

イタリア・ファシスト政権下における 北部地域輸送網整備と経済発展

——自動車製造と高速道路建設・鉄道輸送の融合と観光促進政策の視点から*——

日 野 真 紀 子

はじめに

I 先行研究

II イタリア自動車産業の発展

III イタリアにおける道路網と輸送の発展

(1) 高速道路建設と道路網の整備

(2) 道路網と鉄道網の競合から併用へ

IV 観光促進政策としての娯楽の組織化と食を通じた地域性の発見

おわりに

はじめに

新たな交通手段の誕生と同時に発生する既存の輸送手段との競合は、古今東西で起きている現象である。本稿ではイタリアにおける両大戦間期（以下戦間期と略）の交通輸送網に着目し、当該期の北部地域の経済成長と関連付けながら、経済史的な視点で考察を進める。自動車産業の誕生と高速道路建設、観光業という関連産業からも検討を加えながら、交通基盤の変化が与えた社会的・経済的影響の考察を試みたい。

戦間期のイタリアで鉄道と自動車との間に起こっていた輸送手段の競合は、世界の中でもかなり初期に起こっていた現象と言ってよい。同国の統一以前の19世紀前半から鉄道建設が各地で進み、第一次世界大戦前後には鉄道は大衆が利用する交通手段となった。20世紀に入ると自動車製造が盛んとなり、同国が得意としたのは、職人的な自動車製造であった。同時期に先行していたアメリカやドイツが製造する種類の自動車とは異なっていたが、それでも大衆車が生産され始めるようになる。

イタリアでは数多くの自動車製造企業が誕生したが、なかでも *Fabbrica Italiana Automobili Torino*（以下 FIAT 社）が国内随一の生産能力を持ち、市場をほぼ独占した。同社はトラック製造を中心に1930年代以降自動車製造と輸出をおこなった。国内需要は乏しいものの自動車製造が旺盛であり、自動車専用道路として1924年に世界初の高速

*本研究は JSPS 科研費 JP 18K12829 の助成を受けたものである。

道路「アウトストラダ *autostrada*」が実現し、道路輸送網の整備が進んだ¹。高速道路建設の動きは、後述するように、技術者プリチェッリ *Piero Puricelli* がファシスト政権へ積極的に働きかけることにより実現したが²、生活水準の低さから大衆による十分な自動車購買にはつながらず、本格的なモータリゼーションを迎えるのは戦後のことである。

当初主に北部地域に高速道路が建設され、鉄道が通っていない地域と都市を、また、鉄道を介して主要な港と隣国を結びつけた。しかしながら、同国の先駆的な一連の動きは、世界大恐慌によって状況が一変する。第Ⅲ節で触れるように、高速道路建設は縮小、さらに1935年には建設中止に追い込まれる。同時に、鉄道利用の停滞による経営改善のために、政府によって道路事業を鉄道と有機的に結び付ける努力がなされた。これは、初期におこなわれた鉄道と自動車、また、海運も含む複合一貫輸送 *intermodal transport* を目指す動きと考えられる³。また、本稿では触れられないが、同国では民間航空輸送も戦間期に始まっている。国内外の鉄道旅客数を増加させるために、第一次大戦後には観光業が意識されるようになり、政府がこれを後押しすることになった。

第一次大戦以前の観光では、限られた富裕層がその対象であった。しかし、欧州諸国で流行していた旅行団体がイタリアでも次々と結成され、これらがファシスト体制のもと、ドーポラヴォーロ事業 *Opera nazionale del dopolavoro* に吸収されていった。デ・グラツィア (1981) が明らかにしたように、政府はドーポラヴォーロ事業団を活用し、余暇を用いて労働者にラジオ、演劇、映画、スポーツ、観光などを含む娯楽を提供し、ファシスト思想の普及活動をおこなっていたことはよく知られている。

イタリアでは第一次大戦以前のいわゆるジョリッティ期 (1901-1914年) にミラノ・ジェノヴァ・トリノの都市を繋ぐ工業三角地帯と呼ばれる北西部地域が著しく発展し、その後のファシスト期も南北間の経済格差は広がり続けた⁴。1861年の国家統一時より

- 1 ドイツにおけるアウトバーンの建設構想はワイマル中期からあったが、ナチスの権力掌握とともに経済・政治政策的に重要となった。1933年5月1日にヒトラーが全長7,000 kmの自動車道路網の建設計画を公式に発表し、1935年5月のフランクフルト=ダルムシュタットの部分開通を最初にして、1938年末には3,000 kmのアウトバーンが開通した。(小野清美 (2013) 『アウトバーンとナチズム』 121-125頁)。
- 2 *Piero Puricelli* (1937), 'Le strade d'Italia e l'indipendenza economica', Luigi Lojacono (ed.), *L'indipendenza economica italiana*, pp.608-611. プリチェッリ (1883-1951) はチューリヒ連邦工科大学を出た技術者で、ミラノに戻り、自身で企業を設立し、イタリア・ツーリング・クラブ *Touring Club Italiano* の有力会員となり、1922年にイタリア王立自動車クラブ *Reale automobile club d'Italia* のスポーツ委員として参加した。ミラノ=コモ・マッジョーレ湖間の高速道路計画をイタリア・ツーリング・クラブに提案し、ムッソリーニと出会うことで1923年2月に公共工事最高委員会 *Consiglio superiore dei Lavori pubblici* の一員となり、高速道路が建設された。(Podestà, Gian Luca (2016), *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol.85, [https://www.treccani.it/enciclopedia/piero-puricelli_\(Dizionario-Biografico\)/\(2021/06/29\)](https://www.treccani.it/enciclopedia/piero-puricelli_(Dizionario-Biografico)/(2021/06/29)))
- 3 第二次大戦中イタリア国鉄のように完全に破壊された欧州の鉄道網はないといわれる。1945年4月25日時点でイタリア国鉄の固定施設の約60%、車両の約70%が完全に破壊され、再建と復興に約1兆5,050億リラ (約8,762億円) を支出した。(日本国有鉄道 [編] (1965) 「イタリア国鉄長期計画と南部経済の発展」 『外国交通調査資料』 19(12), 56頁。ウォルフガング・メッサーシュミット, 日本国有鉄道 [編] (1957) 「戦後のイタリア国有鉄道」 『外国交通調査資料』 11(7), 275頁)。
- 4 Tonniolo, Gianni (ed.), (2013), *The Oxford handbook of the Italian economy since unification*, pp.581-583.

も1951年時点の南北経済格差は顕著となり、トニオロ（1993）はファシスト政権が南部に害を与えたとする⁵。当該期の格差拡大の要因として、南部の後進性に加え、北西部地域の産業が飛躍的に発展した背景に、国内道路網の発達により主に北部地域の輸送が大幅に改善されたことが考えられる⁶。

道路網の充実による、北西部地域での産業集積地の発展は以下のような流れが考えられる。同国の国内需要は大きくなかったため、輸出が重要であった。北西部地域間の輸送とイタリア最大の港であるジェノヴァ港及びフランス・スイス・オーストリア・ユーゴスラヴィア国境へ向けた輸出のための条件が整ったことで、製造業を中心とした経済活動が活発化したことが推察される一方で、南部地域はこの北部地域の輸送ネットワークと繋がっていなかったため、北部地域の経済がより発展した。

イタリア発の高速道路網建設にはヨーロッパ各地を繋ぐ計画が含まれ、壮大さがみられる⁷。しかしながら、ナショナリズムの台頭がみられる戦間期においてこの計画の遂行は困難であり、その真価は戦後の本格的なモータリゼーションと欧州統合で発揮されることとなった⁸。したがって、戦間期の高速道路建設の効果は、まず国内、主に北部地域で波及したと考えられる。道路網の効果は鉄道路線区域以外の起伏に富んだ同国の地形の、主に北部の都市と郊外を結び付け、既に発展が著しかった北西部地域の工業地帯間での物流の活性化に寄与したことをここで示したい。

本稿の構成は以下の通りである。初めに本稿の対象は複数の関連分野にまたがっているため、各分野の先行研究に簡単に触れる。次に、国民国家の意識が強くなる戦間期において、収益が停滞する鉄道と、モータリゼーションを迎えていない時点での高速道路の維持・活用について経済史的な観点から検討する。具体的には、最初にイタリアの自動車産業の発展について概観し、次に、高速道路によって国内、特に北西部地域間でのモノ・ヒト・カネの移動が活発となったことを確認する。大恐慌期に競合する鉄道網と自動車の共存については、期間を二つに分けて検討する。まず、大恐慌以前の高速道路建設と道路網の整備を概観した後、次に大恐慌期以後の高速道路建設・活用と鉄道業との競合から併用の政策に転換していく様子を観察する。最後に、鉄道と高速道路を活用する観光業の発展について、国外旅行者の観光促進策として中間団体の役割を観察する。イタリア観光業促進公団、ドーポラヴォーロ事業団、イタリア・ツーリング・クラ

5 Tonniolo, Gianni (ed.), (2013), *The Oxford handbook of the Italian economy since unification*, p.583.

6 Fenoaltea (2011) も、第一次大戦以前の北部地域の発展の要因について、鉄道による交通網の改善を挙げている。

7 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, p.135.

8 イタリアでは陸続きの国境を接するフランス、スイス、オーストリア、ユーゴスラヴィアと北部地域の高速道路が繋がるのは戦後のことであり、ミラノからナポリにいたる南北を繋ぐ740 kmの高速道路アウトストラダ・デル・ソーレ *autostrada del sole* が開通するのは1964年のことである。（関淳（1970）「アウトバーンに迫るアウトストラダ」『道路』（350）、59頁。）

ブ Touring Club Italiano (以下 TCI と略) などによる, 鉄道, 自動車・バス, 自転車の活用と, 食を通じて国内外へイタリア諸都市の知名度を上げていく様子を観察する。

I 先行研究

まず初めに, 従来の輸送に関する研究について触れておく。輸送について, 産業革命期から長距離鉄道輸送のおかげで驚くほどの費用低下がもたらされた。藤田=ティス (2017) によれば, 集積の経済を議論するとき, 輸送費が減少することで, 経済活動の立地の重要性は増すこと, また, 輸送費用には, 輸送費用そのもの, 時間費用, 取引費用, 関税などが広範囲に含まれることが重要である。

企業が柔軟性を追求しようとするとき物流は重要な問題であるが, 輸送は経済学の基本モデルにおいて主問題として取り扱われてこなかった。産業革命以来輸送費用が低下していることを理由に, 国際経済学では貿易は輸送費用なしで考えられることが継続されてきた。これを疑問視した新貿易理論により空間の重要性が従前より意識されるようになり, 近年提唱される新経済地理学では, 新貿易理論に加えて, 資本と労働が空間内にどのように分布するかが経済活動の地域間の分布と空間不平等の度合いを決定する新しい経済学の分野となっているように, 輸送の重要性は注目されている。

輸送手段の競合について, 現代では二酸化炭素排出量や防災など環境にやさしい輸送などが差別化や比較における重要な指標と考えられている。具体的には, 現在 EU では共通交通政策で, 欧州横断交通網を指定して, 道路, 鉄道, 複合輸送, 内陸水運など整備計画を策定し, 投資を促す支援策を講じている。具体的には貨客混載, 輸配送頻度の適正化, 輸配送の共同化, 物流センター配置による輸送効率化などである。現代のヨーロッパでは, 主要な貨物流動は南北間 (主にオランダ/ベルギー/ドイツ~イタリア) で生じており, 特に鉄道貨物輸送とトラック輸送の結合を目的とした複合一貫輸送の促進が EU によって掲げられている。

戦間期を対象に鉄道と自動車輸送について検討する場合は, 価格, 輸送時間, 輸送経

9 藤田昌久=ジャック・F・ティス (2017) 『集積の経済学』7-9頁。

10 藤田昌久=ジャック・F・ティス (2017) 『集積の経済学』29-30頁。

11 現在では輸送手段を貨物自動車から環境にやさしい鉄道, 船舶へ転換するモーダルシフトという施策が重要となっている。

12 小澤茂樹 (2015) 「高速道路会社による貨物鉄道会社の設立 - Brenner Autobahn AG の事例 -」『高速道路と自動車』58(8), 37-41頁。EUでは鉄道事業の参入自由化が進展し, イタリアでは高速道路会社が貨物鉄道会社を設立する事例があり, 自社の高速道路の併走ルートで鉄道貨物輸送量を増大させている。また, 近年の自家用車から公共交通へ誘導することで渋滞緩和, 環境汚染抑制を目指すイギリスの政策は, 大きくは欧州の傾向となっている。「交通政策を大きく転換した英国 (特集 欧州緊急報告 大改修時代の到来で激変する公共事業) 『日経コンストラクション』(310), 日経 BP 社 (2002), 38-41頁。」

路（政治情勢）が重要な指標となる。第二次産業革命を経て急増する製造業での製品輸送では、鉄道輸送と自動車輸送など各種輸送手段個々の長所を結合させ、荷主の要請に合致させた、輸送費用の低減を目指す複合一貫輸送の実現は、主に戦後に世界各国で起こった現象である。欧州の鉄道と自動車輸送の競合の比較については、Millward（2005）に詳しく、ヨーロッパ諸国では、鉄道の収益が上がらない状況は1930年代に幅広くみられたことが指摘されている。¹³

日本で複合一貫輸送の実施を議論したものとしては勝呂（1973）、戦後フランスにおける鉄道シェア減退について経済的な考察を行った八雲（1970）の研究や、ドイツにおける高速道路と鉄道の関係性に着目する小澤（2015, 2016）の研究がある。フランスではイタリアと同様の現象が少し遅れて発生し、イタリアの施策を参考にしながら実施されていったものと考えられる。フランスについては、今村（1960）がフランス・ナショナル鉄道についてラムプが発表した論文を紹介している。これによれば、同国では1934年以降鉄道不採算路線について支出節減が試みられ、1951年に最初のトラックによる代行貨物輸送を試み、1957年初めまでに総計2,000 kmの線区が廃止され、75駅の「中心駅（代行）」輸送に転換している。¹⁴ また、セミトレーラー輸送については、¹⁵ 自動車輸送によってフランス鉄道が不利となったため、1938年に鉄道とトラックの輸送任務の分配に関する最初の法律が制定され、鉄道は長距離輸送を、自動車は集配と近距離輸送を担当すべきこととなり、技術的措置と運賃上の措置がとられるようになった。

フランスでは1949年になり、鉄道・道路協同輸送の実施のための法律が制定され、長距離トラック業者に従来の戸口から戸口までの道路輸送を放棄させ、セミトレーラー方式に移行させるようにしたのである。大型コンテナ輸送は戦間期にアメリカで鉄道に使用されて発展した。ヨーロッパ諸国間の鉄道はコンテナ開発で別々の道を進んだため国際間の輸送では大型コンテナは一定の条件のもとでのみ使用され、戦後になり国際間の戸口から戸口への輸送も鉄道と道路の複合一貫輸送形態で行うという動きが生じた。¹⁶ しかしながら、物流の整備と製造業の発展に関する研究、また、戦前に言及した論文が寡少であることから、歴史的な変遷とその効果については十分に検証されていない部分が多い。

Mariotti（2015）によると、現代のイタリアにおける輸送は、中小企業の多さから非常に細分化されていることが特徴である。外国資本が国内に入ってくる直接投資は主に

13 Millward, Robert (2005), *Private and public enterprise in Europe*, Cambridge: Cambridge University Press, pp.146-150.

