

【米国】

APTA TRANSform Conference & EXPO 参加報告

岡部 朗人 ワシントン国際問題研究所研究員

1. はじめに

2023年10月、米国フロリダ州オーランドにおいて、APTA（米国公共交通協会）主催の「TRANSform Conference & EXPO」が開催された。なお、APTAとは、米国の公共交通事業者を中心に構成される業界団体であるが、連邦政府から財政支援（補助金）を引き出す役割も担っており、米国の公共交通業界においてプレゼンスが高い組織である。

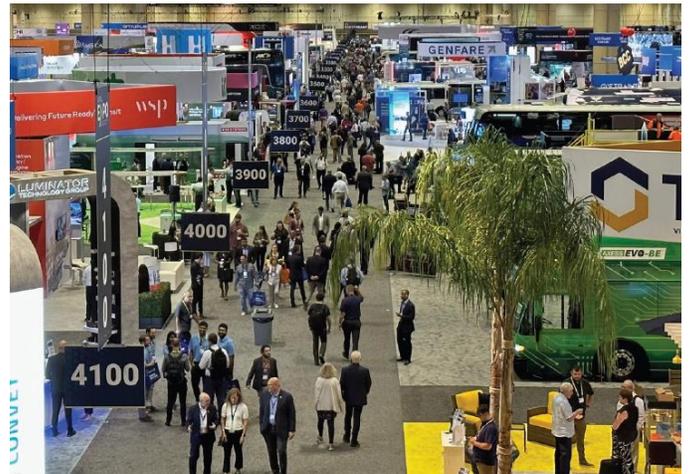


出典) 筆者撮影

【図-1】 イベントが行われた Convention Center

TRANSform Conference は、APTA のフラッグシップイベントとして毎年開催されるものであり、公共交通業界における最新動向に関する講演・パネルディスカッションが行われた。スピーカーとして、事業者のみならず、FTA（連邦公共交通局）長官等をはじめとした政府の要人も登壇しており、当カンファレンスの規模の大きさを物語っていた。また、今年は3年に1度実施される EXPO（交通関連の製品展示会）も開催され、600以上のブースが展示されていたが、なかには Hitachi Rail、

Kawasaki Rail Car、Mitsubishi Electric Power Products といった日系企業も見受けられた。イベントは3日間にわたって実施されたが、過去最高となる11,000名以上が参加しており、筆者がこれまで現地で開催した業界イベントのなかで最も盛大なものであった。



出典) APTA Passenger Transport

【図-2】 EXPO（交通関連の製品展示会）の様子

本レポートでは、TRANSform Conference で行われた基調講演を中心に、特に有益と思われたプログラムを抜粋して報告する。そのうえで、米国の公共交通業界を概観し、足元において注目度が高いテーマについて言及する。

2. APTA のリーダーによる講演

カンファレンスは、イベントを主催する APTA のリーダーたちによる講演で幕を開けた。President・CEO の Paul P. Skoutelas 氏は、インフラ投資雇用法^{注1)}による巨額の予算を活用し、設備の近代化・車両更新等多数のプロジェクトが推進さ

れている現況を讃えるとともに、「気候変動対応が世界中のミッションとなっているなか、公共交通という移動手段は必要不可欠である。」と改めてその重要性を強調した。他方で、労働力不足によるサービス規模の縮小やサプライチェーン問題等、解決すべき課題も多いと述べたうえ、特に、多くの事業者が直面している「財政の崖 (fiscal cliff)」が最も深刻だという見方を示した。パンデミック以降、収入が激減した事業者は連邦政府による緊急支援により何とかサービスを継続してきたが、未だライダーシップは低迷、且つ緊急支援も数年以内に枯渇してしまうことから、財政破綻に陥るリスクを抱えているという。

