdf](http://www.cipecomitato.it/it/documenti/Report_on_the_state_of_implementation_of_the_Strategic_Infrastructure_Programme.pdf) (アクセス日 2011.9.12)
- 19) Legge Obiettivo n.443 del 21/12/2001 “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”:  
<http://www.camera.it/parlam/leggi/01443l.htm> (アクセス日 2011.9.12)
- 20) Ministero dei Trasporti e della Navigazione et al, 2001. Piano Generale dei Trasporti e della Logistica,  
[http://www.isfort.it/sito/ricerca/Opmus/Documenti/PGTL%202001%20\(italia\).pdf](http://www.isfort.it/sito/ricerca/Opmus/Documenti/PGTL%202001%20(italia).pdf) (アクセス日 2011.9.12)
- 21) Ministero dell'Economia e Finanziaria 2009. Documento di Programmazione Economico- Finanziaria per gli anni 2010-2013:  
<http://www.mef.gov.it/documenti/open.asp?idd=21784> (アクセス日 2011.9.12)
- 22) Ministero dell'Economia e Finanziaria 2010. Decisione di Finanza Pubblica per gli anni 2011-2013:  
<http://www.mef.gov.it/documenti/open.asp?idd=25282> (アクセス日 2011.9.12)
- 23) Decreto Legislativo n.190 del 20/08/2002 “Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale”:  
<http://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/testi/02190dl.htm> (アクセス日 2011.9.12)
- 24) Decreto Legislativo n.163 del 12/04/2006 “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE” :  
<http://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/testi/06163dl.htm> (アクセス日 2011.9.12)
- 25) 環境省 2005. 諸外国の環境影響評価調査報告書:  
<http://www.env.go.jp/policy/assess/7-2guideline/file/12.pdf> (アクセス日 2011.9.12)

- 26) Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2010. Programma Infrastrutture Strategiche No.8 Allegato Infrastrutture:  
[http://www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/dfp/allegato\\_infrastrutture.pdf](http://www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/dfp/allegato_infrastrutture.pdf) (アクセス日 2011.9.12)
- 27) 道路法:  
<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S27/S27HO180.html> (アクセス日 2011.12.22)
- 28) Decreto Legislativo n.285 del 30/04/1992 “Nuova Codice della Strada”:  
[http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1&id\\_cat=&id\\_dett=0](http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1&id_cat=&id_dett=0) (アクセス日 2011.3.11)
- 29) 道路構造令:  
<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S45/S45SE320.html> (アクセス日 2011.12.22)
- 30) Decreto Legislativo n.112 del 31/03/1998 “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n.59”:  
<http://www.parlamento.it/parlam/leggi/deleghe/98112dl.htm> (アクセス日 2011.3.11)
- 31) Autostrade per l’Italia S.p.A.:  
<http://www.autostrade.it/chi-siamo/index.html?initPos=1> (アクセス日 2011.3.11)
- 32) ANAS 2010. Bilancio di Esercizio e Consolidato 2009:  
[http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/dati\\_di\\_bilancio](http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/dati_di_bilancio) (アクセス日 2011.3.11)
- 33) 国土交通省 2003. 費用便益分析マニュアル:  
<http://www.mlit.go.jp/pubcom/03/pubcom20/pubcom20-2.pdf> (アクセス日 2011.3.11)
- 34) Regione Lazio 2009. Bilancio Annuale e Pluriennale 2010 – 2012:  
[http://www.regione.lazio.it/binary/web/bil\\_prog\\_contenitore/09\\_UPB\\_Uscite.pdf](http://www.regione.lazio.it/binary/web/bil_prog_contenitore/09_UPB_Uscite.pdf) (アクセス日 2011.3.11)
- 35) Ferrovie dello Stato Italiane 2011. Rapport di Sostenibilità:  
[http://www.fsitaliane.it/cms-file/allegati/il-gruppo/FS\\_RdS\\_WEB\\_2010.pdf](http://www.fsitaliane.it/cms-file/allegati/il-gruppo/FS_RdS_WEB_2010.pdf) (アクセス日 2011.12.23)
- 36) Ferrovie dello Stato Italiane 2011. 2010 Annual Report:  
<http://www.fsitaliane.it/cms-file/allegati/il-gruppo/AnnualReport2010.pdf> (アクセス日 2011.12.23)
- 37) 東日本旅客鉄道(株) 2010. 2010年3月期期末決算説明会:  
<http://www.jreast.co.jp/investor/guide/pdf/201003guide1.pdf> (アクセス日 2011.12.23)
- 38) Rete ferroviaria della Sardegna; Wikipedia:  
[http://it.wikipedia.org/wiki/Rete\\_ferroviaria\\_della\\_Sardegna](http://it.wikipedia.org/wiki/Rete_ferroviaria_della_Sardegna) (アクセス日 2011.12.23)
- 39) TEN-T:  
[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm) (アクセス日 2011.12.23)
- 40) Rete Alta Velocità-Alta Capacità; Rete Ferroviaria Italiana:  
<http://www.rfi.it/cms/v/index.jsp?vgnextoid=e4ae8c3e13e0a110VgnVCM10000080a3e90aRCRD> (アクセス日 2011.12.23)
- 41) Le Stazioni per l’Alta Velocità; Rete Ferroviaria Italiana:  
<http://www.rfi.it/cms/v/index.jsp?vgnextoid=8eff8c3e13e0a110VgnVCM10000080a3e90aRCRD> (アクセス日 2011.12.23)
- 42) Nuovo Trasporto Viaggiatori:  
<http://www.ntvspa.it/it/index.html> (アクセス日 2011.12.23)
- 43) Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 2010. Bilancio di Esercizio Chiuso al 31 Dicembre 2009:  
<http://www.rfi.it/cms/v/index.jsp?vgnextoid=b5368c3e13e0a110VgnVCM10000080a3e90aRCRD> (アクセス日 2011.12.24)
- 44) Decreto 22 marzo 2000 “Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”:  
<http://gazzette.comune.jesi.an.it/2000/94/5.htm> (アクセス日 2011.12.24)
- 45) Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 2011. Prospetto Informativo della Rete Edizione dicembre 2011:  
[http://www.rfi.it/cms-file/allegati/rfi/pir/PIR\\_ed\\_2011.pdf](http://www.rfi.it/cms-file/allegati/rfi/pir/PIR_ed_2011.pdf) (アクセス日 2011.12.24)
- 46) Decreto Legislativo n.188 del 08/07/2003 “Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria”:  
<http://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/testi/03188dl.htm> (アクセス日 2011.12.24)
- 47) Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie:  
<http://www.ansf.it/index.shtml> (アクセス日 2011.12.24)