

**第150回運輸政策コロキウム
ワシントンレポート第XIV回**

**「米国の都市鉄道を取り巻く環境変化
とコロナ禍からの回復戦略」
(岡部研究員ご発表)へのコメント**

**東京大学大学院工学系研究科
加藤 浩徳**

本日のコメントの概要

- 岡部氏の発表のねらいとリサーチクエスチョン
- 岡部氏の発表の結論
- 結論に対する素朴な疑問とコメント
- 岡部氏への質問

岡部氏の発表のねらい

- 米国では、都市鉄道の必要性に関して意見が分かれていた
- コロナ禍の需要低迷で、都市鉄道の存在意義・真価が改めて問われた



- 米国の都市鉄道を取り巻く環境変化や今後の戦略の最新動向について明らかにしたい

岡部氏のご発表の リサーチクエスチョン

加藤の理解によれば、岡部氏は、次の2つの問いに答えようとした。

1. コロナ禍は米国の都市鉄道にどのような影響を及ぼしたのか？
2. 米国の公共交通への財政支援は都市鉄道へどのような影響を及ぼしうるか？

コロナ禍は米国の都市鉄道にいかなる影響を及ぼしたのか？

岡部氏の結論

- もともと都市鉄道は社会的弱者層のための交通手段として期待されていた
- 通勤鉄道を中心に鉄道利用者はコロナ禍で落ち込んでおり、利用者を取り戻せていない状況
- 利用低迷が続くと、補助対象としての優先順位が下がる懸念

コロナ禍は米国の都市鉄道にいかなる影響を及ぼしたのか？

岡部氏の結論

- もともと都市鉄道は社会的弱者層のための交通手段として期待されていた
- 通勤鉄道を中心に鉄道利用者はコロナ禍で落ち込んでおり、利用者を取り戻せていない状況
- 利用低迷が続くと、補助対象としての優先順位が下がる懸念

素朴な疑問

米国では、自家用車を保有できない低所得者層が都市鉄道の中心的な利用者ならば、エッセンシャルワーカーである彼らの利用はそんなに減らないのでは？

コロナ禍は米国の都市鉄道にいかなる影響を及ぼしたのか？（続き）

米国における公共交通の実態

Brian Taylor教授 (UCロサンゼルス校 (UCLA) の見解)

米国の公共交通は2種類の利用者層にサービスを提供

- **利用者層1: 比較的裕福な自家用車保有層だが、都心の職場近隣に駐車場がなかったり高額だったりするので公共交通を利用**
- **利用者層2: 自家用車を保有していない低所得層で、有色人種系のエッセンシャルワーカー**

コロナ禍は米国の都市鉄道にいかなる影響を及ぼしたのか？（続き）

米国におけるコロナ禍の公共交通利用への影響

Brian Taylor教授の見解（続き）

- ・ コロナ禍による影響
 - ・ 利用者層1＝リモートワークで公共交通利用が大幅減少
 - ・ 利用者層2＝あまり影響を受けなかった

➡ 公共交通の社会サービスとしての側面が課題として前面に

米国のコロナによる都市鉄道へのインパクト（仮説）

コロナ禍下でホワイトカラー層でリモートワークの普及

一部の裕福層の公共交通離れが、事業者の収益減少に影響

収益減少によるサービス水準低下が、低所得者層のモビリティに影響

米国の公共交通への財政支援は都市鉄道へいかなる影響を及ぼすか？

岡部氏の結論

- 「CARES法」と「経済対策法」は、コロナ禍に対する事業者への緊急救済措置として機能
- 「インフラ投資雇用法」は、かねてからの課題である老朽化したインフラの更新・改良が狙い
- 都市鉄道を含む公共交通機関にとって好機だが、これをモノにできるかどうかの重要な局面