14 今村晋一郎（1960）「フランスの鉄道・道路協同輸送概観」『運輸と経済』56-57頁。また堀（2003）は戦後のフランスの交通政策を明らかにしている。

15 牽引車（セミトラクタ）と、後輪だけがついた荷物を載せる荷台をセミトレーラーと呼ぶ。

16 今村晋一郎（1960）「フランスの鉄道・道路協同輸送概観」『運輸と経済』56-57頁。

北部地域になされ、とくに国内物流の中核である北西部が投資の61%を受け入れており、北東部地域は19%、中部地域では12%、南部島嶼部はたった8%である。このように南北間の経済格差が顕著となっている。さらに北西部地域を州別でみると、ロンバルディア州が43%、リグーリア州が12%となっている。物流業は製造業企業に近接した地域に需要主導されていることから、産業立地が北西部地域に偏っている傾向をあらわしている。

このような地域の特徴はいつ頃からみられるようになっていたのか。Maggi (2009) が各交通手段について包括的な研究を行っている。また、イタリアにおける複合一貫輸送の歴史について、Maggi (2004) によれば、戦間期のイタリア半島では自動車輸送網が張り巡らされていたが、同時に狭軌の鉄道が、特に後進的な南部地域に建設され続けていたことが指摘されている¹⁷。同時期に南北地域で異なる交通手段が建設されており、これが地域差を生んだ可能性が考えられる。

イタリアの自動車産業については、国内外で多くの研究蓄積がある。イタリアの自動車産業を代表するFIAT社に関しては、1899年のその創立から現代にいたるまで、経営者アニェッリ Giovanni Agnelli、企業の組織的な変革、労使関係、工場を置いたトリノとの都市形成など、Castronovo (1999) をはじめ様々な視点から数多くの研究がなされている。イタリアの工業化の歴史で重要な役割を果たした同社は、事業の多角化をすすめる、自動車製造だけでなく、鉄道、航空機、建設、流通、軍需産業、情報通信なども擁するFIATグループとなった。同国では現代においても人気のある自動車製造業者・ブランドが多く存在し、その製品や製造の姿勢で注目を集めている。また、自動車産業は高速道路建設や交通基盤の利害関係者であり、第Ⅲ節にあるようにFIAT社は自動車普及を目的として、実際ピエモンテ州における高速道路建設に大きな影響を与えた。

高速道路制度については、専門家や国による調査報告が定期的になされているため、主に戦後の各国の制度と技術を検討する多くの邦語資料がある。イタリアの道路網に関しては、ファシスト期に世界に先駆けて高速道路が完成し、その本格的な発展は戦後にみられる。ファシスト期に欧州横断高速道路建設を着想し、イタリアのアウトストラーダ(高速道路)の立案者である技術者プリチェッリ Piero Puricelli を抜きにその歴史について語ることは難しく、この点についてはMoraglio (2017) が詳しい。イタリアの高速道路建設は世界大恐慌を経て、民間企業に高速道路建設・維持を一定期間委託するコンセッション方式が上手くいかなくなると、1935年に高速道路建設は頓挫することになり、同国の高速道路建設は戦後に持ち越され、本格的なモータリゼーションの時代

17 Mariotti, Ilaria (2015), 'Location Determinants of transport and logistics FDI's. A focus on China and Italy', *Transport and logistics in a globalizing world*, Cham etc.: Springer, pp.30-31.

18 Maggi, Stefano (2004), 'Intermodalità nella storia', Giuntini, Andrea, e Pavese, Claudio (a cura di), *Reti, Mobilità trasporti*, p.19. 鉄道史のサーベイはGuardagno (2004) がおこなっている。

を迎えることとなった。

最後に、イタリアの観光業についても多くの研究が存在する。19-20世紀のイタリアの観光業を包括的に研究したのは Berrino (2011) である¹⁹。しかしながら、観光業と交通基盤に視点をおいたものは管見によれば乏しい。中世期からの観光業を概観したものに、Jelardi (2012) があり、高速道路について記述があるものの、関連産業まで踏み込んだ分析はなされていない。また、イタリア・ツーリング・クラブ Touring Club Italiano の歴史については Pivato (2011) がその歴史を明らかにするなかで、戦間期における国外への宣伝活動を記している²⁰。観光業は同国の主要産業として認識されているが、自動車産業と輸送手段の視点から観光促進の背景と具体策を検討することには意義があると考えられる。

II イタリア自動車産業の発展

戦間期におけるイタリア人の生活水準は自動車購入には十分ではなかった。しかし、少数ながらイタリア製の自動車は国外で高評価を得ていた²¹。1922年になるとイタリア車は著しく発達し、産業保護が強くなり輸入車がほとんど入らない状態となっていた²²。

1899年7月11日にアニェッリ Giovanni Agnelli がトリノで設立した自動車会社 Fabbrica Italiana Automobili Torino (以下 FIAT 社) を皮切りに、フランスで盛んとなっていた自動車熱に刺激されて、イタリアでは1907年までに70社の自動車会社が誕生した。これらの会社の大半は1907年の恐慌で破産したが、トリノではFIAT社の他、Itala社、Lancia社が、ミラノではAlfa-Romeo社、Bianchi社、Isotta社などが恐慌後も生き残った。また、これらの企業の大部分は個人の手で、友人、親戚・縁者の出資をもとに行われ、それまで同国では土地や債券に向けられていた個人貯蓄が工業へ向けられるようになった²³。

19 1990年代以降の近年の観光事業計画についてはメランドリ (2007) が詳しい。

20 Pivato, Stefano (2011), *Il Touring Club Italiano* [Kindle版], 検索元 amazon.co.jp (Privato, Stefano (2011) 第4章, 15-17段落)。

21 イタリアの自動車産業は1895年パドヴァに最初の自動車工場が誕生し、パドヴァ大学のエンリコ・ベルナルディ Enrico Bernardi 教授の発明によるガソリンエンジンを搭載した自動車が開発された。また、同年ミケーレ・ランツァ Michele Lanza がトリノで自動車の生産をおこなった。これらが実験段階を除くイタリアにおける自動車製造の始まりといえる。(松浦他 (1968) 『イタリア経済』 47-48頁。)

22 ロールスロイスのような特別な車以外は関税により実質輸入がなかった。フォード社やフランスの製造業者はイタリアで組み立てを行っているが、イギリスの企業は見込み利潤は経費と正当化できると考えていなかった。(Department of Overseas Trade (以下 DOT と略) (1927), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dated March, 1927*, p.35.) イギリス車は競争力がないが、車と自転車用のイギリス産アクセサリーは大きな需要があると報告された。(DOT, *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dec. 1922*, p.31.)

23 松浦保他 (1968) 『イタリア経済』, 48頁。

なかでも FIAT 社はイタリア信用銀行 *Credito Italiano* と結びつき、軍需関連産業に資本参加あるいは新会社を設立するという方法で集中化・大規模化を遂げた。車体メーカー、冶金、造船、ボールベアリング、工作機械部門を支配し一大コンツェルンを築いた。1908年には航空機用エンジンを開発・生産し、1909年には25-36席の乗合自動車を市場に出した。²⁴ トリノには9社による自動車工業連盟 *Unione italiana fabbriche di automobili* が1912年12月に結成され、同年には *Tipo Zero* という最初の量産車が誕生し、生産規模は小さかったが、職人生産を脱した産地がトリノに形成され始めた。²⁶

その結果、FIAT社製のタクシーがニューヨークやロンドンに現れるようになり、リビア戦争ではFIAT社は軍用車を製造して、第一次大戦直前には世界的な知名度を得るようになる。²⁷ 1915年に第一次大戦へ参戦したイタリアは、民間企業で生産協力グループが組織化され、FIAT社はトラックを含む車両の生産を1914年4,644台から18年には16,542台に拡大し、さらに航空機用・船用エンジン、機関銃なども生産した。鉄鋼不足を補うためにトリノのリンゴット *Lingotto* 地区に製鋼工場が新設された。²⁸

1920年代前半にFIAT社は大きな成長を遂げたが、国内の自動車製造で同社だけが突出した規模を誇ることになった。同社は日産約200台となり、同国の次点の製造業者は *Ansaldo* 社でかろうじて日産12台、*Lancia* 社は10台、その他7,8社の工場では一桁であった。資金不足と価格抑制により、購買の割合は年末に落ち込み、一方で賃金と製造コストは上昇した。FIAT社、*Ansaldo* 社、*Lancia* 社はまだ自由に販売できており、そのうちFIAT社は国内生産の4分の3を占め、輸出に向けるほどの卓越した地位にあり、*Ansaldo* 社は輸出のコネクションを中央ヨーロッパに持ち、*Lancia* 社は *Lambda* モデルなど多くの新規性を持っていた。²⁹ 1927年にはトリノで「イタリア自動車クラブ *Automobile Club d'Italia*」が設立され、有力な道路ロビー団体として影響をもった。³⁰ その後再編で法人となり「王立イタリア自動車クラブ *Reale Automobile Club d'Italia*」と改称し、定期刊行物が出版された。

さらに、図1からわかるように、1930年代に入ると自動車の使用数は鉄道に比べて飛躍的に増加した。その兆候は1920年代後半からみられ、フランスの三社がイタリア

24 松浦保他 (1968) 『イタリア経済』, 48-49頁。

25 最初の活動は1914年第四次ジョリッティ内閣のファクタ蔵相への自動車税 *tassa di circolazione* の引き上げ反対要請であった。(富永孝雄 (2007) 「イタリア自動車産業の確立と国際化の過程」『日伊文化研究』(45), 92頁。)

26 富永孝雄 (2007) 「イタリア自動車産業の確立と国際化の過程」『日伊文化研究』(45), 91-92頁。

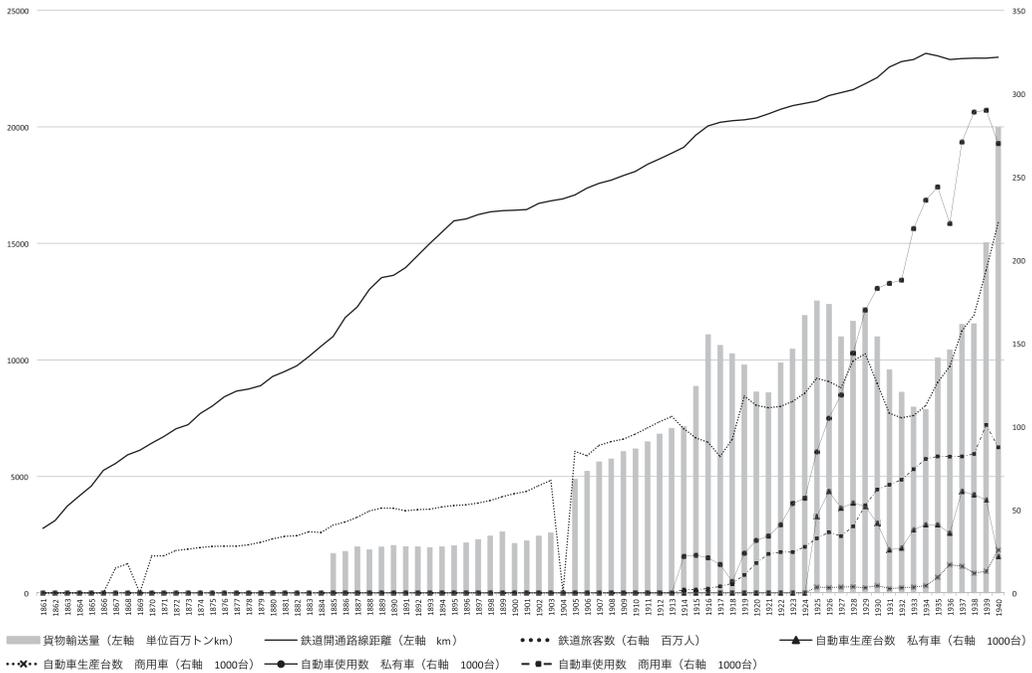
27 松浦保他 (1968) 『イタリア経済』, 48-49頁。

28 富永孝雄 (2007) 「イタリア自動車産業の確立と国際化の過程」『日伊文化研究』(45), 92頁。

29 DOT (1926), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dated December 1925*, p.45.

30 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, p.11.

図1 鉄道開通路線距離・貨物輸送量・鉄道旅客数・自動車生産・使用台数（1861-1940年）



（資料） Mitchell, Brian R. (2003), *International historical statistics: Europe 1754-2000*, 第5版, Palgrave Macmillan, pp.673, 676, 679, 688, 692 から作成。

への製品配送のために店を開き、フォード社はトリエステに支店を開いた。³¹ イタリア・フォード社は観光意欲を高めるためにフィレンツェの大聖堂を掲載して、Lincolns モデルの美しさを強調し、ミラノにある車販売サロンを訪れるように広告を出した。³² FIAT社は、関連会社の Ceirano 社と Spa 社を含めて、1930年時点で国内の自動車・バス・貨物車を含む自動車製造の約81%を供給した。³³ 外国製造業者との競争が激しくなっているにもかかわらず、イタリアでは1924年に18,988台から翌年29,041台へ輸出が増加した。³⁴ 国内で採算の合わない鉄道路線を廃止する際、代替としてバス路線が敷かれ、バスの供給は表1にあるように、国内の自動車製造企業が担うことになった。

1930年代に入ると自動車産業はアメリカやその他の工業国との競争が激しくなり、また、いくつかの国で関税が上昇して、外国市場に輸出することが難しくなった。しかしながら、国内市場の販売は価格の下落もあって増加し、輸出の損害を一定程度相殺し

31 1929年4月に自動車製造業協会 Anfia はフォード社のパレルモ・トリエステ地域へのタクシー進出計画に対しムッソリーニに反対陳情を行った。（富永孝雄（2007）「イタリア自動車産業の確立と国際化の過程」『日伊文化研究』(45), 103頁。）
 32 Lasansky, D. Medina (2004), *The renaissance perfected*, Pennsylvania: the Pennsylvania state university press, pp.209-210.
 33 Banca Commerciale Italiano (1932), *Movimento economico dell'Italia: raccolta di notizie statistiche per l'anno 1931*, p.330.
 34 DOT (1926), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dated December 1925*, p.45.

表1 1933年にイタリアの都市バスとして使用されていたバス製造企業の内訳

製造企業	内燃エンジン	ディーゼル	電気自動車
Lancia	408	1	-
Spa	256	-	-
Fiat	149	-	-
Ceirano	13	-	-
O.M.	3	-	-
Ansaldo	3	-	-
Citroen	3	-	-
G.M.C.	2	-	-
Billing Stedens Motor (Benzo elettrico)	1	-	-
Alfa Romeo	-	31	-
Rognini & Balbo	-	-	45
V.A.I.	-	-	9
Elettrobus Fiat (トロリーバス)	39 蓄電池, 6 トロリーバス	-	6
Stigler	-	-	6
合計	838	32	66

(資料) Ministero delle Comunicazioni (1936) *Dati statistici per gli anni 1931-1932-1933*, IV servizi vari, Roma : Istituto poligrafico dello stato libreria, p.36.