続いて、今期より新たに APTA Chair に就任した、ダラス高速運輸公社 Board Chair の Michele Wong Krause 氏のスピーチが行われた。(なお、Michele 氏はアジア系では初めての Chair 就任となる。) Michele 氏は、「ダイバーシティとインクルージョンの推進」をとおして労働者不足の解決に取り組んでいくことを自身の重要課題と述べた。昨年公表された APTA の調査レポート^{*1}によると、調査対象となった公共交通機関のうち約 96% が労働力不足を実感していると回答し、そのうち 84% は自社のサービス水準に影響を及ぼしていると答えている。同氏は、「雇用の裾野を広げ、あらゆる人材の能力を発揮できる新しい業界の在り方を目指すことで、現在の危機的状況を解消していく」と強調した。

3. ニューヨーク都市圏交通公社 CEO による講演

「New York's Mass Transit Success Story (ニューヨークにおける公共交通のサクセスストーリー)」というプログラムでは、ニューヨーク都市圏交通公社 (Metropolitan Transportation Authority: 以下「MTA」という。) の CEO である Janno Lieber 氏により、同社におけるパンデミック後の環境変化・新規施策に関する講演が行われた。

Lieber 氏は冒頭、「交通インフラ整備」に熱心な (バイデン) 政権が誕生したことで、公共交通機関は進化を遂げる重要な時期にある。」と述べたうえ、同社が特に足元で注力してきた「安全性の向上」、「資金不足への対応」に関して具体的に言及した。

(1) 安全性の向上

ニューヨークの地下鉄では犯罪件数自体は減少傾向にあるものの、パンデミック後は発砲事件や絞殺事件等のセンセーシ

ョナルな犯罪が相次いで発生しており、地下鉄の安全性が不安視されている。こういった背景を踏まえ、同氏は「“Cops, Cameras and Care (警官、カメラ、ケア)” をキーワードに据え、駅構内における警察官の増員、車内監視カメラの設置推進、(精神疾患を抱えているホームレスへの対応として) メンタルケア専門家の配置を行った。」とアピールした。また、2023 年 9 月からは一部の駅において「ROBO COP^{**2}」と呼ばれる完全自走式の警備ロボットの試験導入も開始している。これには 360 度全域を捉える監視カメラがついており、駅構内の映像を絶えず録画できる仕様になっているという。さらに、ロボットには緊急ボタンもついており、異常発生時に利用者がボタンを押すと、待機中の警察官と連絡が取れるようになっているとのことである。

(2) 資金不足への対応

講演で最も時間を割いたテーマが「資金不足への対応 (MTA がどのように資金不足を乗り越えたか)」という内容であった。Lieber 氏も APTA Skoutelas 氏同様、多くの事業者が財政破綻の危機に瀕している当状況を「財政の崖 (fiscal cliff)」と表現し、業界全体における喫緊の課題という見方を示した。MTA においても、2023 年度以降毎期 26 億ドル以上の赤字が見込まれていたが、運賃値上げや州政府からの補助金等によって向こう 5 年は何とか財政破綻を回避できそうとのことである。粘り強い州政府との交渉にあたっては、ニューヨーク市における公共交通機関の重要性や気候変動対策への効果をアピールしたのはもちろんのこと、老朽化したインフラ設備 (信号設備等) 更新によるサービス向上・バリアフリー設備の整備推進を行うことを約束するとともに、業務効率化等により年間 4 億ドルもの費用削減を事業者自ら提案したとのことであった。

また、現在ニューヨーク州で検討中の「混雑税 (Congestion Pricing)」プログラムの導入についても触れられた。これは (恒常的な渋滞が課題となっている) マンハッタン中心部に自動車に入るドライバーに通行料を課すもので、早ければ 2024 年度に導入される可能性がある。また、当プログラムによる税収は MTA によってニューヨークの公共交通網を改善するために使用される予定とされている。今後、通行料金や免除基準の設定等が必要になるが、同氏は「トラック等、物流目的でやむを得ず乗り入れる自動車とそれ以外をどのように線引きしてバランスをとるかが重要である」と自身が考える課題について述べた。