米国の公共交通への財政支援は都市鉄道へいかなる影響を及ぼすか？（続き）

岡部氏の結論

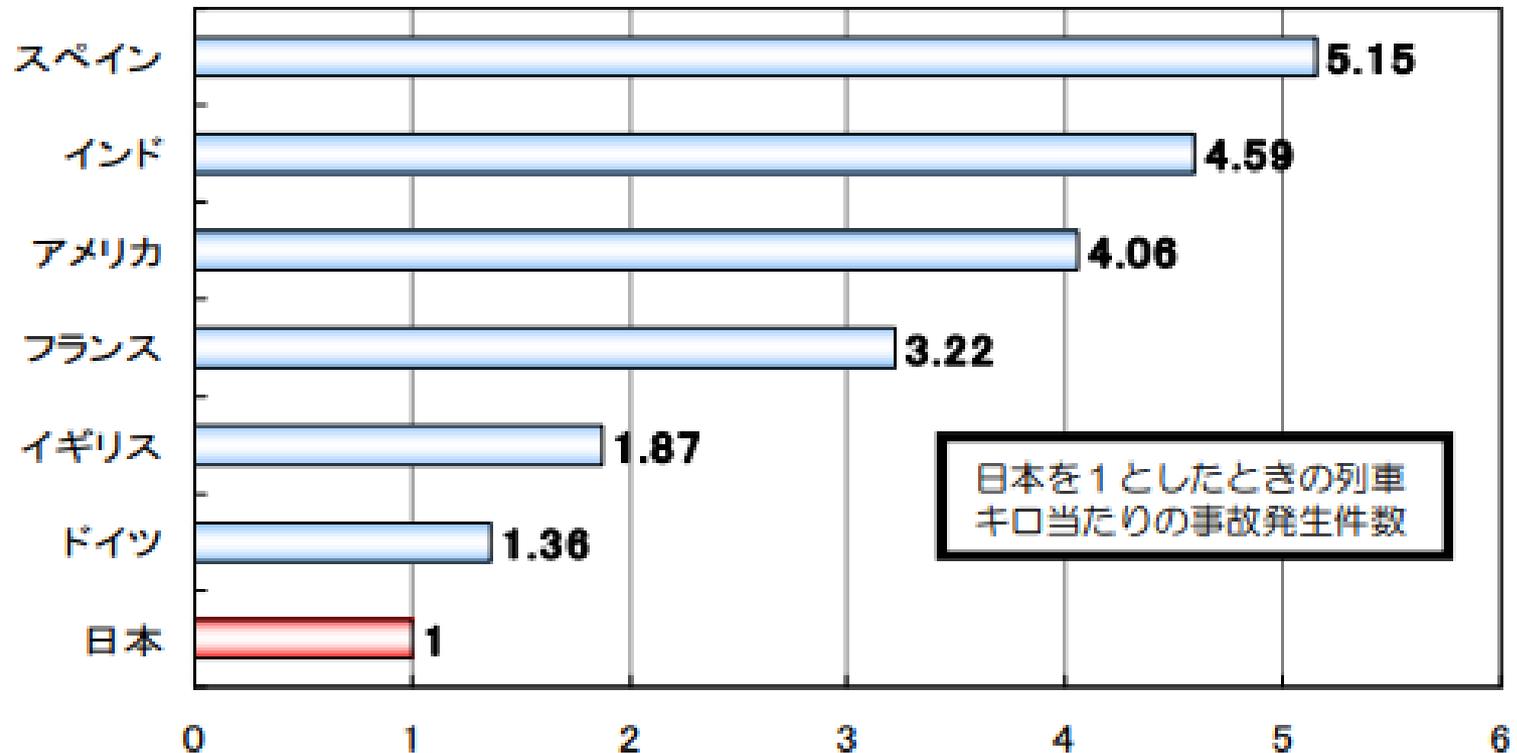
- 「CARES法」と「経済対策法」は、コロナ禍に対する事業者への緊急救済措置として機能
- 「インフラ投資雇用法」は、かねてからの課題である老朽化したインフラの更新・改良が狙い
- 都市鉄道を含む公共交通機関にとって好機だが、これをモノにできるかどうかの重要な局面