³⁵た。1930年の輸入台数は5,786台(うち1,096台がトラクター)で、1931年には1,281台(うち686台がトラクター)と激減した。これは関税が増加したことで輸入がほとんど止まり、³⁶実質4,464台のアメリカからの輸入となった。イギリスからは304台が輸入され、輸入額は4,686,983リラであった。1930年12月31日時点におけるイタリアで登録された自動車は201,909台であり、³⁷1929年の181,325台から増加した。

1930年代にフォード車の動きを阻止し、国内市場を独占していたFIAT社でさえ、「大量生産に注力し集中することには大変慎重で」³⁸あった。同社は、トリノのリンゴット地区に近代的な新工場を設立した。1919年から1929年の間に29のモデルを生産し、さらに船や航空機エンジンの生産に多角化した。³⁹1926年に乗用車・産業用自動車合わせて63,800台を生産し、恐慌後1937年によくこの水準まで回復した。必要な規模の経済性を満たすほど大きくない国内市場への「転進」政策は、10年間にわたり当該部門に深刻な不況をもたらした。⁴⁰1929年におけるアメリカの自動車生産は500万台以上、イギリスとフランスは25万台、ドイツは13万台、イタリアは合計で5万5,000台に限られ、そのうち2万7,000台は輸出向けであった。⁴¹イタリアで流通していた自動車

35 DOT (1930), *Economic conditions in Italy*, Dated April, 1930, p.58.

36 イギリスからの輸入には1トンの車一台で200ポンドを越す輸入関税が課された(1ポンド=72リラ)。(DOT (1932), *Economic conditions in Italy*, Dated September 1932, p.37).

37 DOT (1931), *Economic conditions in Italy*, Dated June, 1931, p.47.

38 Zamagni, Vera (1993), *The economic history of Italy 1860-1990*, pp.288-289.

39 Zamagni, Vera (1993), *The economic history of Italy 1860-1990*, pp.289.

40 Gianni トニオロ (1997) 『イタリア・ファシズム経済』115頁。

41 Zamagni, Vera (1993), *The economic history of Italy 1860-1990*, pp.289.

台数は当時 20 万台ほどしかなく、これは Alfa-Romeo, Bianchi, Lancia や Maserati 社のような職人的な製造業者の生き残りを意味している。⁴²

1930 年末に自動車の輸入関税が大幅に引き上げられ、約 5,800 台だった輸入台数は 2 年後には 800 台以下に減少した。国内価格は高価格が維持され、雇用と付加価値は生産量ほど低下せずすんだ。しかし、自動車部門の競争力は、少なくとも恐慌初期には著しく低下した。⁴³

天然資源も乏しく、国内の購買力も低いイタリアが自動車産業に力を入れた背景には、石油産業に関する希望的観測が考えられる。石油はイタリア国内で掘削が可能であり、1929 年 5,886 トンから 1930 年 7,150 トンへ生産が増加した。この増加はパルマ郊外のフォンテヴィーヴォ Fontevivo 地域の掘削の良好な結果から、増加は続くと考えられていた。政府の石油掘削事業に関する政策において非常に重要な変化は、1931 年春に告げられた石油掘削に外国資本を導入することを許可するというものであった。必要な資本が国内に不足し、外国資本の導入がそれゆえ歓迎されていると認識されていた。⁴⁴

1932 年時点で自動車産業全体では 21 工場が生産を行っており、輸出産業となっていた。実際、日産 250-300 台で自動車の一つの工場が生産され、全体で約 400 台の自動車が生産された。北部地域と首都ローマがあるラツィオ州で人口当たりの自動車台数が多かった。⁴⁵ FIAT 社は 1932 年に消費者向けに Balilla 508 の生産を開始したが価格が高く、大衆向け小型車とはいえなかった。1936 年になると Topolino A 500 の生産が始まったが、日産 5,000 台といわれるフォード社の量産規模には程遠い水準であった。⁴⁶

機械工業の中で最重要だった自動車産業では、1938 年には 53,900 台の乗用車と 3,700 台の産業用車両が生産された。恐慌期に自動車生産量はほぼ半減したが、1933 年には回復の兆候が見られ、1934-37 年の間に生産台数は年 10.6% の増加を示した。なかでもトラック部門の発展はより急速で、その生産は同期間にはほぼ 4 倍となった。⁴⁷ 恐慌期における自動車国内市場は 70-80% を FIAT 社製が占め、輸出もおこない、次に Lancia 社に限られた顧客に高級車に特化して製造した。FIAT 社の売り上げの多くは 35 馬力以上のディーゼルトラックで、その他にも二社製造業者がおり、外国企業からライセンスを得てディーゼルトラックを製造していた。⁴⁸

FIAT 社の代表ヴァレッタは同国のモータリゼーションを可能にする条件を提案し

42 Zamagni, Vera (1993), *The economic history of Italy 1860-1990*, pp.289.

43 Gianni トニオロ (1997) 『イタリア・ファシズム経済』115-116 頁。

44 DOT (1931), *Economic conditions in Italy, Dated June, 1931*, p.91.

45 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.92. ロンバルディア州では 110 人あたりに自動車一台、ラツィオ州では 120 人、ピエモンテ州では 125 人、リグーリア州では 135 人、エミリア州では 150 人、トスカーナ州では 160 人、ヴェネト州では 200 人、シチリアでは 350 人だった。

46 富永孝雄 (2007) 「イタリア自動車産業の確立と国際化の過程」『日伊文化研究』(45), 93 頁。

47 Gianni トニオロ (1997) 『イタリア・ファシズム経済』209 頁。

48 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.94.

た。①ガソリン税の軽減、②4%の奢侈税の廃止、③課税所得2万リラの個人が購入可能な車価格の設定、④新規登録車の自動車税廃止、⑤免許査証等、車走行に係る諸負担の軽減。このうち新規登録車の自動車税の免税は期間限定で行われたが⁴⁹、提案はムッソリーニに全面的に受け入れられることはなく、大衆車モデルの生産は戦後に持ち越されることになった⁵⁰。

1934-37年における発展は、輸入代替によるもののごくわずかであり、3分の1は輸出増加によるもので、残りの60%は内需の増大によるものだった⁵¹。エチオピア戦争の終結とリラの切下げにより輸出量は大きく増加し、植民地需要は逆に減少した。自動車産業における雇用は同期間に年約29%の割合で増加した。

Ⅲ イタリアにおける道路網と輸送の発展

イタリアでは先に述べたように、世界に先駆けて高速道路が建設された。その理由の一つとして、鉄道建設における同国の地形の複雑さに起因する建設費用の高さがある。また、前節でみた自動車製造の盛り上がりと同時に、「戸口から戸口への貨物輸送」が好評を博した。戦間期に自動車交通量が増加し、戦後同国は本格的なモータリゼーションを迎えることになる⁵²。本節では同国で自動車普及策としても捉えられていた高速道路事業について検討し、大恐慌を機に高速道路事業運営が悪化すると、政府が鉄道網を基軸に道路網を活用する方向へ転換していく様子を観察する。

Ⅲ- (1) 高速道路建設と道路網の整備

前節でみたように第一次大戦以前からイタリアでは自動車が製造されていたが、自動車の普及が急速に進み始めるのは高速道路が建設されてからである。第一次大戦後数年間で馬車から転換し、鉄道が発展した⁵⁴。戦間期には既存路線の電化がおこなわれ、新路線の建設やディレティシマ *direttissima* と呼ばれる四路線が1922-34年のうちに敷設さ

49 Istituto centrale di statistica del regno d'Italia (1936), *Annuario Statistico Italiano anno 1936*, p.95.

50 富永孝雄 (2007) 「イタリア自動車産業の確立と国際化の過程」『日伊文化研究』(45), 93頁。

51 トニオロ Gianni (1997) 『イタリア・ファシズム経済』, 209頁。

52 イタリアでは1947年に18,319両の貨車が道路運搬用ローラーで運搬されていたが、1952年になると12万両を超えた。(ウォルフガング・メッサーシュミット, 日本国有鉄道 [編] (1957) 「戦後のイタリア国有鉄道」『外国交通調査資料』11(7), 279頁。)

53 1910年の国道は8,300kmほどしかなかった。(Banca Commerciale Italiano (1929), *Movimento economico dell'Italia: raccolta di notizie statistiche per l'anno 1928*, p.372.)

54 Banca Commerciale Italiano (1932), *Movimento economico dell'Italia: raccolta di notizie statistiche per l'anno 1931*, p.553. イタリアでは1839年に両シチリア王国でナポリ=ポルティチ間, 1840年にロンバルド=ヴェネト王国でミラノ=モンツァ間, 1844年トスカーナ大公国でリヴォルノ=ピサ間, 1848年サルデーニャ王国でトリノ=モンカリエレ間など1861年の王国統一以前に次々と鉄道が開通した。(Maggi, Stefano (2009), *Storia dei trasporti in Italia*, pp.19-20.)

れ、より速い電車サービスが登場することで人々の観光に対する意欲が高められた。⁵⁵ さらに、自動車産業の発展と同時に道路網の発達と大型車の登場で、物流においては目的地まで直接運送できるトラックが好まれるようになった。

自動車に関する法律も1920年代に次第に整備されていった。王令1927年3月15日第436号と王令1927年7月29日第1814号は、自動車の購入と販売契約における規則を制定しており、また1927年10月28日に王立イタリア自動車クラブ Reale Automobile Club d'Italia の本部において、陸運事務所 Pubblico Registro Automobilistico (PRA) が設立された。王令1929年7月8日第1158号は、PRAに関する配置と徴用及び警察と交通に関する王令1928年12月2日第3179号との調整のための法律であった。⁵⁶ PRAへの国内の自動車登録は徐々にこなわれた。

表2は陸運事務所(PRA)に登録された自動車台数を地域別に集計したものである。これからわかることは、1930年代を通じて全国の自動車と貨物車台数の約40%、牽引車では30%強、バスの約30%が北西部地域で登録されており、北東部は自動車とバスで20%弱、牽引車は約30%、貨物車では20%強を占めていたことである。つまり、半数以上の自動車が北部地域で登録されており、物流と関係する貨物車と牽引車については、北部地域が中心であり、より積載量が大きい牽引車については、北西部地域で優位であったことがわかる。

北部地域で自動車台数が増加した要因として、高速道路建設があげられる。一般道路が整備されたほか、高速道路が建設された。これらの高速道路は、二種類に区別され、一つは主に観光とスポーツを目的とするもので、1925年9月に全通したミラノから北上したマッジョーレ湖とコモ湖に繋がる高速道路である。⁵⁷ もう一つは主に商業的な目的のトラック通行可能なジェノヴァ=ミラノ間、トリエステ、トリノのフィウメに繋がる北イタリアを網羅する幹線道路としての高速道路である。⁵⁸ 1924/25年度における道路についての公共事業省 *Ministro dei lavori pubblici* の試算では、総額298,959,113リラのうち75.7百万リラが通常の維持管理に支出され、臨時の支出には、南部・島嶼部で109.7百万リラと多く見られた。⁵⁹

1925/26年度において、合計で1,177百万リラが道路建設に関わる業者に支払われた。イタリアで最初の高速道路は、以下の通りである。1) ミラノ=湖水地方(コモ湖、マッ

55 Lasansky, D. Medina (2004), *The renaissance perfected*, p.209.

56 Banca Commerciale Italiano (1932), *Movimento economico dell'Italia : raccolta di notizie statistiche per l'anno 1931*, p.554.

57 Maggi, Stefano (2009), *Storia dei trasporti in Italia*, p.111.

58 Banca Commerciale Italiano (1932), *Movimento economico dell'Italia : raccolta di notizie statistiche per l'anno 1931*, p.556.

59 DOT (1926), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dated December 1925*, p.56.

表2 1930-39年 地域別陸運事務所 (PRA) 登録自動車台数

		バイク	全国割合	自動車	全国割合	バス	全国割合	貨物車	全国割合	牽引車	全国割合
		北西部地域	1930	28,672	32.2%	79,473	39.4%	2,802	32.0%	26,515	41.4%
	1931	42,107	44.1%	83,247	39.3%	2,900	31.9%	30,102	41.1%	355	35.9%
	1932	44,302	42.9%	89,704	39.4%	2,841	31.2%	33,265	40.4%	378	36.9%
	1933	46,976	43.3%	97,764	39.4%	2,878	30.8%	36,484	40.6%	390	37.2%
	1934	57,533	42.9%	104,521	39.2%	2,591	27.9%	40,636	40.7%	321	32.5%
	1935	63,324	42.4%	110,772	39.3%	2,899	30.3%	42,943	40.9%	344	35.0%
	1936	66,884	42.2%	115,736	39.2%	2,976	30.5%	42,782	40.3%	358	35.6%
	1937	75,173	42.1%	125,762	39.5%	2,908	30.2%	43,063	39.7%	356	35.5%
	1938	82,876	41.4%	135,620	39.3%	2,964	29.8%	43,963	39.1%	367	36.1%
	1939	87,999	40.9%	140,301	39.0%	2,990	29.4%	43,126	25.4%	384	35.9%
北東部地域		バイク	全国割合	自動車	全国割合	バス	全国割合	貨物車	全国割合	牽引車	全国割合
	1930	26,220	29.4%	36,762	18.2%	1,754	20.0%	15,418	24.1%	353	40.3%
	1931	27,620	28.9%	38,437	18.1%	1,799	19.8%	17,638	24.1%	377	38.2%
	1932	28,952	28.0%	40,688	17.9%	1,797	19.7%	19,616	23.9%	363	35.4%
	1933	31,400	29.0%	44,013	17.7%	1,820	19.5%	22,074	24.6%	345	32.9%
	1934	38,965	29.0%	48,132	18.0%	1,806	19.5%	24,329	24.4%	302	30.6%
	1935	43,091	28.9%	51,988	18.4%	1,824	19.1%	25,380	24.2%	300	30.5%
	1936	45,372	28.6%	54,586	18.5%	1,886	19.3%	25,542	24.0%	295	29.3%
	1937	49,753	27.9%	59,751	18.8%	1,901	19.7%	26,319	24.3%	290	28.9%
	1938	49,473	25.0%	65,268	18.9%	1,979	19.9%	27,214	24.2%	284	27.9%
	1939	51,905	24.6%	67,827	18.8%	2,047	20.1%	26,076	15.4%	292	27.3%
中部地域		バイク	全国割合	自動車	全国割合	バス	全国割合	貨物車	全国割合	牽引車	全国割合
	1930	18,823	21.1%	42,316	21.0%	2,142	24.5%	13,291	20.8%	108	12.3%
	1931	20,193	21.1%	44,509	21.0%	2,207	24.3%	15,229	20.8%	125	12.7%
	1932	21,169	20.5%	47,679	21.0%	2,245	24.6%	16,900	20.5%	144	14.1%
	1933	22,828	21.1%	52,049	21.0%	2,307	24.7%	18,720	20.9%	155	14.8%
	1934	26,861	20.0%	55,265	20.7%	2,290	24.7%	20,619	20.7%	130	13.2%
	1935	30,193	20.2%	59,523	21.1%	2,467	25.8%	21,873	20.8%	151	15.4%
	1936	32,724	20.6%	62,794	21.3%	2,501	25.6%	22,758	21.4%	156	15.5%
	1937	37,810	21.2%	67,876	21.3%	2,452	25.4%	23,318	21.5%	162	16.2%
	1938	43,181	21.8%	74,274	21.5%	2,526	25.4%	24,374	21.7%	165	16.2%
	1939	47,056	22.3%	78,353	21.8%	2,570	25.3%	23,371	13.8%	183	17.1%
南部地域		バイク	全国割合	自動車	全国割合	バス	全国割合	貨物車	全国割合	牽引車	全国割合
	1930	4,961	5.6%	39,799	19.7%	2,052	23.5%	9,664	15.1%	105	12.0%
	1931	5,598	5.9%	42,393	20.0%	2,172	23.9%	11,471	15.6%	129	13.1%
	1932	6,134	5.9%	45,523	20.0%	2,230	24.5%	12,598	15.3%	149	14.6%
	1933	7,196	6.6%	49,454	19.9%	2,327	24.9%	13,712	15.3%	158	15.1%
	1934	10,813	8.1%	54,402	20.4%	2,098	22.6%	15,300	15.3%	172	17.4%
	1935	12,706	8.5%	57,682	20.4%	2,365	24.8%	16,308	15.5%	188	19.1%
	1936	13,684	8.6%	60,338	20.4%	2,401	24.6%	16,609	15.6%	197	19.6%
	1937	15,909	8.9%	64,290	20.2%	2,383	24.7%	17,194	15.9%	194	19.4%
	1938	18,248	9.2%	69,800	20.2%	2,491	25.0%	18,707	16.6%	201	19.8%
	1939	19,658	9.3%	73,738	20.5%	2,558	25.2%	18,710	11.0%	210	19.6%

