

【米国】

米国における最近の陸上交通の需要動向について

(調査対象期間：～2021年7月)

岡部 朗人 ワシントン国際問題研究所研究員

1. はじめに

新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) が米国の陸上公共交通機関に与えた影響及び足元の回復状況について、旅客輸送の需要動向という観点から、2021年4月のワシントンレポートで公表した。前回の調査対象期間 (～2021年2月) においては、ワクチンの普及効果等による移動需要の回復が目に見えて表れているということではなく、都市間鉄道 (アムトラック及びアラスカ鉄道) 及び都市鉄道では、コロナウイルス発生前の70～80%という結果であった。

その後約半年が経過し、足元ではデルタ株の感染拡大等不安定な要素は残るものの、徐々に経済活動は平時に戻りつつあり、人々の移動需要も回復している。また、米国政府は引き続き公共交通機関を支援する超党派インフラ法案可決に向けた動きを進めていることに加え、各事業者も旅客を取り戻すため、安全性のアピールや運賃の割引等、様々な施策を実施・検討しているところである。陸上交通機関を取り巻く事業環境が前回のレポートから変化しているため、直近までの旅客輸送の需要動向についてその概況を報告することとした。

なお、本稿で用いたデータは米国運輸省等から公表されているものであり、本稿執筆時に入手可能であった2021年6月及び7月までのデータを用いている。

2. モードごとの需要動向

陸上公共交通の各モード、すなわち (1) 都市間鉄道、(2) 都市鉄道、(3) 路線バス、(4) その他について、2020年1月から2021年7月までの旅客輸送データ (乗降者数及びコロナウイルス発生前の乗降者数との比較) をもとにその概況を紹介する。

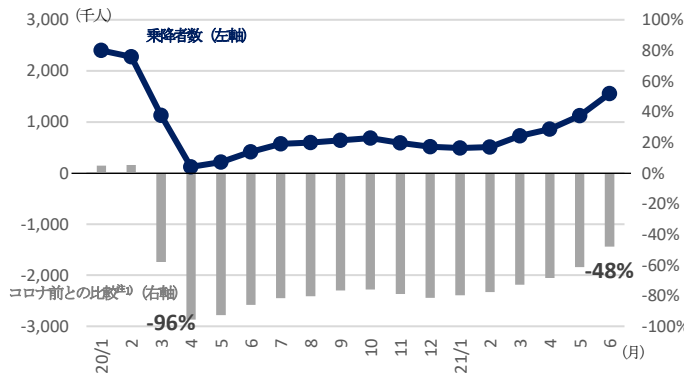
(1) 都市間鉄道

都市間鉄道 (アムトラック及びアラスカ鉄道) は2020年4月に-96%を記録し、その後横ばいが続いていたが、2021年3月からは顕著な回復傾向に入り、6月には-48%とコロナウイルス発生以来最高値を記録した。回復基調に入った理由は、ワクチン普及に伴い各州で規制緩和が行われ、高速道路や国内航空と同様に移動需要が高まったことによるものだと考えられる。一方、高速道路や国内航空はコロナウイルス発生前の水準に戻りつつあるのに対し都市間鉄道の落ち込み度合は未だ大きくなっているが、これはアムトラックの主要路線である北東回廊 (ボストン-ニューヨーク-フィラデルフィア-ワシントンD.C.) が主に出張等のビジネス利用者に依存していることが起因している。北東回廊を結ぶ高速鉄道アセラ・エクスプレスの状況を図-2で示しているが、足元の減少率は-57%と都市間鉄道全体より高くなっており、人々が動き始めたとはいえ、ビジネス需要の回復がまだまだ鈍いことが伺える。

このような状況も踏まえ、アムトラックは鉄道による旅行の安全性のアピールに加え、乗車時間や予約時期によっては乗車券を50%以上割引して販売する等、これまで鉄道を利用してこなかった層をターゲットに訴求するべく、積極的に割引キャンペーンを実施してきた。さらなる需要回復のためにはビジネス需要の回復を待たざるを得ないものの、足元の回復基調は、新規顧客獲得に向けたこれらの施策が一定程度効果を表した結果と言えるだろう。

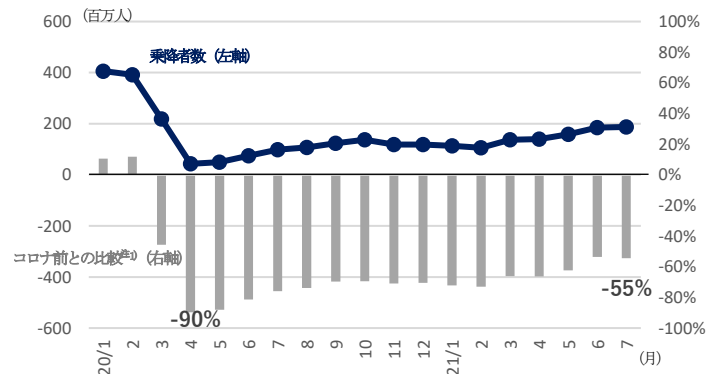
なお、現在米国ではデルタ株の流行により、航空業界でチケットのキャンセルが相次いでいる。都市間鉄道に与える影響について、現時点で確定的なことは言えないが、アムトラックによると、ここ数週間では鉄道旅行に大きな影響は出ていないという。これは、アムトラックの最大の拠点である北東地域におけるワクチン接種率が、他地域と比較して高いことが起因しているとのことである。