素朴な疑問

米国の公共交通サービスは、国民から見放される恐れがあるほどそんなにひどい状況なのか？

米国の鉄道の安全性

確かに、米国の鉄道は日本の4倍以上事故が発生

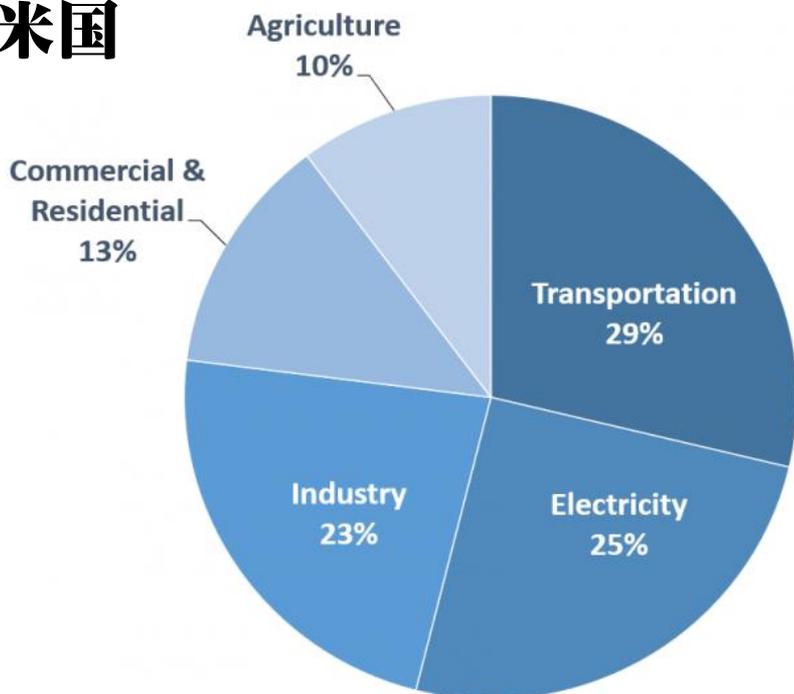


出典：「平成17年度海外主要国との事故情報共有化による鉄道の安全性向上方策に関する調査研究報告書」（平成18年2月社団法人海外鉄道技術協力協会）より

米国の運輸部門からの地球環境負荷

確かに、米国の運輸部門の地球温暖化ガス排出比率は日本より有意に高いようだ

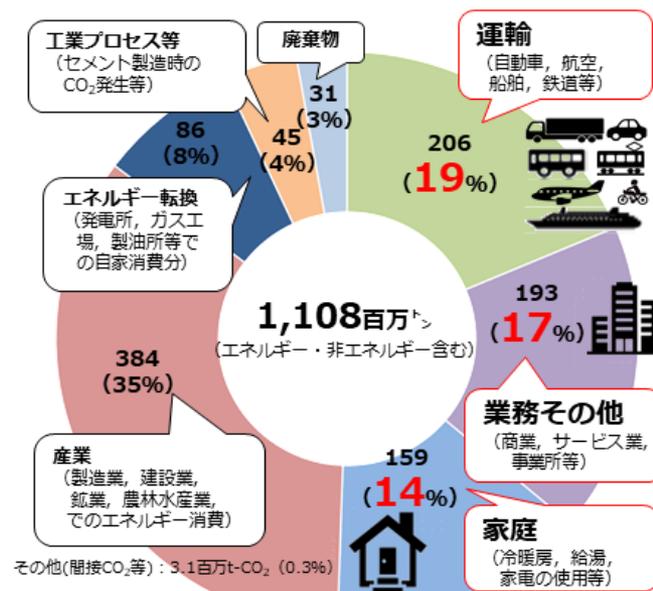
米国



出典：米国環境保護庁 (EPA)