(資料) Annuario Statistico Italiano 1929, p.292; ASI 1931, p.358; ASI 1932, p.368; ASI 1934, p.83; ASI 1935, p.99; ASI 1936, p.95, ASI 1937, p.95, ASI 1938 p.109, ASI 1939 p.129, ASI 1941 p.137.

(注) 1928年から Reale Automobile Club d'Italia のもとに設立された Pubblico Registro Automobilistico における登録を基にした統計である。PRA に登録されたすべての自動車が交通税の対象となるわけではなく、課税対象となるすべての自動車が常に一致することはなく、関連する義務は自動車の実際の運行による。それゆえ、PRA に登録されることによる結果のデータは交通税の徴収によって推定されるデータとは一致しない。例えば郵便サービスのバスは PRA の登録対象ではない。

(注) 北西部地域は、ピエモンテ州、リグーリア州、ロンバルディア州が含まれる。北東部地域はヴェネツィア=トリデンティーナ州、ヴェネト州、ヴェネツィア=ジューリアとザラ州、エミリア州を含む。中部地域は、トスカナ州、マルケ州、ウンブリア州、ラツィオ州が含まれる。南部地域は、アブルツィとモリーゼ州、カンパーニヤ州、プーリエ州、バジリカータ州、カラブリア州、シチリア州、サルデーニヤ州を含む。

ジョーレ湖)の間を通る全長 85 km, 幅 11-14 m, 70 百万リラを超える費用で, 政府は 1.5 百万リラを支出した。2) ミラノ=ベルガモ間を通る全長 48.6 km, 幅 8 m, 54 百万リラの建設費とみられ, 50 年間毎年 1.1 百万リラの政府の保証が付いた。3) ナポリ=サレルノ間の全長 35.8 km, 幅 8 m, 7.3 百万リラが建設費と見積もられ, 政府はうち 1.6 百万リラを支出した。⁶⁰ 1930 年 12 月 31 日に約 250 km の高速道路が営業を始め, 約 130 km が建設中であつた。⁶¹ この時点で計画されていた道路は, ミラノ=トリノ間, ローマ=フラスカーティ間, ローマ=オステア間である。⁶² 1930 年になるとミラノ=トリノ間の新しい道路建設が開始され, アルプス山麓地方のトリエステに向けた高速道路は 1932 年にブレシアまで完成した。⁶³

イタリアの高速道路建設ではコンセッション方式が採用された。具体的には国が 50 年を一定期間としてこれらの企業に委託し, その後返還や補償無しで道路を所有することになる。委託された企業は譲渡税が課され, また, その後の経営で得られる収入を利用する権限が与えられる。国は建設費の補助金を出す⁶⁴が, これは一般的にその 3 分の 1 を超えず, 一致する借金の金利や償却を支払えないほどの営業利益であつたときには, 建設会社から出される社債の後援者または保有者に味方して利用される保証の原資を形成するものとした。このように企業から受領した補助金は株主への配当金において優先権をもって払い戻されることとなつた。

1926 年 9 月にミラノで国際道路展を開くことが提案された。この目的は近年の道路舗装に関する研究と進展をまとめることであり, 都市間の交通と街の渋滞の問題に係⁶⁵している。この国際道路展は, 1908 年パリ, 1910 年ブリュッセル, 1913 年にロンドンで開かれ, ミュンヘンで開催予定であつた会議は戦争で中止となり, 1923 年にはセベリアで開催され, その年に次の開催地としてイタリアが名乗りを上げた。第一次大戦で自動車の役割に注目が集まる一方で, 戦車, 軍用・商用トラックの通行により従来の道路構造の限界が露呈し始めた時代であつた。技術者プリチェッリと観光協会は未来の道路「アウトストラダ」を世界に示す絶好のタイミングと捉えた。政府の協力を取り付

60 DOT (1927), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dated March, 1927*, p.59.

61 1932 年時点で建設済または建設中の高速道路は, ミラノ=コモ湖, マジョーレ湖間の 86 km, ミラノ=ベルガモ間 48.6 km, ベルガモ=ブレシア間 45.6 km, バドヴァ=メストレ間 24.0 km, フィレンツェ=海間 83.0 km, ナポリ=ボンベイ間 21.5 km, ボンベイ=サレルノ間 28.5 km, トリノ=ミラノ間 126.0 km, ローマ=オステア間 23.0 km であつた。(Banca Commerciale Italiano (1932), *Movimento economico dell'Italia: raccolta di notizie statistiche per l'anno 1931*, p.556)

62 DOT (1927), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dated March, 1927*, p.59.

63 DOT (1930), *Economic conditions in Italy, Dated April, 1930*, p.72.

64 ナポリ=ボンベイ間については例外扱いとなり, 政府保証の総額の返還は株主へ 5% の配当を二の次とする権限が委譲された。Banca Commerciale Italiano (1932), *Movimento economico dell'Italia: raccolta di notizie statistiche per l'anno 1931*, pp.556-557.

65 DOT (1926), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dated December 1925*, p.56.

け1926年5月に53カ国から約1,700人の専門家を集め、ローマでムッソリーニがスピーチで閉会する一大イベントとなった。⁶⁶ イギリス政府も参加しており、ローマで同時期に行われた第5回国際道路会議と関連した。⁶⁷

同大会の、自動車専用道路に必要な条件、所轄機関、財政措置（公的財源または料金収入）、通行及び運営規則、一般道との関係という共通議題についてプリチェッリは見解を述べている。また、プリチェッリは高速道路の構造や運営方式を標準化し、世界に広めることもこの会議の目的の一つとしていた。道路は自由に利用されるべきという考えのイギリスとアメリカは有料のアウトストラダを標準とする議決案の採決を欠席したため、国際標準の意味は薄れたものの、多くの国々がイタリアの経験を共有した。⁶⁸

1927年のイタリアにおける一級国道の全長は公式に2万km、県道が4万km、周辺およびコムーネ道路が9万kmと言われる。さらに旧軍用道路として3,500kmがある。全イタリアの一級国道の再編と改善の問題は検討中であり、支出が関係する計画は北部の県だけで15億リラが策定されていた。イタリア全土についての総支出は40億リラ以上と見積もられ、建設中の新しい6,500kmの道路のうち、5,000kmは南イタリアに位置していた。⁶⁹

ここでイタリアにおける輸送の認可に関する法律を見ておきたい。同国の旅客は急速に発展し、貨物はそこまで発展していなかったが、公共交通に関して、旅客と貨物に関する輸送企業に触れた法律的な区別は以下の通りである。

- a) 政府の補助がある、または、ない9年間の決定の認可
- b) 政府の補助のない、6カ月間の期間で更新可能な暫定的な許可
- c) 政府の補助のない、しかし省庁による目的に合った助成金を受ける権利のある、通常一定の季節で一年毎許可される長距離大旅行 *gran turismo*（自動車）

1930年12月31日において営業路線の全体の数は3,203（うち994が最終許可、1,986が暫定的許可、223が長距離大旅行）であった。さらに194路線の都市交通が全体で890kmに到達するほど発展した。⁷⁰ 1926年3月31日時点の公的な乗合乗用車の数は、北部で363、中部で260、南部で202、島嶼部で92であった。⁷¹

1928年7月1日に設立された道路公団 *Azienda Autonoma Statale della Strada* が本格的

66 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, p.75.

67 DOT (1927), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dated March, 1927*, p.59.

68 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, pp.74-75. プリチェッリはイタリアは高速道路建設直後から国際的コンサルティング業務も手掛けており、1927年にドイツの団体とともにチューリッヒで講演会を企画し、スイス高速道路協会 *Association des Autoroutes Suisses* 設立に結びつけている。(Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, p.72.)

69 DOT (1927), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dated March, 1927*, p.58.

70 Banca Commerciale Italiano (1932), *Movimento economico dell'Italia : raccolta di notizie statistiche per l'anno 1931*, p.554.

71 DOT (1927), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dated March, 1927*, p.59.

に活動を始めたのは1929年1月1日であり、この公団は1931年末に同国のこれまでの交通網を一変させることになった。実際、活動の二年目で国道の7,201 kmを整備した。6,660 kmは舗装され、541 kmは永久的・半永久的な舗装がおこなわれた。⁷²また、1929/30年の冬に道路脇に194,000本の樹が植えられた。⁷³

Ⅲ－(2) 道路網と鉄道網の競合から併用へ

道路公団 AASS による道路網の改善と構築がみられたが、1938年までに構築された道路網の70-80%が北部地域であった。⁷⁴高速道路事業が順調であった一方で、鉄道は経営が悪化しており、鉄道輸送を保護するための方策がとられるようになる。1935年6月に強制的なコンセッション方式が道路輸送に対して設定され、同年12月にトラック輸送貨物に対して税が課された。これらの政策によって、トラックの数は劇的に減少した。⁷⁵

1935年から1940年にかけてイタリアはエチオピア戦争に530億リラを支出し、1936年のGNPの10%以上に達した。しかしながら、1935年に道路輸送の規制が終わり、自動車産業の関心が鉄道ロビーの関心より優勢となると、結果的に実現はされなかったが積極的に高速道路建設が提案された。⁷⁶1940年になると宣戦布告で、陸路で航空輸送市場を動かす管理が目指されるようになった。このように、鉄道優位の政策が策定されていたが、道路網建設の勢いは弱まらなかった。ここで競合によって、大恐慌後国鉄はどのように経営合理化をおこなっていったのかを明らかにする。⁷⁷

1930年には道路網の発展によって、表3からわかるように、国鉄の収益は低落している状態にあった。1913年に公的・私的自動車による石油の消費は、3万トンであったが、これは1930年のそれのたった8%であるように、石油消費は顕著に増加した。1928年にイタリアには8万6,000台のバイク、14万2,000台の自動車、6,800台のバス、4万台の大型トラックがあり、結果的に年間の交通量は、約50億旅客キロと約7億トンキロの貨物があったと推測される。⁷⁸

鉄道輸送の停滞は大恐慌によるものというよりは、次第に道路が改善し、サービスが向上した自動車輸送との競争が原因として挙げられる。自動車はナフタエンジンが発展し、ディーゼル貨物車で重量のある貨物を運ぶことができるようになり、長距離輸送に

72 Banca Commerciale Italiano (1932), *Movimento economico dell'Italia: raccolta di notizie statistiche per l'anno 1931*, p.557.

73 DOT (1931), *Economic conditions in Italy, Dated June, 1931*, p.75.

74 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, p.131.

75 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, pp.131-132.

76 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, p.145. 高速道路建設はナチス政権下でも急速に進められ、1937年にローマとベルリンを結ぶ計画が提案された。

77 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, p.132.

78 DOT (1930), *Economic conditions in Italy, Dated April, 1930*, p.70.

表3 イタリア国鉄決算状況 (単位 百万リラ)

会計年度	税引後利益		支出	利益または損益
	輸送	合計	合計	差額
1928/29	4,585.2	4,821.9	4,108.1	713.8
1929/30	4,735.7	4,980.7	4,379.8	600.9
1930/31	4,330.3	4,583.1	4,221.6	361.5
1931/32	3,607.7	3,860.3	3,517.1	768.2
1932/33	3,116.6	3,345.9	3,218.5	127.4
1933/34	2,746.0	2,887.6	3,063.5	-840.6
1934/35	2,615.3	2,769.1	2,953.9	-875.7
1935/36	3,155.6	3,315.5	2,991.6	-366.9
1936/37	3,546.3	3,706.6	3,005.9	98.0
1937/38	4,003.8	4,181.4	3,419.9	134.2

(資料) *Annuario Statistico Italiano* 1933, p.298; ASI 1937, p.91; ASI 1938, p.103; ASI 1939, p.123
より作成。

も耐えられるようになった。1933年の貨物では、トラック輸送貨物が鉄道全輸送貨物の約10分の1となっており、同時期に国鉄は損失が膨らんで⁷⁹いた。

1933年5月2日に財務相が会議場で、自動車輸送がかつてないほど激しく鉄道と競争していることは問題であると述べた。また、諸外国でも、1) 諸外国と大きく異なる法律によって自動車を制限すること、2) 鉄道の独占体制を修正し、新しい競争となるように更新する方向にもっていくこと、が必要であった。人々が競争や複製を話すとき、大きな鉄道業と自動車路線の間でいつも起こるわけではないが、小規模鉄道業免許所持者と道路牽引車の企業間では、しばしば自滅的な競争をおこなうことから、財務相は軽量電車、車両、加速サービスのような団体は非効率で、流行遅れである運賃を廃止することと合わせて対策を検討することを明らかにした。⁸⁰

自動車輸送について、財務相は二つの原則を示した。1) 貨物を自分の手段で輸送するものには自由を与え、2) 政府はコンセッション方式で、計画と責任を明確にして第三者機関によって道路の全サービスを規制する。⁸¹ 並んで、非効率な鉄道路線とサービスを廃止し、512 km以上の郊外路面電車を廃止し、自動車に置き換え、190 km以上の廃止路線が見込まれた。⁸²

大恐慌期に道路網は鉄道業の一部として機能するように再編されていった。旅客に関して、鉄道経営はサービスの質を向上させることで競争しようと試み、貨物については運賃の低下と既に締結した補助金では十分な対策とは考えられず、外国の鉄道会社の例に習い、1929年5月に全国輸送機構 *Istituto Nazionale dei Trasporti* (INT) を設立して大

79 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.124.

