

【米国】

アメリカの鉄道業界について ～鉄道事業者・ロビイスト編～

宮本 大輔 ワシントン国際問題研究所研究員

アメリカの鉄道業界について調査を実施した。今回は事業者及びロビイストの調査結果を報告する。

(なお、前回の報告については、
https://www.jterc.or.jp/members2/journal/pdf/no77_overseas-com07.pdf を参照)。

1—鉄道事業者²⁵⁾²⁶⁾²⁷⁾²⁸⁾

アメリカの鉄道は、貨物と旅客の双方の部門を備えた民間企業として発展し、19世紀後半には交通分野において独占的な地位を築いた。内情としては、貨物輸送の利益を旅客輸送の損失に充当するという運営を行ってきた。

しかし、戦争の終結、高速道路網の建設、ジェット航空機の導入が貨物・旅客双方において鉄道の市場占有率を大きく下げた。また、鉄道は個人投資家の資金によりすべての投資が賄われるのに対し、高速道路や空港の建設に対しては政府が支援を行っており、これが鉄道の市場占有の悪化に拍車をかけた。そこで政府は鉄道旅客輸送を運営する公共企業体としてアムトラックを設立することで旅客を貨物から切り離し、貨物鉄道を救済した。貨物鉄道は旅客輸送の赤字負担から免れるとともに、輸送市場での競争が十分に可能となり、政府の補助を必要としない経営に変革された。また、アムトラックの設立にあたり、旅客鉄道も「通勤鉄道」と「都市間鉄道」と区分されるようになった。

こういった背景から、アメリカでは基本的に民間貨物鉄道事業者が設備を保有し、公共旅客鉄道事業者がその線路上を運行するという形態となっている。

1.1 貨物鉄道事業者

STB (陸上運輸委員会) の定義により、鉄道会社の売り上げによって一級鉄道、二級鉄道、三級鉄道に区分されている。2017年時点で一級鉄道の事業者はBNSF 鉄道、CSX トランスポテーション、グラント・トランク、カンザス・シティ・

サザン鉄道、ノーフォーク・サザン鉄道、スー・ライン鉄道、ユニオン・パシフィック鉄道の7社である²⁹⁾。

STB が開示している鉄道一級事業者の財務報告書によると、全ての会社が黒字を計上している (2017 年度時点)³⁰⁾。

黒字経営の貨物鉄道会社は自己資金による設備投資が基本だが、鉄道建設、車両や設備更新には政府からの補助金を利用するスキームもある。

1.2 旅客鉄道事業者

アメリカの旅客鉄道は、大きく分類すると都市を結ぶ都市間鉄道 (Intercity Rail)、都市と郊外を結ぶ通勤鉄道 (Commuter Rail)、都市内輸送を担うその他の鉄道 (Heavy Rail, Light Rail, Monorail) がある³¹⁾。それぞれについて紹介したい。

1.2.1 都市間旅客鉄道事業者

都市間旅客鉄道事業は前述のアムトラックにより一元的に実施されている。政府より都市間旅客鉄道事業を提供する独占権が付与されるとともに、線路使用料を支払うことで貨物鉄道の路線へのアクセス権が与えられている。アムトラックは異なる4つの路線を提供している。すなわち、近距離輸送、長距離輸送、北東回廊の地域輸送及びアセラ (北東回廊の高速輸送) である。

約2万1,000マイルの運行区間を有するが、自ら保有する区間は北東回廊など700マイルに過ぎず、残る区間は貨物鉄道事業者から線路を借りて運行をしている。そのこともあり、運行本数、運行速度のみならず定時性に大きな課題を抱えている。

1.2.2 通勤鉄道事業者

通勤鉄道は郊外と都心を結ぶ鉄道であり、全米に28あり。運営は全て公的機関によって実施されている。

一方で、この数十年の間に公的機関による運営は直営方式

から事業契約方式に変化してきている。経費削減と輸送サービスの向上が主な動機であるが、労働組合はこの変革に反対してきた。なお、アムトラックもこの事業契約方式に応札しており、民間事業者と競争している。

例えば、筆者の住むバージニア州の通勤鉄道は Virginia Railway Express により提供されているが、運行はフランス鉄道のグループ会社である Keolis³²⁾が実施している³³⁾。

1.2.3 その他鉄道事業者

「その他」と一括りにしてしまったが、その規模は大きい。

日本人には馴染みのない名前だが、Heavy Rail は地下鉄を、Light Rail は路面電車をイメージされたい。全米にそれぞれ 15 エリア、22 エリアある。エリアとしたのは、単に路線数という意味ではなく、路線網と意味するためである。全米第一の規模を誇るニューヨーク地下鉄の 1 日輸送人員は約 500 万人と、世界的に見てもその規模は大きい³⁴⁾。しかし、第二位であるワシントンメトロの 1 日輸送人員は約 60 万人と、その規模はニューヨーク地下鉄と比べてかなり差がある³⁵⁾。

なお、ワシントンメトロは近年、経営の効率化や運行の信頼性向上を目指し一部運行の外注化を計画している³⁶⁾。

2—ロビイスト

日本とは大きく異なり、政府機関に対し事業者の声を代表するロビイストが存在する。前述の FRA に対して米国鉄道協会 (AAR : The Association of American Railroads), FTA に対して米国公共交通協会 (APTA : American Public Transportation Association) である。それぞれ、政府機関に働き掛けることで必要な補助金を引きだして効果的なインフラ整備を実施している。