<https://www.epa.gov/ghgemissions/sources-greenhouse-gas-emissions>

日本



* 発電及び熱発生に伴うエネルギー起源のCO₂排出量を、電力及び熱の消費量に応じて各最終消費部門及びエネルギー転換部門の消費者に配分した値。

出典：国土交通省資料より

米国の公共交通への財政支援は都市鉄道へいかなる影響を及ぼすか？（続き）

米国人の都市鉄道に対する理解

Jarrett Walker氏（米国の交通コンサルタント）の見解

- 米国で都市鉄道の整備が未成熟なのは、「国土が広いからだ」とよく言われるが、これは神話（Myth）
 - 隣国のカナダも国土が米国並みに広いが、都市部における公共交通サービスは充実
- 米国人は、公共交通に関して「到達可能性」（Reach）と「運行頻度」（Frequency）との優先順位を誤って理解
 - 米国人がバカと言いたいわけでない。ただし十分な公共交通のない現状を見れば、理解はできる。

米国の公共交通への財政支援は都市鉄道へいかなる影響を及ぼすか？（続き）

米国における都市鉄道への投資不足

Robert Cervero名誉教授（UCバークレー校）のコメント

- ・ 米国は、25年間にわたり都市鉄道の近代化投資を怠った
 - ・ 米国で最後に都市鉄道整備が行われたは2001年のワシントンDC地下鉄だった。

Shrikant, A. (2018). Why US public transportation is so bad — and why Americans don't care: How American mass transit measures up against the rest of the world's. Vox, <https://www.vox.com/the-goods/2018/9/26/17903146/mass-transit-public-transit-rail-subway-bus-car>

米国の都市鉄道への投資で期待されている影響

都市鉄道への大規模投資で運行頻度・安全性等の大幅改善



人々の公共交通に対する理解が抜本的に改変



都市鉄道の需要増とともに投資に対する理解が進み好循環がはじまる

改めて...

**果たして関係者の期待通り
米国で都市鉄道は復活するのか？**

今回の大規模財政支援で 米国で都市鉄道は復活するのか？

ちなみに...

Robert Cervero名誉教授 (UCバークレー校) のコメント (続き)

- 米国で都市鉄道が発展するためには、自動車利用に対する規制 (またはガソリン価格上昇) が必要だろう
 - 公共交通を支持する民主党支持者であっても、実際の移動では結局自家用車を利用してしまおうだろう。

Shrikant, A. (2018). Why US public transportation is so bad — and why Americans don't care: How American mass transit measures up against the rest of the world's. Vox, <https://www.vox.com/the-goods/2018/9/26/17903146/mass-transit-public-transit-rail-subway-bus-car>

岡部研究員のご発表への質問1

- 米国の「インフラ投資雇用法」では、「安全性」「近代化」「気候」「公平性」の4つがキーワードとのことだった。

質問1:これらの戦略フレームは、米国の都市鉄道の復権に必要十分だと思われませんか。

- ✓ ちなみに、東京圏では、「国際競争力」「豊かな生活」「まちづくり」「駅空間」「信頼・安心」「防災」などがキーワードだった（交通政策審議会答申第198号）。

岡部研究員のご発表への質問2

- 米国では、公共交通支援をめぐる賛成派と反対派とが対立しているとのことだが、日本では、今までのところそのような話を聞かない。

質問2: 今後、日本でも米国と同様に、公共交通支援をめぐるコンフリクトは起こりうるでしょうか。

- ✓ 米国での対立は、米国に固有な原因（例えば、二党制や他民族性等）がもたらす結果なのか、それとも日本にも共通する原因によるのか。

岡部研究員のご発表への質問3

- 米国の「インフラ投資雇用法」成立による大規模予算獲得は、同国における公共交通機関の回復の好機だとのことだった。

質問3:これを機に、日本の企業が米国の都市鉄道ビジネスに進出できる余地はあるでしょうか。

- ✓我が国の海外インフラ展開は途上国だけが対象ではない。車両、メンテナンス、都市開発など多様な側面で日本の技術・知見の先進国への展開は新たな可能性を見込めるか。