80 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.124.

81 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, pp.124-125.

82 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.125.

きな影響力を行使した。⁸³この団体は鉄道の関心において、道路サービスを獲得・操作する鉄道経営との協同を目的として設立された。⁸⁴また、この団体は近代的な輸送がまだ導入されていない地域から鉄道のための輸送を獲得する目的で大型トラックを走らせる目的もあり、⁸⁵素早い集荷と配送をおこない、半径 70-80 km 以内の大都市に集荷と配送をおこなうよう代理店サービスを改善した。⁸⁶

1930年代に入ると海運を利用して隣国から鉄道利用を増加させる方策や、それまで船舶で運んでいた国内産品を鉄道利用へ向けさせることが目指されていた。INTの他に、1931年1月1日に鉄道省の中の「移動と輸送部」が二つに分かれ、同省の中に新たに「移動部」と「貿易と輸送部」が組織された。⁸⁷「貿易と輸送部」における主な職務は輸送需要の研究、輸送技術に対する方法の助言、既存の輸送を維持する目的で素早い行動をとること、鉄道に新しいビジネスを取り込むことが目的とされ、商業、輸送、運賃の三つの課にさらに分かれた。⁸⁸全鉄道職員はそれらの職務と協同し、実行するために部局を助けることが要求された。⁸⁹

「貿易と輸送部」は、積載、積み卸し、商品の積載重量、損失あるいは遅延の支払い、価格一覧に様々な商品を見直し、急送便の運送費、スイスや南ドイツからの海運をひきつけるためのジェノヴァ港向け貨物の低運賃のための助成、海運から鉄道に転換させる目的のための方策、南イタリアからベルギーと北フランス向けの麻、ローマニヤからドイツ向けの硫黄、エジプト向けの団体委託販売など様々な業務に携わり、改善をおこなった。⁹⁰次の表4は国境駅における鉄道貨物輸出入にかかわる輸送量を国別で示したものである。ここから、スイスからの貨物輸入が近隣国の中で多かったことがわかる。また、次の表5で商業貨物に関する港別鉄道積卸貨物量をみていくと、割合としては北西部地域で大恐慌期もその輸送量が増加している。この表は輸出入別ではないため、各港の稼働状況を示す指標でしかないが、表4と表5を合わせてみると北西部地域は1930年代にスイスからの貨物を海運にひきつけることに成功していた可能性が考えられる。

INTの活動は1933年も増加し、鉄道の競争が加速するなかで企業の支援が可能となった。物流企業は鉄道サービスと競合するサービスを停止しており、各戸に配送を行う町の運送を維持しているだけであったが、この部分に対してINTは元に戻したサービス、自動車輸送について利益を得たものに一致する価格をつける権利を国鉄から獲得し

83 DOT (1931), *Economic conditions in Italy, Dated June, 1931*, p.73.

84 DOT (1930), *Economic conditions in Italy, Dated April, 1930*, p.70.

85 DOT (1931), *Economic conditions in Italy, Dated June, 1931*, p.73.

86 DOT (1932), *Economic conditions in Italy, Dated September, 1932*, p.51.

87 DOT (1932), *Economic conditions in Italy, Dated September, 1932*, p.51.

88 DOT (1932), *Economic conditions in Italy, Dated September, 1932*, p.51.

89 DOT (1931), *Economic conditions in Italy, Dated June, 1931*, p.73.

90 DOT (1932), *Economic conditions in Italy, Dated September, 1932*, pp.51-52.

表4 各国境駅輸出入量の国別集計 (単位トン)

輸入						輸出					
FY	フランス	スイス	オーストリア	ユーゴ	合計	FY	フランス	スイス	オーストリア	ユーゴ	合計
1920/21	466,385	777,950	1,535,505	255,979	3,035,819	1920/21	259,482	589,110	736,588	247,646	1,832,826
1921/22	615,984	932,479	1,058,318	618,223	3,225,004	1921/22	388,497	472,042	515,039	322,921	1,698,499
1922/23	823,482	943,196	1,582,146	845,133	4,188,957	1922/23	361,114	587,302	469,682	396,219	1,814,312
1923/24	880,918	1,006,000	1,557,488	1,022,618	4,467,024	1923/24	519,970	704,241	1,145,893	640,822	3,010,926
1924/25	901,960	2,147,040	1,288,649	1,780,245	6,117,894	1924/25	373,997	769,084	921,911	1,148,488	3,213,480
1925/26	942,682	2,601,107	1,412,632	2,339,661	7,296,082	1925/26	267,780	667,659	841,652	1,033,258	2,810,409
1926/27	847,649	2,644,696	2,315,551	2,353,790	8,161,686	1926/27	271,217	741,631	881,746	987,978	2,882,572
1927/28	735,410	2,608,856	1,168,983	2,046,069	6,649,318	1927/28	227,341	796,688	752,649	1,142,043	2,905,857
1928/29	881,301	3,040,283	1,107,795	2,029,126	7,057,402	1928/29	228,954	793,802	737,627	1,251,902	2,994,842
1929/30	739,142	2,954,388	1,150,770	1,960,254	6,802,361	1929/30	216,761	853,737	794,198	954,324	2,800,609
1930/31	513,893	2,518,731	857,541	1,340,541	5,226,796	1930/31	288,753	903,449	809,333	835,309	2,821,867
1931/32	508,502	1,596,590	638,954	964,218	3,708,264	1931/32	272,531	673,098	660,772	723,589	2,329,990
1932/33	388,313	1,326,249	583,262	660,846	2,958,670	1932/33	198,258	671,156	620,310	615,399	2,105,123
1933/34	403,629	1,557,948	679,635	774,604	3,415,816	1933/34	153,545	600,285	578,006	618,936	1,919,700
1934/35	373,925	1,769,723	763,092	790,484	3,697,224	1934/35	134,694	620,368	647,297	635,832	2,088,191
1935/36	391,713	2,076,882	986,424	761,705	4,216,734	1935/36	63,316	510,709	557,026	518,216	1,649,267
1936/37	181,879	2,498,609	1,427,654	963,552	5,071,594	1936/37	123,308	725,897	714,968	589,591	3,153,764
1937/38	193,000	2,594,300	1,823,900	201,000	4,812,200	1937/38	107,700	853,000	801,400	157,600	1,919,700
1938/39	222,500	1,758,400	593,200	154,300	2,728,400	1938/39	99,100	949,400	952,100	172,300	2,172,900
1939/40	138,400	3,662,000	2,517,900	345,500	6,663,800	1939/40	130,200	2,466,400	1,311,800	50,200	3,958,600

(資料) *Annuario Statistico Italiano* 1919-1921, p.378; ASI 1922-1925, p.274; ASI 1927, p.217; ASI 1928, p.233; ASI 1929, p.283; ASI 1930, p.347; ASI 1931, pp.345-346; ASI 1932, pp.355-356. ASI 1933, pp.294-295, ASI 1934, p.80, ASI 1935, p.96, ASI 1936, p.92, ASI 1937, p.92; ASI 1944-48, p.267; ASI 1938, p.104.

(注) フランスの国境駅には、Ventimiglia, Breil, Modane, スイスの国境駅には、Domodossola, Luino, Chiasso, オーストリアの国境駅には、Brennero, S. Candido, Tarvisio, ユーゴスラヴィア国境駅には、Fusine Laghi, Piedicolle, Postumia, Fiume を含む。

表5 イタリア王国海港別鉄道積み卸し貨物量 (単位: トン)

港	FY 1926/27	割合	FY 1927/28	割合	FY 1928/29	割合	FY 1929/30	割合	FY 1930/31	割合	FY 1931/32	割合
北西部合計	5,880,741	50.80%	6,092,726	50.20%	7,494,547	52.90%	6,822,020	51.70%	5,960,520	51.30%	5,504,339	51.80%
北東部合計	2,666,491	23.00%	2,849,358	23.50%	3,388,303	23.90%	3,118,503	23.60%	2,617,031	22.50%	2,520,138	23.70%
中部合計	1,710,612	14.80%	1,780,233	14.70%	1,782,011	12.60%	1,949,894	14.80%	1,692,925	14.60%	1,493,668	14.00%
南部合計	958,807	8.30%	1,059,764	8.70%	959,073	6.80%	902,179	6.80%	907,204	7.80%	816,435	7.70%
その他半島の小さい港	363,775	3.10%	363,656	3.00%	382,816	2.70%	395,116	3.00%	431,557	3.70%	297,472	2.80%
合計	11,580,426	100%	12,145,737	100%	14,154,993	100%	13,187,662	100%	11,609,237	100%	10,632,052	100%
港	FY 1932/33	割合	FY 1933/34	割合	FY 1934/35	割合	FY 1935/36	割合	FY 1936/37	割合	FY 1937/38	割合
北西部合計	5,240,067	54.60%	5,386,560	55.00%	6,247,300	57.60%	5,907,439	54.50%	5,460,191	50.20%	6,040,260	49.80%
北東部合計	2,094,759	21.80%	1,981,757	20.20%	2,160,166	19.90%	2,302,711	21.20%	2,493,815	22.90%	2,841,983	23.40%
中部合計	1,337,827	13.90%	1,410,780	14.40%	1,489,445	13.70%	1,600,857	14.80%	1,789,995	16.40%	1,984,328	16.40%
南部合計	645,796	6.70%	575,678	5.90%	552,971	5.10%	582,138	5.40%	713,630	6.60%	794,502	6.50%
その他半島の小さい港	280,660	2.90%	338,982	3.50%	313,466	2.90%	357,557	3.30%	325,696	3.00%	369,323	3.00%
合計	9,599,109	100%	9,787,953	100%	10,847,977	100%	10,842,434	100%	10,883,211	100%	12,135,080	100%

(注) 北西部の港には、ジェノヴァ、S.Giuseppe di Cairo 駅、サヴォナ、ラ・スベツィアが、北東部の港には、ヴェネツィア、トリエステ、フィウメ、中部の港には、リヴォルノ、アンコーナ、チヴィタヴェッキア、南部の港には、プリンディジ、トッレ・アンウンツィアータ、ナポリ、シチリア、サルデーニャが含まれる。S.Giuseppe di Cairo 駅の貨物はサヴォナ港からローブウェイで運ばれた荷物。サヴォナ港ではローブウェイで直接積み込まれた石炭は除く。

(資料) *Annuario Statistico Italiano* 1928, p.232. ASI 1930, p.346. ASI 1931, p.344, ASI 1933, p.293, ASI 1934, p.80, ASI 1935, p.96, ASI 1936, p.92, ASI 1937, p.92; ASI 1939, p.124.

91
た。

鉄道の合理化が始まったと同時に、道路運営でも道路修繕に力が注がれ、結果的に道路網利用が大恐慌期にもかかわらず活発となった。道路の改善で重要な役割を果たしたのは、道路公団 Azienda Autonoma Statale della Strada (以下 AASS と略) である。1926

年に公共事業省のもとに設立された道路委員会は道路を改善⁹²し、その後新しい道路委員会として AASS が 1928 年 12 月に引き継いだ⁹³が、大半の道路は良好な状態とは言えなかった。

AASS の設立には以下の四つの財源が割り当てられた。一つ目に、国庫から年間 180 百万リラが支出（うち 70 百万リラは県から支出）された。二つ目に、自動車の交通税収入全体（1928/29 年度で 130 百万リラを見込む）、三つ目に交通税の 40% の割合で「道路改善」の上乗せされた税金全体（1928/29 年で 52 百万リラ）。四つ目に、罰金、コンセッションの料金、長期間の道路広告税、道路使用者に課される追加の税金など少額の税収があった⁹⁴。

AASS は独立した、また、明確な目的をもちあわせた経営を急いで組織し、1928 年 10 月 1 日までに手始めに 5 万人の軍人を働かせ始めた⁹⁵。1929 年の間に 1,912 km の道路は合理化のための契約が行われ、426.8 百万リラに上る契約額は 15 年の分割払いで作業は 18 カ月で完成する予定とした。さらに、合計 30 百万リラと 170 百万リラはそれぞれ例外的な補修と通常の補修費で賄われた。また、190 万リラの契約額は年内に組織と研究作業に支払われることとなった⁹⁶。

1928 年からの 4 年間で AASS は、257 の県道家屋建設、480,725 本の植樹、1,745 の大半が灯火された標識設置、8,561 km の道路舗装、1,093 km の道路建設など様々な結果を残した。国道以外にもイタリアは 15 万 km の他の道路を持っており、法律は道路公団を制定して政府に、国道以外の道路にも条項を付けるように許可した。道路公団のこのような素早い対応により、結果的に、1932 年までに道路輸送が大恐慌にもかかわらず、ほぼ二倍となった⁹⁷。

1931 年 4 月 26 日の政令で、自動車とトレーラーは硬いゴムタイヤの装着が義務となり、1931 年末までに道路の使用が許可されたライセンスは新しいライセンスとならないとした。また、時速 30 km を超えない速度で、無積載の車は期日後も従来の装備を

92 DOT (1932), *Economic conditions in Italy, Dated September, 1932*, pp.52.

93 6,000 km の合理的な扱いのための即時の計画を安定的に進めた。AASS によって既に引き継がれた全長 20,596 km のうち (DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.126.), 半分以上は Genio Civile (民間技術者の政府団体) の保護のもとにあり、残りは県のもとで管理されていた。(DOT (1930), *Economic conditions in Italy, Dated April, 1930*, p.71.) また、この道路のうちたった 500 km だけが良好な状態と考えられていた。(DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.127.)

94 Banca Commerciale Italiano (1929), *Movimento economico dell'Italia : raccolta di notizie statistiche per l'anno 1928*, p.372.

95 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.127.