離に応じた価格ではなく、一律2ドルまで値下げしたり、朝夜の運行時間を拡大する等、通勤客以外の利用者を増やすための新たな施策を打ち出している。一方、コロナウイルス発生前の水準に戻すためには、やはりオフィスへの通勤需要の回復を待たざるを得ないものとする。



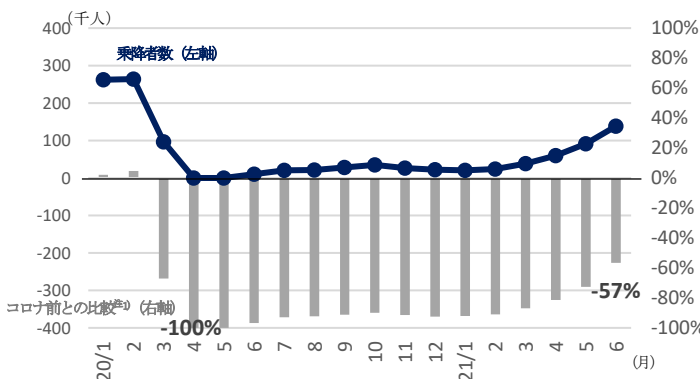
出典) Monthly Transportation Statistics (U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics)¹⁾ より作成

【図-1】 都市間旅客鉄道の乗降者数



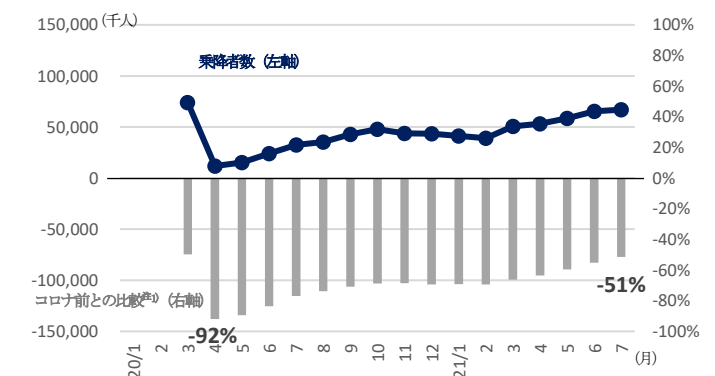
出典) Monthly Transportation Statistics (U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics)²⁾ より作成

【図-3】 都市鉄道の乗降者数



出典) Monthly Performance Reports (AMTRAK)³⁾ より作成

【図-2】 (参考) アセラ・エクスプレスの乗降者数



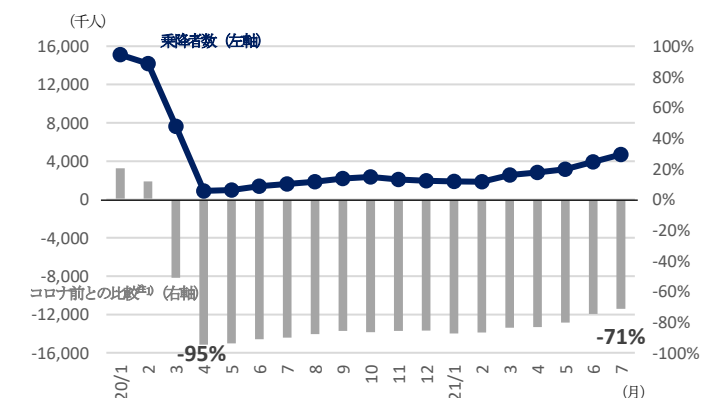
出典) Day-by-day ridership numbers (MTA)⁴⁾ より作成

【図-4】 (参考) ニューヨーク市地下鉄の乗降者数

(2) 都市鉄道

都市鉄道においても、都市間鉄道と同様であり、2021年7月では-55%となっている。米国では、在宅勤務とオフィス勤務を組み合わせたハイブリットの勤務体系に移行している企業が多く、徐々にではあるが、通勤利用者が戻ってきていることが伺える。また、図-4はこのうち、米国内の地下鉄で最も乗降者数が多いニューヨークエリアにおける地下鉄の状況をまとめたものであるが、都市鉄道全体と概ね同水準となった。

一方、ワシントン D.C. エリアの状況 (図-5) は-71%とニューヨークエリアと比べて落ち込み度合いが大きい結果となっている。ワシントン D.C. エリアでは、多くの企業が当面在宅勤務を継続することを決定していることに加え、オフィスまで自家用車で通勤している人々も沢山おり、公共交通機関に依存している通勤者がニューヨークエリア程多くないことも一因となっていると推察される。このため、ワシントンメトロ (WMATA) では、9月より、週末の利用料金を従来の移動距