4. 政府関係者による講演

当カンファレンスには多くの政府関係者が登壇しており、DOT（運輸省）長官 Pete Buttigieg 氏によるビデオメッセージや、公共交通機関を管轄する FTA（連邦公共交通局）長官 Nuria I. Fernandez 氏&APTA Skoutelas 氏によるセッションが行われた。

DOT 長官 Buttigieg 氏は、バイデン政権発足以降における公共交通分野の取組みを振り返ったうえ、「米国の繁栄、公平性・安全性の確保、気候変動への対応という観点において、公共交通は非常に重要な役割を担っていると認識している。」と引き続き業界を支援するスタンスであることを示した。

FTA 長官 Fernandez 氏においても、同局がインフラ投資雇用法成立後行ってきた公共交通機関への支援に触れ、「この 2 年間で約 630 億ドルもの投資を行った。これは歴史的な金額である。」とその規模の大きさを強調した。また、具体的な内容としては、特にゼロエミッションバスの導入をはじめとした気候変動対応やバリアフリー設備整備の推進に注力してきたと述べた。

その後、今後推進する補助プログラムについても言及し、直近では「鉄道車両の更新プログラム^{※3}」に注力すると述べた。現在米国では車両の老朽化が課題となっており、車両故障による事故や運行中断等が問題になっているという。当プログラムは耐用年数を迎える（もしくは超過した）鉄道車両の更新に対して補助金を提供するもので総額 1 億 9,700 万ドルの資金提供を予定しているとのことであった。加えて、TOD（公共交通指向型開発）を推進する事業者も積極的に支援していくと述べ、特に人口密度が低く、平均所得が低い地域の開発を計画する提案には優先的に補助金を配賦すると言及した。この方針の背景には、どんな立場の人であっても平等に公共交通機関を利用できる社会を目指す「公平性の実現」というキーワードがあるが、「大きな政府」を基本思想とする民主党（現政権）らしい方針であると考えられる。

最後に、Fernandez 氏も「財政の崖（fiscal cliff）」について言及し、「財政の崖は交通システムの存続のために早急に解決すべき課題である。」と危機感を示した。「（同課題については）DOT のトップレベルでも議論している。」と述べたうえ、その対応策の一つとして、連邦政府から事業者提供している「フォ

ーミュラ補助金^{注2)}」を資本的支出だけではなく運営費用にも充当できるよう変更することを提案した。一方、連邦政府からの支援だけでは資金不足の解決には程遠いと述べ、州政府や自治体にも公共交通機関がサービス水準を縮減する必要がないよう資金支援を実施してほしい旨呼びかけた。

5. Driving the Future of Transit: Collaborating for Success（公共交通の未来を牽引：成功に向けた官民パートナーシップ）

当セッションでは、米国の公共交通市場においてプレゼンスの高い民間運行オペレーター Keolis North America^{※4}、Transdev U.S.^{※5} や交通系大手シンクタンク Eno Center for Transportation の CEO 等が「官民パートナーシップの重要性」についてセッションを行った。これまで現地で多くの業界イベントに参加してきたが、公共交通機関の多くをパブリックが運営する米国において、民間運行オペレーターの CEO クラスが複数名登壇すること、且つ（事業者だけではなく、）シンクタンク等による客観的な意見も交えて議論を行うことは珍しく、興味深いプログラムであった。



出典) 筆者撮影

【図-3】セッションの様子

Keolis North America の CEO David Scorey 氏は冒頭に、「パンデミック後、ライダーシップが低迷するなか、（手厚い公共交通政策に否定的な共和党支持者を中心に、）公共交通機関の存在意義を疑問視する声も多い。」と述べたうえ、「民間資本を活

用しサービス向上や効率化に努めることが公共交通の価値を高める革新的なソリューションになり得ると考えられる。」と強調した。加えて、Eno Center for Transportation の CEO Robert Puentes 氏も「公共交通機関を取り巻く環境がダイナミックに変化している昨今、民間事業者がもつ柔軟性や世界各国で培ったノウハウを取り入れることが重要である。」と官民パートナーシップの必要性について述べた。