96 DOT (1930), *Economic conditions in Italy, Dated April, 1930*, p.71.

97 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.127. 交通量と大型牽引トラックが急速に増加したことで、以前よりも道路の舗装の問題が議論されるようになり、舗装に使用する材料として瀝青かセメントの長所で意見が分かれていた。政府の関心はセメントに傾いていて、これは国内で採取可能であること、また、同時にイタリアの重要産業のうちの一つであるセメント製造業者へ仕事を提供することになるためであった。

継続して使用できることとなった。⁹⁸ ゴムタイヤの使用義務は国内のタイヤメーカーの経営を活発にさせた。ゴムタイヤ製造企業はトリノとミラノに立地しており、なかでも外側に装着するゴムタイヤと内部のチューブは最も価値ある製品であった。⁹⁹

1931年12月21日の政令1575号で通信省に国鉄の抜本的な組織改革の許可が出され、旅客は影響を受けることになる。具体的には、必要があれば地域や副次的な赤字路線を廃止し、旅客・貨物の一方または両方について、自動車サービスで代替しても良いというものである。¹⁰⁰ 国鉄は300 km以下の距離について貨物輸送の運賃を安くして、生鮮品のサービスの速度も上げた。¹⁰¹

1931年度の鉄道と自動車貨物輸送の利益の研究では、自動車輸送費用がトンキロ当たり1.20リラで、鉄道輸送は0.22リラであった。自動車輸送量は鉄道輸送の約5%と推定されており、全鉄道輸送額の約8%に相当する。しかしながら、自動車輸送はディーゼルエンジンがトラックに導入されて以来増加しており、その維持費は石油エンジントラックよりもはるかに低額であった。¹⁰²

1932年6月には7,694 kmが再舗装され、1933年末には1万 km以上が碎石舗装されると見込まれた。高速道路では委託企業が積載量、席数、車の馬力に応じて料金が課された。ジェノヴァ=ミラノ間の重要な往来は、「トラック通行可 Camionale」となる新しい自動車道によって確立されると見込まれ、最初の一部であるジェノヴァからピエモンテ州セッラヴァッレ Serravalle まで1932年10月に工事が始まり、1934年10月に開通した。この路線は商業路線としてジェノヴァからミラノ経由でスイス国境まで短時間で繋ぐものであった。¹⁰³

このうちミラノ=トリノ間については Moraglio (2017) のケーススタディに詳しいが、高速道路建設とその運営にあたり、FIAT社が大きな影響力を持つことになる。

98 DOT (1931), *Economic conditions in Italy, Dated June, 1931*, p.75.

99 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.102. ゴム製造企業ではミラノの電気ケーブルを含むゴム製品を製造する *Società Italiana Pirelli*、フランスの製造企業で自動車・バイク・自転車用タイヤとチューブを製造する、1930年トリノに子会社が設立された *Società Anonima Michelin Italiana*、トリノに設立され航空用タイヤとチューブに特化した *Fabbriche Riunite Industria Gomma Torino* などの企業があった。イタリアからの自動車タイヤ輸出は主にミシュラン *Michelin* 社がおこなった。天然ゴムは主に英領インド、蘭領東インド、海峡植民地などアジアから供給されていた。

100 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.127. この政令は定期鉄道輸送の全部または一部の自動車による代行輸送を、大臣に対して認めている。代行業の運営は、国有鉄道による直営、国有鉄道が資本参加する民間企業、独立した民間企業、のうちいずれかで運営され、直営以外の場合には以下3形式の運営が可能であった。1) 道路運送企業は運営費を負担し、収入全部を徴収する。2) 国有鉄道は企業と契約を結び、これによって企業が収入を徴収し、その一部を国有鉄道に返す。3) 国有鉄道は企業と備車(チャーター)契約を結び、収入は国有鉄道が徴収し、企業には国鉄から車キロ当たりの定額補償金を支払う。(日本国有鉄道[編](1965)「イタリアの交通政策」『外国交通調査資料』19(6), 9頁。)

101 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.127.

102 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.128.

103 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.126.

1924年に再編されたトリノの高速道路建設促進委員会は経路の選定にあたり、ピエモンテ州の繊維工業中心地であるビエツラ Biella を経由するかどうか、選択に迫られたが、結果的にビエツラを經由するということで決定された。早すぎるこの熱狂には資金獲得の困難が付きまとったが、トリノ側は努力で解決しようとした。この時、ミラノ市の代表はトリノの高速道路に消極的であった。¹⁰⁴ここで1928年からFIAT社が介入を始め、同社の経営者であるアニェッリ Agnelli は50万リラの資本金で株式会社ミラノ=トリノ高速道路 Società Anonima Autostrada Torino-Milano (SAASTM) をトリノに設立し、FIATグループの力で高速道路建設が実現することになった。費用は145百万リラにのぼり、無期延期としたい政府と建設を熱望するトリノ側のやり取りは続き、最終的に50年間で3,725,166リラを年間の払い込みとし、収益で報酬を得るコンセッション方式が定められた。¹⁰⁵

かくして1932年10月28日にトリノ=ミラノ間が開通し、一日平均889台の車がトリノ=ミラノ間の全長の5分の3を通行し、軽交通で圧倒的優位となった。¹⁰⁶料金については全イタリア高速道路の中でも最低であり、狙いは最大の輸送を得ることで、自動車の普及期にあったこともあり、まずまずの結果を得ることができた。1938年になると戦間期では最大の交通量となり、一日平均1,695台で、料金、コンセッション、広告から得られる全収益は4,425,859リラとなった。一方、費用は高速道路自体の200万リラの減価償却費も加わり年間2,101,488リラと見積もられたが、実際は見積もっていた額の約3倍になっていた。¹⁰⁷収入が増加したとはいえ、経営が上手くいっていたわけではなく、財務省は1944年に年金額の返済を命令したが、激しいインフレーションにより戦後期には返金する実質額が完全にうやむやにされてしまった。¹⁰⁸

高速道路建設には8,000人の労働者が雇用され、機械は使用せず手作業にすることで失業者を生じさせないようにしていた。ジェノヴァ=ミラノ間の道路は全ての交通が排除されており既存の道路は接続しない計画で、この建設は民間企業に委託されているが政府によって大部分の建設費用が融資された。この道路は国鉄と直接競合する間、政府によって融資されており、商業的な重要性を示している。さらに平時においてジェノヴァ港から鉄道と自動車サービスを両方活用するための十分な交通量があると期待されていた。¹⁰⁹

1933年になると高速道路運営はAASSの責任となり、基本的な再編を指導する必要

104 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, pp.116-117.

105 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, pp.121-123.

106 鉄道に代表される基幹交通に対して、その補助として機能する交通機関のことである。

107 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, pp.126-127.

108 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, pp.127-128.

109 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.126.

がでてきた。それは委託された民間企業が完全に消耗しており、道路の補修・保全工程などあらゆる種類の仕事を放棄していたからであった。また、AASSは民間企業よりも優れた経営能力があり、同公団はまず高速道路の一般的な条件を改善することに重要な資源を投資し、料金を引き下げた。この方法で、1930年代後半の自動車交通量増加により好ましい状況がつけられ、一日平均自動車交通量は1938年に全国で2,000台を記録した。¹¹⁰戦間期最後の高速道路建設となったジェノヴァ港とパダーナ平野を結んだのはセラヴァッレ Serravalle Scrivia 路線の1935年10月28日開通のジェノヴァ=ポー谷 Valle del Po の50 km 区間であった。¹¹¹

1938年にはベルガモ=ミラノ間がAASSの管理下に置かれた。それ以前の11年間の活動で、配当は一度も支払われず、公共の保証人に債権利子の支払いを求めながら、資金的な義務をカバーすることはできなかった。1938年の交通量は一日当たり平均約730台で、経営における支払いをカバーするには全く足りていなかった。ベルガモ=プレシア間の交通量はさらに限られていた。1938年のような年は自動車輸送にとって「良い年」であったが、一日当たり540台を数えるだけで、この路線もAASSに渡ってしまう。最後のフィレンツェ=海岸間は高速道路でもなかったが、90 km以上の距離で一日当たり1,000台以上が見られたにもかかわらず、当初から赤字であった。¹¹²この路線は戦争中の1941年4月に国が買い戻した。¹¹³

1930年代後半に、民間企業は高速道路経営を維持できなくなり、運営を保証することができたのは国家だけであったことがわかる。国が管理するようになると、AASSは料金を廃止した。1940年2月に当該期における有名な技術者であったボリス Bruno BolisはTCIにこの提案の解釈を書き、料金を廃止することは自動車税を過小評価することにはならないとして支持した。¹¹⁴

AASSの収支問題により、管理ができない状況に陥った委託会社のみ買い戻すが決定された。この決定で、パドヴァ=ヴェネツィア間、ナポリ=ポンペイ間、トリノ=ミラノ間の三つの高速道路は民間企業のまま残った。パドヴァ=ヴェネツィア間は並の交通量で一日当たり600台を超えることはなかったが、地域の権力者による介入によって倒産は免れていた。また、ナポリ=ポンペイ間は、ミラノ=湖水地方間の二倍の料金、都合の良いコンセッション方式、唯一の眺望などいくつかの好条件により民間企業のみであった。最後にトリノ=ミラノ間であるが、たとえ黒字にならなくともFIAT社による堅

110 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, p.152.

111 Maggi, Stefano (2005), *Storia dei trasporti in Italia*, p.112.

112 フィレンツェ=ヴィアレージョ間の路線上の都市の代表的なモニュメントを掲載し、高速道路の宣伝が試みられた。(Lasansky, D. Medina (2004), *The renaissance perfected*, p.209.)

113 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, p.153.

114 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, p.153.

実な運営によって支えられた。¹¹⁵

イタリアでは早熟な自動車製造と専用道路の構想が実現し、自動車輸送が活発になった一方で、鉄道輸送が低迷している状況下で世界大恐慌を迎えることになった。コンセッション方式を採用していたイタリアの高速道路事業は、民間委託企業の業績が振るわないなか政府が引き受け先となり、高速道路事業と自動車産業を救済する必要があった。このため、世界に先駆けて鉄道と自動車の協同輸送という形で鉄道を主体にしながら共存を目指さなければならなくなったことがわかる。¹¹⁶

IV 観光促進政策としての娯楽の組織化と食を通じた地域性の発見

戦間期は国内外から観光客を増加させる試みに満ちた、大衆を対象とした近代的な観光業の発展がみられた重要な時期である。本節では、当該期の観光促進政策として、中間団体の活用と食に着目し概観する。イタリアでは第一次大戦前から、輸入超過の状態を解消する手段として、外国人観光客に注目が集まっており、1910年には90万人がイタリアを訪れ、平均で30日間滞在し、その額は4億5000万リラと見積もられていた。¹¹⁷

第一次大戦以前の国内の主要な観光団体は4つ存在し、遠足や旅行に関して団体の発達したネットワークが存在していた。代表的な団体として、1892年11月8日にミラノに設立され現在も活動を続けるイタリア・ツーリング・クラブ Touring Club Italiano（以下 TCI と略）が挙げられる。TCIの当初の目的は、新しいスポーツであった二輪車によるサイクリング旅行を普及させるためであった。¹¹⁸ 1899年に同会員は1万6,000人に達した。二つ目の団体はトリノに設立されたイタリア・アルプス・クラブである。この団体は王国全体に数多くの部局を持ち、イタリアで一番古い観光団体である。三つ目の団体は、外国人の移動に対する協会 Associazione per il Movimento dei Forestieri で、1903年に誕生した公益信託団体で、ローマに本部を置き、名称がその後プロ・イタリア Pro Italia と変更された。四つ目の団体は1899年に設立された公益信託団体のイタリア・ホテル経営者団体 Società Italiana degli Albergatori で、ローマに本部が置かれ、主要な観光拠点に支店をもっていた。その後イタリア・ホテル経営者協会と名称を変更している。¹¹⁹

115 Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, pp.153-154.

116 1954-55年度の全旅客運輸の10分の6が鉄道に、10分の4が道路に配分されていた。(ウォルフガンク・メッサーシュミット, 日本国有鉄道 [編] (1957)「戦後のイタリア国有鉄道」『外国交通調査資料』11(7), 278頁。)

117 Mariotti, Angelo (1923), *L'industria del forestiero in Italia*, p.2.

118 TCIは1895年に自転車専用道路を提案し、1897年には観光用道路標識の設置を実現している。(Touring Club Italiano, URL: <https://www.touringclub.it/chisiamo/la-nostra-storia#:~:text=Fondato%20l'8%20novembre%201894,attivita%C3%A0%20dell'Associazione%20%20%20innovativa.> (2021/2/14))

119 Mariotti, Angelo (1923), *L'industria del forestiero in Italia*, p.8.

そのうち、TCIは20世紀になると自動車が登場し、観光における国内の有力な団体となる。1909年に森林再生や山の水の規制へ取り組み、1919年に国立公園の設立なども提案した。1914年には『Guida d'Italia (イタリア・ガイド)』という冊子を刊行し、「赤い表紙の手引書」として知られるようになる。また、地図の部局を設置し、縮尺1:250,000の「イタリア観光地図」を刊行し、同年ミラノにイタリアでも初期のホテル学校のうちのの一つを設立した。また、TCIは1917年11月に会員向けの月刊誌として雑誌『イタリアの通り Le Vie d'Italia』¹²⁰を刊行し(その後1924年に誕生する雑誌『世界の通り Le Vie del Mondo』と一緒になり1968年まで続く)、1926年にミラノでホテルのモデルとなるツーリング・ホテルを設立する。¹²¹

当該期に起こった大規模な娯楽活動の組織化は、第一次大戦を機に中産階級の旅行ブームが起きたことに起因する。1922年にTCIの会員は中産階級の成人と学生を中心に20万人に達した。¹²²娯楽活動の組織化自体はイタリア独自のものではなく、西欧資本主義諸国で確認することができるが、¹²³イタリアの特徴は国家介入の程度が非常に強かったことにある。¹²⁴

このような民間主導であった組織化の動きは、政令2099号により国の政策となり、1919年に中間団体の観光業促進公団 Ente nazionale per l'incremento delle industrie turistiche (以下ENITと略)が設立された。この機関は諸省庁横断機関であり、貿易、陸海空運、銀行、ホテル経営者、観光の団体、また、TCI、自動車クラブから成っており、それぞれの支出は次の表6の通りである。¹²⁵地続きのため車で同国を訪れる機会が多い外国人による観光には、TCIと自動車クラブの活動が非常に重要であると認識されていた。¹²⁶

ENITを通じて外国人へ対してイタリアでの観光を促進し、直接あるいは間接信用の委譲について自律的な部局を設立して集団で保証したホテルの信用の発案を実現し、第一次大戦後の観光業の再出発を試みることとなった。¹²⁷この公団の支所は、ニューヨー

120 Touring Club Italiano, URL: <https://www.touringclub.it/chisiamo/la-nostra-storia#:~:text=Fondato%20l'8%20novembre%201894,attivit%C3%A0%20dell'Associazione%20%C3%A8%20innovativa.> (2021/2/14)

121 Touring Club Italiano, URL: <https://www.touringclub.it/chisiamo/la-nostra-storia#:~:text=Fondato%20l'8%20novembre%201894,attivit%C3%A0%20dell'Associazione%20%C3%A8%20innovativa.> (2021/2/14)

122 デ・グラツィア(1981)『柔らかなファシズム』, 304頁。

123 フランスでは公共事業省が1910年に観光担当部局 Office National du Tourisme を設置した。(石井昭夫(2012)「フランス観光政策小史」『ホスピタリティ・マネジメント』3(1), 99頁。)ドイツの大衆観光は労働者層の参加、個人による旅行の計画、交通機関や宿泊施設などのインフラ整備、休暇や収入、宿泊数の増加などの社会経済的要因からヴァイマル期に遡ることができる。(森本慶太(2020)「近代スイス観光史研究の課題と展望」『關西大學文學論集』70(3), 79頁。)

124 デ・グラツィア(1981)『柔らかなファシズム』312頁。

125 マヨーニー述、国際観光局訳(1930)『伊太利外客誘致機関エニットに就いて』14頁。

126 マヨーニー述、国際観光局訳(1930)『伊太利外客誘致機関エニットに就いて』1頁。

127 しかし、ヨーロッパ諸国との関係を通常化するには1922年まで待たねばならず、戦前の観光規模に戻るまでには地球規模の輸送システムと港の復旧が必要であった。このような要素の他、1919-21年のノ