2.1 AAR²⁶⁾

AAR は貨物鉄道業界の利益に資する目的で活動する組織である。その影響力も大きく、交通政策に関して議論する上院の「商業・科学・交通委員会」、下院の「交通・インフラ委員会」では、AAR 会長が意見を述べる機会が与えられているほどだ。

2.2 APTA³⁷⁾

APTA は公共交通に関わる組織や企業を代表する組織であり、会員数は 1,500 を超える³⁸⁾。公共交通利用者は年々増加しており、APTA のプレゼンスも大きくなってきている。

APTA の政府機関への訴求方法は極めて明確で、キーポイントを「見える化」している。例えば、「公共交通に 10 億ドル投資すると 5 万人分の労働と 6 億 4,000 万ドルの税収を創出する。公共交通は民間企業に 358 億ドル支払っている。」といった訴求方法を取っている³⁹⁾。

3—おわりに

本稿はアメリカの鉄道業界に関連するプレーヤーを抽出することを目的として記述した。その他重要なプレーヤーとしてはシンクタンク、コンサルタント、メーカー等が挙げられるが、範囲が広がりすぎて的が絞り切れなくなってしまう恐れがあるため本稿での言及は避けたい。

モノの移動を支える貨物鉄道事業者は黒字、ヒトの移動を支える旅客鉄道事業者は赤字、という構造が見えてきた。実際は、公共交通は旅客鉄道のみならず全体としても、営業費の約 37%しか運賃でカバーできておらず、補助金に依存した運営となっている⁴⁰⁾。

しかし公共サービスとして考えた場合、モードの選択肢は多く、例えば近距離移動では地下鉄、バス、タクシー、最近ではライドシェアリングサービス (民間)、バイクシェア等多岐にわたる。さらに近年 MaaS (Mobility as a service) という交通全体を一つのサービスとして考える思想により一括支払いも可能となってきており、利便性は向上している。実際にロサンゼルス交通局もこの思想を取り入れた計画を実施している³⁹⁾。

旅客鉄道単体を切り取って考えた場合、定時運行性、収益性は日本の品質の方が高いかもしれないが、公共交通全体として考えた場合、アメリカから学べることは多い。

引用・参考文献、出典資料

25) Louis S. Thompson [2014], “Past and Future of Intercity and Commuter Rail Passenger Service in the U.S.”, 「運輸と経済」, 第 74 巻, 第 7 号, '14.7, pp.36-48.

26) 小林潤 [2014], “米国における貨物鉄道の現況”, 「運輸と経済」, 第 74 巻, 第 7 号, '14.7, pp.58-69.

27) 田口芳郎 [2014], “米国の交通を巡る現状と今後の動向”, 「運輸と経済」, 第 74 巻, 第 7 号, '14.7, pp.24-35.

28) 桜井徹 [2014], “米国鉄道の構造的特徴と貨物会社の経営問題”, 「運輸と経済」, 第 74 巻, 第 7 号, '14.7, pp.74-80.

29) Surface Transportation Board HP, “Financial & Statistical Reports”, https://www.stb.gov/stb/industry/econ_reports.html (Access: 2018/12/4).

- 30) Surface Transportation Board HP, “Annual Report Financial Data”, <https://www.stb.gov/econdata.nsf/f039526076cc0f8e8525660b006870c9?OpenView&Start=1&Count=300&Expand=1#1> (Access: 2018/12/4).
- 31) American Public Transportation Association HP, “Fact Book Glossary”, <https://www.apta.com/resources/statistics/Pages/glossary.aspx> (Access: 2018/12/4).
- 32) 萩原隆子 [2016], “フランス鉄道における組織改革の動向”, 『運輸と経済』, 第76巻, 第1号, '16.1, pp.112-114.
- 33) Virginia Railway Express HP, “Recommend Authorization to Execute an Amendment for the Fourth Year of the First Option Period of the Contract for Operating Services for Commuter Rail”, <https://www.vre.org/about/board/board-agenda-minutes/2018/April/9h-recommend-authorization-amend-keolis-operating-contract-pdf/> (Access: 2018/12/4).
- 34) MTA HP, “Subway Ridership at a Glance”, <http://web.mta.info/nyct/facts/ridership/> (Access: 2018/12/4).
- 35) Washington Metropolitan Area Transit Authority HP, “Metrorail Average Weekday Passenger Boardings”, https://www.wmata.com/about/records/public_docs/upload/2017_historical_rail_ridership.pdf (Access: 2018/12/4).
- 36) Washington Metropolitan Area Transit Authority HP, “Metro announces contracting opportunity for Silver Line extension in effort to control future expense growth”, <https://www.wmata.com/about/news/Silver-Line-Contracting-Opportunity-Release.cfm> (Access: 2018/12/4).
- 37) 渡邊亮 [2015], “アメリカの都市交通の現状”, 『運輸と経済』, 第75巻, 第10号, '15.10, pp.54-63.
- 38) American Public Transportation Association HP, “REIMAGINE MOBILITY”, https://www.apta.com/about/Documents/APTA_Annual%20Report%202018_Revised%209.28.18.pdf (Access: 2018/12/4).
- 39) LADOT HP, “Annual Report Fiscal Year 2015-2016”, http://ladot.lacity.org/sites/g/files/wph266/LADOT_Annual_Report_2015-2016.pdf (Access: 2018/12/4).