



半島からの眺め

すずき ようこ
鈴木 庸子 ●イタリア語通訳・翻訳家

ナポリ～ローマ (228Km) 1,635円、ナポリ～フィレンツェ (476Km) 2,110円、ナポリ～ミラノ (783Km) 3,547円。去年から今年にかけて私が利用した、日本の新幹線にあたるイタリアの高速鉄道 (全席指定) の片道の値段である。

コネ、株主優待、ポイントカードをフル活用して... といった話ではない。鉄道会社のオフィシャルサイトで、誰でも使える4～6割引きキャンペーンの際にこちらの希望とすり合わせた結果、上記のような値段で、この国の主要都市に気軽に足を運んでいるのである。ユーロが強い現在のレートで換算すると3割増しになってしまうが、実感としては新幹線の東京～大阪片道が正規の格安で2,000円前後、とでも言おうか。4段階あるうち一番安いクラスで、6割引きのタイミングに恵まれれば、ナポリからローマまで片道10ユーロ (ユーロ圏感覚では1,000円) でお釣りまでもらえてしまう。タクシーなら、我が家から徒歩15分の隣町との境すら跨げない額である¹。

大雨の際に20分ほど遅れたことはあったが、概ね時間も正確で、時には予定時間より早く到着してくれる。接客サービスも大したことはないが、気分を害するようなことはない。何より地下鉄並みの値段と気楽さで利用できるその価値たるや、絶大だ。次の国内中長距離移動の際も、私は間違

いなく高速電車を利用するだろうし、何もメリットはないが、キャンペーンの際には周りにも声をかけている。

イタリア高速鉄道利用者が、なぜこのように恵まれているのか。それは、この国にいわば2種の新幹線が存在し、しのぎを削っているからである。一つは旧国鉄グループであるイタリア国有鉄道ホールディング (FS Italiane Holding) 傘下で旅客部門担当のトレニタリアが、全国を網羅する鉄道サービスの一環として2008年より運行している「赤い矢 (Feccia Rossa)」。もう一つは、高速鉄道旅客サービスのみ業務を特化²したイタロNtv (Italo-Ntv) が、その4年後に走行を開始した「イタロ (Italo 男性の名前でもあり、「イタリアの」という形容詞でもある)」である³。

ヨーロッパ圏の全鉄道自由化案が想起されたのは1991年だが、この壮大な案が現実味を帯び始めたのは、最初の関連法案 (Railway Package) がまとめられた2001年からである。2004年に第二関連法案が提出され、温度差こそあれ各国がこれを咀嚼・導入し始めた2006年にイタリアで生まれた、流線形のウサギをロゴとするこのイタロNtvは、高速鉄道サービス業務では世界初の100%私企業である。同社を手本に2016年、韓国で同業種の水西平沢高速線 (SR) が生まれるまでの10年間、

その存在は世界唯一であった⁴。

2012年。それまで旧国鉄グループが牛耳っていた高速鉄道市場に、イタロの真新しい深紅の車両が投入されるや否や、激しい市場競争が始まった。漁夫の利で利用者が浴しているその恩恵は、単純に考えても便数の増加や最新設備が挙げられるが、何よりも大きな意味を持ったのは、競争が減らし続けてくれる価格である。これは、2011～2016年の5年で、高速列車の料金は約40%減少し、市場は約80%拡大したというデータ⁵が裏付けてくれよう。この市場競争に巻き込まれたのは、従来のトレニタリアだけではない。いわば東京～大阪にあたるローマ～ミラノ市場で、「赤い矢」運行以前は絶対的だった空の便だが、現在ではライアンエアーは撤退、アリタリアとイージージェットは50～80%の削減を余儀なくされた。ハブ空港（ローマ、ミラノ）への乗り継ぎ、またはシチリアやサルデーニャ等の離島でもない限り、国内移動の際、飛行機を想定さえしなくなったのは、私だけではない。

イタリアにおける中長距離移動を、消費者に大変喜ばしい方向に一転させた、このイタロ N t v。今年1月18日には社名を車両名と同じ株式会社イタロ (Italo S.p.A.) に変更。翌月2月中の株式上場を目指し、1月23日に上場申請をした数日後、

アメリカのGlobal Infrastructure Partners (G I P) よりなんと100%の買収オファーが舞い込んだ。これは却下されるも、同社は買収額を増額して再オファー。結局2月7日に売却が決定した。最終買収額は19億8千万ユーロで、これに負債分も加え、総額25億ユーロ（約3,300億円）弱の取引が、わずか数日で完了した。

第四関連法案（2013）の指針に沿って、2020年12月14日から、EU全加盟国領土における高速鉄道サービス自由化が始まる。このレースでポールポジションを確保しているのは、上述のイタリアの2社であることは言うまでもない。そのスタートまであと3年を切ったタイミングと、ヨーロッパ圏を念頭に置いた計画がなければ、G I Pがこんな大金をわざわざここまでつぎ込みに来ることはなかったはずである。ということは、本番に向けた助走期間であるここ数年も、新生イタロによるあの手この手のキャンペーンに期待ができ、ライバルのトレニタリアも手綱を緩められないはず⁶。我々の腰は、軽くなる一方である。

イタリア同様、半島で生まれたS R。その韓国と、北朝鮮を挟んで地続きの中国が、世界でもけた違いの長さで最新の高速鉄道網を誇る⁷のは、偶然か。

註

1. 拙稿「タクシーの行方」（労働調査2012年4月号<http://www.rochokyo.gr.jp/articles/ab1204.pdf>）でも触れたが、タクシーが登録市町村から出ると、料金が倍になる規定のため。
2. 2015年12月からは、自社高速鉄道利用者限定で、一部の駅と周辺都市をつなぐ補助的バスサービスも開始している。
3. 参照：A cura del Prof. Andrea Giuricin, *I benefici della concorrenza nel settore ferroviario* (<https://italospa.italotreno.it/static/upload/i-b/i-benefici-della-concorrenza-nel-settore-ferroviario.pdf>)
イタロは、レール使用料（現在は8.2ユーロ/Km）を旧国鉄傘下でインフラ管理運営担当のイタリア鉄道ネットワーク（RFI）に払って運行している。
4. 参照：A cura di TRA consulting, *L'alta velocità nel mondo*, (<https://italospa.italotreno.it/static/upload/hs-/hs-nel-mondo-formattato.pdf>)
ただし、S Rはその株式を41%保有する韓国鉄道公社の子会社である点に関しては、大きく異なる。
5. 参照：3に同じ。
6. 国内では守備に回らざるを得ないが、国外では攻めにも出ており、すでにドイツ、ギリシャ、フランスで、高速ではないが鉄道サービスを開始している。昨年は100%出資でTrenitalia UKを設立し、イギリスでの旅客サービス業務も落札した。
7. 参照：4に同じ