表6 ENIT への各機関支出割合（1930年時点）

機関名	支出額（リラ）
協同体省	1,500,000
国鉄	600,000
ホテリエ及び観光連盟	1,000,000
貿易商	200,000
蒸気船会社	750,000
陸運	250,000
銀行	150,000
産業	150,000
内務省	100,000
合計	4,700,000

（資料）マヨニー述，国際観光局訳（1930）『伊太利外客誘致機関エニットに就いて』4頁。

ク、ブエノスアイレス、ブカレスト、イスタンブール、カイロ、チュニスなどを含む28カ所で、現在でもイタリアの観光業にとって重要な国々に置かれた¹²⁸。また、国内経済において観光が重要になってきたことから、学位取得はできないが、ローマとミラノの大学で観光経済のコースが設立され、200人以上の学生が選択した¹²⁹。

北部地域の観光名所であるコモでは、ENITと商業会議所が協力してコモ湖周辺の観光業の動きを質的にも量的にも向上させた。1922年はホテル業の離陸の時であり、25,537人のイタリア人観光客がコモ、レッコ、ヴァレーゼの街を訪れ、外国人は11,107人であった。1923年には外国人は38,500人へ増加し、1924年にはイタリア人の観光客の割合が増加した¹³⁰。

ENITは当初旅行代理店の役目も負い、切符販売や、団体旅行の日程を組むなどを行っていたが、ENITと国鉄が200万リラを、ナポリ銀行 Banco di Napoli とシチリア銀行 Banco di Sicilia が50万リラずつ支出してイタリア観光会社 Compagnia Italiana Turismo（以下CITと略）を設立し、その役目を移行させた。CITはイタリア国鉄の切符を優先的に販売する特権を持ち、ENITは商業的な販売活動から手を引き、宣伝活動に専念す

、 間鉄道のストライキが頻発し、イタリア国内の活動も抑制された。しかしその後リラの切下げもあって外国人がイタリアで休暇を過ごすことには優位性があった。（Mochi, Carlo (1985), 'Il turismo', Comune di Roma Ufficio Studi e Programmazione Economica, *L'economia italiana tra le guerre 1919-1939*, pp.362-371.）

128 Centro RSI, Elena Pala (2016) 'Il turismo nel Ventennio: il caso di Brescia': URL: <http://www.centrosi.it/notizie/Archivio-storico/Il-turismo-nel-Ventennio-il-caso-di-Brescia.html> (2021/05/26) ENITは1940年に日本語版のイタリア旅行促進小冊子を刊行している。ここでは、自国の観光名所・アジア=イタリア間定期航路を運航する海運旅行者を紹介しており、写真を多数掲載し海外旅行客を誘致するための工夫がみられる。（Ente Nazionale Industrie Turistiche (1940) 『伊太利』, Ferrovie dello stato）

129 マヨニー述，国際観光局訳（1930）『伊太利外客誘致機関エニットに就いて』9頁。

130 Galli, Giancarlo (1998), 'Il sistema degli scambi dall'incoerenza alla razionalizzazione', Zaninelli, Sergio (a cura di), *Da un sistema agricolo a un sistema industriale, Tomo I*, p.466.

ることになった。¹³¹

当該期は国境管理が厳格であり、外国人観光客を呼び込むために行政上の工夫もみられた。戦後すぐにコモ商業会議所は ENIT にイタリアへ入国するための便宜、コモとドイツ北部間に直通便を設定し、コモを出発点とする組み合わせ切符の発行、コモ=パリ間の鉄道車両の配置、パスポートのビザ廃止を図ることへの支持を要求した。理由として、コモからパリへ出発する外国人は直行便を見つけるためにミラノへ行かざるを得ないが、戦後直後はコモ駅で電車が見つかった。また、スイスのサンモリッツにイタリアの副領事が置かれた。これはイタリアで旅行を継続する代わりに他の国へしばしば向かう地点であるスイスのグラウビュンデン州コイラ Coira のイタリア領事館まで、パスポートを有効化手続きのためにわざわざ外国人を赴かせない工夫であった。¹³²

イタリアでも 1926 年 4 月の政令第 765 号で、フランスや旧オーストリア=ハンガリー帝国のような、融資能力がある、また、国際競争力を向上させる中間団体として、滞在と観光のための公団 *Aziende autonome di soggiorno e turismo* が設立された。¹³³ コモ地域では、同公団の支所がチェルノッビオ Cernobbio に置かれた。続いて 1928 年 9 月にコモ湖観光協会が設立された。この協会の設立は、宣伝活動と観光の評価について、国と地域間でのかなり複雑な問題のうえに置かれたものであった。これは地域観光の促進において、地域が必要としていた対策と国の独自の考えとは異なり、地域行政で観光推進が少しずつ困難になっていたためであった。¹³⁴ ENIT は 1929 年 5 月にさらに再編されて活動を拡大し、貨幣の切下げに対応できるようになった。¹³⁵

1930 年の鉄道の切符について、イタリア国鉄は外国人に二種類の料金を設定しており、通常の料金に加えて、1-400 km の間に定められた鈍行列車の料金があった。イタリアで販売された 200 km 以上の距離の切符は 1 日または 100 km の間で有効とし、300 km を超える旅行者は途中下車を一度、600 km の場合は二度、900 km では三度、1,000 km では四度、1,000 km 以上は五度許可している。国外で販売された切符は二カ月間有効で何度下車しても良いこととした。¹³⁶

国外の観光客では、1931 年と比較すると 1932 年は旅行者数が約 35% 減少し、特に大恐慌でイギリス人のシーズン、個人のアメリカ人観光客が少なく、フランス人は通常

131 マヨーニー述、国際観光局訳 (1930) 『伊太利外客誘致機関エニットに就いて』 12 頁。

132 Galli, Giancarlo (1998), 'Il sistema degli scambi dall'incoerenza alla razionalizzazione', Zaninelli, Sergio (a cura di), *Da un sistema agricolo a un sistema industriale, Tomo I*, p.466.

133 Mochi, Carlo (1985) 'Il turismo', Comune di Roma Ufficio Studi e Programmazione Economica, *L'economia italiana tra le guerre 1919-1939*, pp.362-363.

134 Galli, Giancarlo (1998), 'Il sistema degli scambi dall'incoerenza alla razionalizzazione', Zaninelli, Sergio (a cura di), *Da un sistema agricolo a un sistema industriale, Tomo I*, p.469.

135 マヨーニー述、国際観光局訳 (1930) 『伊太利外客誘致機関エニットに就いて』 1 頁。

136 Ente Nazionale Industrie Turistiche (1930), *Gli alberghi in Italia*, Quarta Edizione, p.35.

通りだが、ドイツ人、オーストリア人、ハンガリー人などの観光客が減少した。¹³⁷ 1931/32年度に、モダーヌ Modane 経由のイタリアとフランス国境における荷物無しの旅客料金と、フランスと Cologne 経由のオランダ間、イタリア、スイス、ベルギー経由のフランスとオランダ間で新しい国際旅客・荷物料金が設定された。¹³⁸ 大恐慌期には 50-70% の顧客減少がコモではみられた。原因は大恐慌だけではなく、当該地域の自然の景色や芸術性だけでは十分に観光客を魅了できなくなっていたことが挙げられる。ヴェネツィアやフィレンツェが同時期にスポーツや娯楽の分野で観光の重要性を主張し、顧客を捉えていた。¹³⁹ 1930年のイタリアのホテルを紹介する冊子には、冬のスポーツリゾート、ゴルフ、アルプス・健康・海水浴リゾート、温泉の項目が見られ、様々なアクティビティがあったことがわかる。¹⁴⁰

ファシスト政権の方針で、1935年に県の観光団体 *Comitato turistico presso il Consiglio provincial dell'economia* が設立され、行政上、または、部門の価格の課題やコムーネの活動との調整を担った。この団体はドーボラヴォーロ事業を通じて労働者に、バリッラ少年団 *Opera nazionale balilla* を通じて若者に、その他大学の団体に文化変容をもたらす目的があった。¹⁴¹

1935年から1936年にかけてコモ地方では観光客数が前年比で到着者は15.8%、滞在者は2%増加したが、平均滞在日数は5.0日から4.4日となった。1937年になると前年比で到着者48.4%、滞在者が49.3%増となり改善が顕著となったが、平均滞在日数は変化なしであった。滞在日数が減少傾向にあることについて、Galli (1998) は伝統的な滞在型の観光と比較して、複数の観光都市から提供される新しい様式の影響があると指摘しており、自動車や鉄道を利用して複数都市を訪れる現代の観光に近い形態が生み出されていた可能性が考えられる。¹⁴²

国内の大衆に向けても観光を促進する政策が打ち出され、1923年と1939年を比較すると、イタリア人の観光客545万人から836.5万人へ、滞在日数は2650万から4100万へ増加し、観光に占める家計支出も一人当たり80リラから114リラへ増加した。¹⁴³ 特徴として挙げられるのは、余暇の時間におけるファシズム思想普及のための文化施策であ

137 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.137.

138 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.125.

139 Galli, Giancarlo (1998), 'Il sistema degli scambi dall'incoerenza alla razionalizzazione', Zaninelli, Sergio (a cura di), *Da un sistema agricolo a un sistema industriale, Tomo I*, p.471.

140 Ente Nazionale Industrie Turistiche (1930), *Gli alberghi in Italia*, Quarta Edizione, pp.16-21.

141 Mochi, Carlo (1985), 'Il turismo', Comune di Roma Ufficio Studi e Programmazione Economica, *L'economia italiana tra le guerre 1919-1939*, pp.362-363.

142 Galli, Giancarlo (1998), 'Il sistema degli scambi dall'incoerenza alla razionalizzazione', Zaninelli, Sergio (a cura di), *Da un sistema agricolo a un sistema industriale, Tomo I*, p.473.

143 Mochi, Carlo (1985), 'Il turismo', Comune di Roma Ufficio Studi e Programmazione Economica, *L'economia italiana tra le guerre 1919-1939*, p.363.

る。これは既に述べた通り、デ・グラツィア (1981) の著作に詳しい。思想を普及させる、または、大衆の政権への不満を懐柔する政策の一つとして、大衆旅行の組織化がおこなわれた。大恐慌を機に鉄道の旅客数を増加させ、また、国内にあるバスを活用するために、ドーポラヴォーロ事業団による労働者への観光促進が盛んに行われた。

TCI は特権的な役割を持ち、ファシスト様式を普及するためにイタリア人の余暇の時間を変容させた。¹⁴⁴ TCI の他にも様々な旅行団体が存在していたが、その多くはドーポラヴォーロ事業団の管理下へ置かれることとなった。¹⁴⁵ ドーポラヴォーロ事業団は遠足や旅行の巨大なプログラムを組織した。一人当たりの購買力は低かったが、約 250 万人の会員を擁することで、該事業団は当初消費市場と大衆を繋ぐ強力な市場として登場した。大恐慌を機に、貧民救済と、恐慌疲れで気晴らしを求める大衆の娯楽そのものを消費するというニーズを満たす方向へ舵を切ることになった。¹⁴⁶

大衆的な観光のきっかけとなったのは、1931年8月に開始された有名な「大衆列車」である。これ以前もドーポラヴォーロ会員は旅行用の割引を受けていたが、通信大臣チアーノ Ciano が同省の職員だけではなく少なくともいくつかの特典を一般の人々にも拡大したいと考えた結果である。¹⁴⁷ 団体旅行への 50% までの割引には乗客を大幅に増大させることで、世界大恐慌で収入が落ち込んでいた国鉄の莫大な赤字を減らそうとする狙いがあった。¹⁴⁸

この「大衆列車」はたちまち大衆に広まり、とくに汽車旅行がそれまでできなかった下層階級に歓迎された。その大衆は北部諸都市の旅行者であった。1931年8月2日から9月20日までの間に50万人以上がこの割引の恩恵を受けていたが、この「大衆列車」の値段はそれほど大衆的ではなく、概して雇用主から補助を受けてしまい、旅行愛好者連盟が大衆旅行の組織化をやめてしまうと利用者は一年あたりで約10万人にまで減少してしまった。¹⁴⁹

鉄道の切符は、1933年に観光客を集める目的で、全半島で定期自動車輸送サービス

144 デ・グラツィア (1981) 『柔らかいファシズム』, 304 頁。

145 イタリア旅行愛好者連盟は中産・下層中産階級の会員数千人を擁しており、北部の多くの都市では労働者ですら自分たちの旅行団体を作っていた。これらの団体は1911年に共和主義者ウゴリーノ・ウゴリーニによって設立されたイタリア労働者旅行連盟 UOEI のもとに組織され、1922年には数万人の会員に達していた。UOEI など民間の旅行団体は、政府に「反体制的」とみなされ、1926年12月に解散を余儀なくされ、政治的な所属の変化を厭わない会員はドーポラヴォーロ事業団に吸収されていった。一方で政治的には中産階級を基盤としたイタリア旅行愛好者連盟は、1935年まではその組織の維持が許可されたが、その代わりに党書記の指導の下に置かれ、同連盟が主催する活動の実績はドーポラヴォーロ事業団のものとなった。(デ・グラツィア (1981) 『柔らかいファシズム』, 304 頁。)

146 デ・グラツィア (1981) 『柔らかいファシズム』, 268-269 頁。

147 1925年王令「鉄道職員の憩いの夕」は、娯楽を通じて職員の健康と知性を増進し士気を昂揚させることを目的として、スポーツ、劇・映画、旅行の機会を提供した。(ウォルフガング・メッサーシュミット、日本国有鉄道〔編〕(1957)「戦後のイタリア国有鉄道」『外国交通調査資料』11(7), 276-277 頁。

148 デ・グラツィア (1981) 『柔らかいファシズム』, 304-305 頁。

149 デ・グラツィア (1981) 『柔らかいファシズム』, 305 頁。

がある場所でも 30-40 日間有効となる特別な周遊切符を発行した。週末や休日切符は 40% 割引となった。20 名の団体は 30% 割引で、大衆列車の割引は夏の間 80% にまで達し、冬は 70% であった。¹⁵⁰ 鉄道以外にも民間船会社と協定を結び巡航旅行を支援する、または、下層労働者に対しては自転車¹⁵¹が推奨され、団体旅行にはバスや自動車などが活用された。例としてピエモンテ州ではトリノに水を供給する水力発電所へ遠足が企画され、24 台のトラック、46 台の自動車、42 台のオートバイを借りて 1,500 人が湖畔の Ceresole チェレゾーレ¹⁵¹へ向かい、この催しは成功であったと認識された。

また、観光を促進する手段として、食の地域性を発信する方法がとられるようになったのも、当該期の特徴である。ファシズム体制下では「イタリア式の食事」を学ぶことが課題とされ、地方の博覧会、見本市、祭り、自給自足キャンペーン、民族伝承奨励活動¹⁵²がおこなわれた。そのうち食に関しては、ファシスト政権によりイタリア料理における全体主義が目指され、庶民向けに野菜や果物中心の食生活が提案された一方、1929 年 12 月にミラノで創刊された中・上流階級向けに美食を勧める月刊誌『イタリア料理 *La cucina italiana*』は、イタリア料理の地域的 다양性を美化する、ナショナルスティックな論調¹⁵³がみられた。