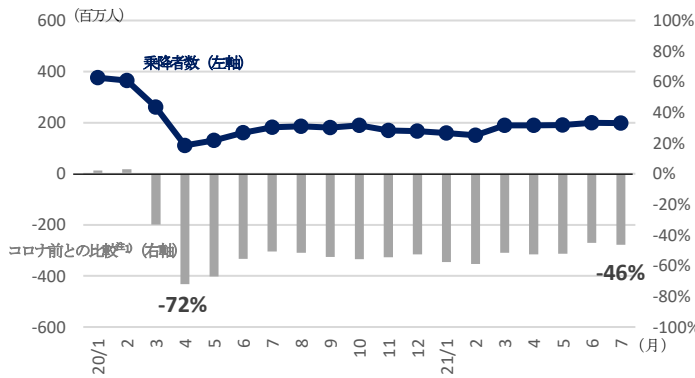


出典) Ridership Data Portal (Washington Metro)⁵⁾ より作成

【図-5】 (参考) ワシントンメトロの乗降者数

(3) 路線バス

路線バスは、2020年4月に-72%を記録したものの、エッセンシャルワーカーの通勤により多く利用されたため、他のモードと比べて需要の回復が早かった。一方、足元数か月の水準は横ばいとなっており、2021年7月では、-46%となっている。

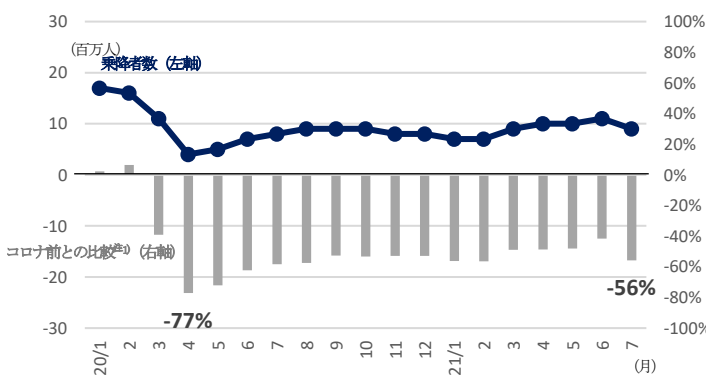


出典) Monthly Transportation Statistics (U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics)⁶⁾ より作成

【図-6】 路線バスの乗降者数

(4) その他

その他は、オンデマンドモビリティ、バンプール、フェリーの利用状況であり、需要の落ち込み度合いは都市鉄道と同程度の水準である。足元数か月の水準は、路線バスと同じく横ばいとなっている。



出典) Monthly Transportation Statistics (U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics)⁷⁾ より作成

【図-7】 その他の乗降者数

3. おわりに

陸上交通機関による旅客需要の動向について、今回の調査期間（～2021年7月）においては、すべてのモードで50%程

度まで戻ってきているという結果となり、ワクチン普及効果等による移動需要の回復が徐々に顕在化していることが伺えた。特に都市間鉄道における足元の回復が顕著となったが、これはパンデミック渦中では制限されていた国内旅行の需要が増加したことによるものだと考えられる。ビジネス需要も一定程度回復していることが伺えたが、デルタ株感染拡大に伴いオフィス再開を延期している企業も多く、コロナウイルス発生前の水準に戻るには引き続き時間を要すると思われる。また、労働力不足によるサービス水準の低下も懸念される。特に路線バス業界では、運転手不足により運行本数を減らさざるを得ない事業者も多くなっているが、パンデミックを受けて減らした労働力をいかにして確保し、サービス水準の回復に繋げていくかも今後の課題といえるだろう。旅客需要の動向と併せ、陸上交通業界における各事業者のレジリエンス確保に向けた取組みについても引き続き注目していきたい。

注

注1) 2019年3月から2020年2月における同等の月との比較

引用・参考文献・出典資料

1) <https://data.bts.gov/Research-and-Statistics/Inter-city-Passenger-Rail-Travel-Passengers/n8yb-nfqg>

(アクセス：2021/9/17)

2) <https://www.amtrak.com/about-amtrak/reports-documents.html>

(アクセス：2021/9/17)

3) <https://data.bts.gov/Research-and-Statistics/Transit-Ridership-Urban-Rail/rw9i-mdin>

(アクセス：2021/9/17)

4) <https://new.mta.info/coronavirus/ridership>

(アクセス：2021/9/17)

※2020年1月、2月の乗降者数は公表データなし

5) <https://www.wmata.com/initiatives/ridership-portal/>

(アクセス：2021/9/17)

6) <https://data.bts.gov/Research-and-Statistics/Transit-Ridership-Fixed-Route-Bus/dwrv-9qyx>

(アクセス：2021/9/17)

7) <https://data.bts.gov/Research-and-Statistics/Transit-Ridership-Other-Transit-Modes/6k7a-rwnz>

(アクセス：2021/9/17)