他方、Transdev U.S の CEO Laura Hendricks は官民パートナーシップを進める際の留意点についても触れ、特に「労働組合への対応」について述べられた。労働組合が力をもつアメリカでは、労働環境が少しでも悪化した際強い反発を受ける可能性が高いため、民間資本の活用（運行・保守業務の民間委託等）に伴い働き方が変わる場合は彼らと粘り強く調整し、最大限配慮することが重要だと言及した。

6. おわりに

イベント全体の内容を踏まえ、米国の公共交通業界を概観すると、彼らの関心の高いテーマは以下2つに分類される印象を受けた。

(1) インフラ投資雇用法に基づく予算の着実な執行

現在、インフラ投資雇用法に基づく5か年予算を活用した大規模な投資が進められている真っ只中で、その内容は、車両更新をはじめとした気候変動対応やバリアフリー設備整備等多岐にわたる。この好機を活用し、「公共交通の価値」を高めることができるか、ひいてはその価値を国民や政府関係者等へアピールし、将来的な補助金の確保に繋げることができるか、業界は重要な局面に立たされていると感じる。また、イベントのプログラムのなかで、「仮に2024年の大統領選で（公共交通施策に消極的な）共和党が勝利した場合、予算が減額される可能性もある。」というコメントがあったが、そういった懸念も踏まえ、スピード感をもった予算執行を目指している印象を受けた。

(2) 恒常的な運営資金不足に対する対応

パンデミック以降、事業者は政府からの一時的な救済資金で何とか運営を続けていたが、その資金も枯渇間近、且つライダースhipも低迷していることから、ほとんどの事業者は「財政の崖 (fiscal cliff)」に直面している。ニューヨークのMTAで

は向こう5年間の予算の目途が立ったところではあるが、他のエリアでは、ワシントンD.C.、フィラデルフィア、ボストン等比較的規模の大きい交通システムを抱える事業者であっても解決策は見出せていない状況である。このままいくと「デススパイラル（利用者数の減少→収入の減少→サービス規模の縮減）」に陥る可能性があるという警報が鳴らされており喫緊の対応が必要とされている^{※6}。その解決策として、短期的には連邦政府・州政府等からの資金支援が本線となるが、その際、共和党との対立が過熱することが予想される。

米国の公共交通業界は政府からの補助金を前提として運営されている側面があり、業界の動向は政府の動きと密接に関係している。現在は民主党が政権を握っていることから公共交通に手厚い施策が実行される傾向があるが、前述したとおり、2024年の大統領選で共和党が勝利した場合、再び潮目が変わる可能性もある。引き続き米国の公共交通の動向を注視したうえ、時宜を得た情報を発信していきたい。

注

注1)5年間で総額1.2兆ドル、うち約5,500億ドルを新規投資分（鉄道を含む公共交通機関分は390億ドル）として、米国内のインフラ改良や整備に対し支出する権限を連邦政府に与えるもの。米国の交通インフラ施策の中で、「歴史的な偉業」と表現された。

注2)一定の算定式に基づき全米の公共交通事業者に交付されるもの。当補助金は資本的支出への使途が原則であり、運営費には使えない。（運営費への使用認められているのは人口の少ない地域のみとされている）

引用・参考文献・出典資料

- 1) <https://www.apta.com/research-technical-resources/research-reports/transit-workforce-shortage/>（アクセス：2023/10/26）
- 2) <https://www.nytimes.com/2023/09/22/nyregion/police-robot-times-square-nyc.html>（アクセス：2023/10/26）
- 3) <https://www.transit.dot.gov/grant-programs/rail-vehicle-replacement-grants>（アクセス：2023/10/26）
- 4) <https://www.keolisna.com/locations>（アクセス：2023/10/26）
- 5) <https://transdevna.com/about-us/key-facts/>（アクセス：2023/10/26）

- 6) <https://www.nytimes.com/2023/10/06/nyregion/mta-nyc-subway-service.html> (アクセス : 2023/10/26)