TCI は観光手引書として、1922 年に外国人向けに『イタリア・ガイド *Guida d'Italia*』を、1931 年に初めての『イタリア・レストラン・ガイド *Guida gastronomica d'Italia*』¹⁵⁴を作成した。こうしてファシスト期にイタリアの諸地域の食地図が完成し、特産品の最初の目録が作られ、催し物や祭りなどを通じて地方の料理がよく知られるようになった。政府観光局は画家ウンベルト・ツイメッリに外国人向けにチーズや菓子製品、ワイン、サラミなど最良のものを示した『イタリア諸地方の主要な名物料理地図』の作成を依頼した。1931 年にはイタリア旅行協会が『イタリア美食案内』を出版し、料理の定義、中小規模の生産者から入手可能な地域の食品や食材の説明など、それまで知られることもなかった小さな地域の情報が数多く盛り込まれた。¹⁵⁵このように、食を通じた特産品の宣伝は、当該期に国内外へ向けてなされ、人々の旅行の目的の一部となっていたことがわかる。

また TCI は 1934 年に『イタリアの山ガイド *la collana Guida dei monti d'Italia*』を出版し、1932 年に TCI は芸術の後見のための委員会 *Consulta per la Tutela delle Belle Arti*

150 DOT (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, p.125.

151 デ・グラツィア (1981) 『柔らかなファシズム』, 307-308 頁。1934 年に「ファシストの土曜日」という制度がつけられ、土曜の午後と日曜日をつかって数多くの労働者が郊外へと出発した。

152 アルベルト・カパッティ、マッシモ・モンタナーリ (2011) 『食のイタリア文化史』, 50 頁。

153 山手昌樹 (2020) 「イタリア料理の全体主義」『立命館言語文化研究』32(1), 43 頁。

154 Touring Club Italiano, URL: <https://www.touringclub.it/chisiamo/la-nostra-storia#:~:text=Fondato%20l'8%20novembre%201894,attivita%C3%A0%20dell'Associazione%20%C3%A8%20innovativa.> (2021/06/28)

155 アルベルト・カパッティ、マッシモ・モンタナーリ (2011) 『食のイタリア文化史』, 51 頁。

の永続的な一員となる。¹⁵⁶1937年にTCIは47万7000人の会員に到達し、観光における参考と補助的なサービスのための力を増しながら、『観光マニュアル *Manuale del Turismo*』の出版を実現した。¹⁵⁷同年に、ドーポラヴォーロ事業団が300万人の参加者を得て五万歩行進、遠足、小旅行を後援し、行き場に困らないイタリアの美しい風景を活用して田舎、海岸、山々を人々が行きやすい新しい大衆娯楽とし、¹⁵⁸食の楽しみはこのような国内外観光客への宣伝が図られ、観光の目的の一部となっていくたのである。

このように、ファシスト期に観光促進のための中間団体が次々と設立され、国内外の観光客を惹きつけるための宣伝が行われ、同時に自転車・鉄道・自動車の活用を促進していたことがわかる。宣伝されたのは、国内各地に新たに見出された観光名所と、また、各地の食事情であり、これらがイタリア観光へのイメージを創り出していったことが明らかとなった。

お わ り に

本稿を通じて、イタリアのファシスト期に起こった自動車と鉄道の輸送手段の競合をめぐり、自動車産業の発展、道路網の発展と鉄道の整備が主に北西部地域で起こっていたことを確認した。また、観光促進するための政策が、旅行団体の形成とともに国外にも積極的に行われ、観光業が経済的な重要性を持つようになるとともに、観光客へ食を通じて地域性が発信されていたことが観察された。ファシスト政権では古代ローマへの回帰がテーマになっていたことはよく知られている。この目的に沿って、ファシスト期のイタリアでは自国の「歴史」が見直され、国内の観光と結びついていた。

戦争が続くことが前提であった戦間期の産業振興では、自動車産業は極めて重要な意味を持っていた。国内需要が乏しいにもかかわらず、自動車普及は徐々にではあるが進み、1930年代には貨物輸送のためのトラックが主に北部地域で普及し、産業集積地域が輸送網に組み込まれていったことが確認された。また、鉄道は1920年代後半から収益性が低下しており、鉄道を中心に輸送網が再編されていったことが確認された。鉄道

156 ファシスト政権下では近代化が進められ、ファシスト建築が全国で広まり、道路拡幅事業に代表される歴史的市街地の改造計画が作成された。ローマ市では様々な建築計画が歴史的な中心地区および近郊で実施され、1939年6月1日法律第1089号「芸術的歴史的価値のある事物の保護」と同年6月29日法律第1479号「自然美の保護」が、1942年には、都市計画法が制定され、今日の都市計画関連法の基盤ができあがった。(宮脇勝, 西村幸夫 (1994) 「イタリアにおける風景計画の展開 イタリアにおける歴史的環境保全計画に関する研究 その1」『日本建築学会計画系論文集』59 (466), 124頁。)

157 Touring Club Italiano, URL: <https://www.touringclub.it/chisiamo/la-nostra-storia#:~:text=Fondato%20l'8%20novembre%201894,attivita%20dell'Associazione%20C3%A8%20innovativa.> (2021/2/14)

158 現在大衆的な観光地として有名なポンペイは、1960年代以降南北間を結ぶ高速道路が建設され、イタリアのモータリゼーションが進む中で整備されている。(Rowland, Ingrid D. (2014), *From Pompeii*, p.279.)

路線でも電化や新路線の敷設が進んだ。交通機関施設整備と併せて、需要喚起策として見直された歴史的建造物や海、劇場などに加え、地域の特産物や食の地域性も国内外で周知されるように発信に工夫がなされていった。観光業は第一次大戦後から成長の見込みがある有力な産業と認識されており、国内の観光以上に、国外の観光客へ自動車の活用が期待されていた。

本稿は高速道路の建設に関連して、自動車産業と観光業からも検討を加えながら交通基盤の変化が与えた社会的・経済的影響の歴史的考察を試みた。これらの産業についてさらに関連性に着目して考察を深める必要とともに、航空業の誕生、港との接続を含む海運政策と他の交通基盤との関係についても対象範囲を広げて検討すべきだが、この点については稿を改めたい。

参考文献

- [1] Istituto Centrale Statistico, *Annuario Statistico Italiano*, 各年。
- [2] Banca Commerciale Italiano (1929), *Movimento economico dell'Italia : raccolta di notizie statistiche per l'anno 1928*, Milano : Banca Commerciale Italiana.
- [3] Banca Commerciale Italiano (1932), *Movimento economico dell'Italia : raccolta di notizie statistiche per l'anno 1931*, Milano : Banca Commerciale Italiana.
- [4] Department of Overseas Trade (1923), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dec. 1922*, H. M. Stationery Office.
- [5] Department of Overseas Trade (1926), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dated December 1925*, H. M. Stationery Office.
- [6] Department of Overseas Trade (1927), *Report on the commercial, industrial and economic situation in Italy, Dated March, 1927*, H. M. Stationery Office.
- [7] Department of Overseas Trade (1930), *Economic conditions in Italy, Dated April, 1930*, H. M. Stationery Office.
- [8] Department of Overseas Trade (1931), *Economic conditions in Italy, Dated June, 1931*, H. M. Stationery Office.
- [9] Department of Overseas Trade (1932), *Economic conditions in Italy, Dated September, 1932*, H. M. Stationery Office.
- [10] Department of Overseas Trade (1933), *Economic conditions in Italy, Dated July, 1933*, H. M. Stationery Office.
- [11] Ente Nazionale Industrie Turistiche (1930), *Gli alberghi in Italia*, Quarta Edizione, Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo.
- [12] Ministero delle comunicazioni (1935-36), Ispettorato generale ferrovie tramvie automobili, *Dati statistici per gli anni 1931-1933*. [1-4], Roma : Istituto poligrafico dello stato libreria.
- [13] Ministero delle comunicazioni (1937), Ispettorato generale ferrovie tramvie automobili, *Dati statistici per gli anni 1934*. [1-3], Roma : Istituto poligrafico dello stato libreria.
- [14] Ministero delle comunicazioni (1938), Ispettorato generale ferrovie tramvie automobili, *Dati statistici per gli anni 1935-1936*. [1-3], Roma : Istituto poligrafico dello stato libreria.
- [15] Bellino, Annunziata (2011), *Storia del turismo in Italia*, : il Mulino.
- [16] Castronovo, Valerio (1999), *Fiat, 1899-1999*, Rizzoli.
- [17] Comune di Roma Ufficio Studi e Programmazione Economica (1984), *L'economia italiana tra le guerre*

1919-1939, IPSOA.

- [18] De Grazia, Victoria (1981), *The culture of consent: mass organization of leisure in fascist Italy*, Cambridge: Cambridge University Press [豊下楯彦他訳『柔らかいファシズム』有斐閣, 1989年]
- [19] Galli, Giancarlo (1998), 'Il sistema degli scambi dall'incoerenza alla razionalizzazione', Zaninelli, Sergio (a cura di), *Da un sistema agricolo a un sistema industriale, Tomo I*, pp.433-483.
- [20] Guardagno, Valter (2004), *La storia delle ferrovie in Italia. Temi aspetti e bilanci*, Giuntini, Andrea, e Pavese, Claudio (a cura di), *Reti, Mobilità trasporti*, pp.59-87.
- [21] Fenoaltea, Stefano (2011), *The reinterpretation of Italian economic history*, Cambridge etc.: Cambridge university press.
- [22] Lasansky, D. Medina (2004), *The renaissance perfected*, Pennsylvania: the Pennsylvania state university press.
- [23] Maggi, Stefano (2004), 'Intermodalità nella storia', Giuntini, Andrea e Pavese, Claudio (a cura di), *Reti, Mobilità trasporti*, FrancoAngeli, pp.15-36.
- [24] Maggi, Stefano (2009), *Storia dei trasporti in Italia*, : il Mulino.
- [25] Mariotti, Ilaria (2015), 'Location Determinants of transport and logistics FDI's. A focus on China and Italy', *Transport and logistics in a globalizing world*, Cham etc.: Springer.
- [26] Mariotti, Angelo (1923), *L'industria del forestiero in Italia: economia e politica del turismo*, N. Zanichelli.
- [27] Mitchell, Brian R. (2003), *International historical statistics: Europe 1754-2000*, Fifth edition, Palgrave Macmillan.
- [28] Millward, Robert (2005), *Private and public enterprise in Europe*, Cambridge: Cambridge University Press.
- [29] Mochi, Carlo (1985), 'Il commercio', Comune di Roma Ufficio Studi e Programmazione Economica, *L'economia italiana tra le guerre 1919-1939*, pp.339-351.
- [30] Mochi, Carlo (1985), 'Il turismo', Comune di Roma Ufficio Studi e Programmazione Economica, *L'economia italiana tra le guerre 1919-1939*, pp.362-371.
- [31] Moraglio, Massimo (2017), *Driving modernity*, NY=Oxford: berghahn.
- [32] Pivato, Stefano (2011), *Il Touring Club Italiano* [Kindle版], il Mulino.
- [33] Puricelli, Piero (1937), 'Le strade d'Italia e l'indipendenza economica', Luigi Lojacono (ed.), *L'indipendenza economica italiana*, Milano: Ulrico Hoepli, pp.608-611.
- [34] Rowland, Ingrid D. (2014), *From Pompeii*, NY: Harvard University Press.
- [35] Tonniolo, Gianni (ed.), (2013), *The Oxford handbook of the Italian economy since unification*, Oxford University Press.
- [36] Zamagni, Vera (1993), *The economic history of Italy 1860-1990*, Oxford: Clarendon Press.
- [1] 「交通政策を大きく転換した英国——幹線道路の新規建設を凍結 自家用車から公共交通へ国民を誘導 (特集 欧州緊急報告 大改修時代の到来で激変する公共事業——民間が維持・運営まで進出して建設産業の構造も転換)」『日経コンストラクション』(310), 日経 BP 社 (2002), 38-41 頁。
- [2] Ente Nazionale Industrie Turistiche (1940) 『伊太利』, Ferrovie dello stato.
- [3] 今村晋一郎 (1960) 「フランスの鉄道・道路協同輸送概観」『運輸と経済』56-64 頁。
- [4] 石井昭夫 (2012) 「フランス観光政策小史」『ホスピタリティ・マネジメント』3(1), 99-110 頁。
- [5] 小澤茂樹 (2015) 「高速道路会社による貨物鉄道会社の設立 - Brenner Autobahn AG の事例 -」『高速道路と自動車』58(8), 37-41 頁。
- [6] 小澤茂樹 (2016) 「高速道路会社による鉄道貨物輸送利用に関する研究」『大同大学紀要』52, 155-169 頁。
- [7] 小野清美 (2013) 『アウトバーンとナチズム』 ミネルヴァ書房。

- [8] カバッティ, アルベルト, モンタナーリ, マッシモ (著), 柴野均 (訳) (2011) 『食のイタリア文化史』, 岩波書店。
- [9] 関淳 (1970) 「アウトバーンに迫るアウトストラダ」『道路』(350), 57-62 頁。
- [10] トニオロ Gianni (1997) 『イタリア・ファシズム経済』名古屋大学出版会。
- [11] 富永孝雄 (2007) 「イタリア自動車産業の確立と国際化の過程」『日伊文化研究』日伊協会 (45), 91-104 頁。
- [12] 日本国有鉄道 [編] (1965) 「イタリア国鉄長期計画と南部経済の発展」『外国交通調査資料』19 (12), 56-62 頁。
- [13] 藤田昌久・ジャック・F・ティス著, 徳永澄憲, 太田充訳 (2017) 『集積の経済学』東洋経済新報社。
- [14] 堀雅通 (2003) 「フランスの交通政策と鉄道改革」『作新地域発展研究』(3), 77-94 頁。
- [15] 松浦保他 (1968) 『イタリア経済』東洋経済新報社。
- [16] マヨニー述, 国際観光局訳 (1930) 『伊太利外客誘致機関ユニットに就いて』国際観光局。
- [17] 宮脇勝, 西村幸夫 (1994) 「イタリアにおける風景計画の展開 イタリアにおける歴史的環境保全計画に関する研究 その1」『日本建築学会計画系論文集』59(466), 123-132 頁。
- [18] ウォルフガング・メッサーシュミット, 日本国有鉄道 [編] (1957) 「戦後のイタリア国有鉄道」『外国交通調査資料』11(7), 275-283 頁。
- [19] 森本慶太 (2020) 「近代スイス観光史研究の課題と展望」『關西大學文學論集』70(3), 79 頁。
- [20] 八雲香俊 (1970) 「フランスにおける交通構造の変化とその経済的要因の考察——鉄道シェアの減退を中心として——」『国士館大学政経論叢』(12), 57-76 頁。
- [21] 山手昌樹・土肥秀行 [編] (2017) 『教養のイタリア近現代史』ミネルヴァ書房。
- [22] 山手昌樹 (2020) 「イタリア料理の全体主義」『立命館言語文化研究』32(1), 39-53 頁。