

## 【北米】

## APTA Rail Conference 2024 参加報告

佐藤 直樹 ワシントン国際問題研究所研究員

## 1. はじめに

2024年6月、米国オハイオ州クリーブランドにおいて、APTA（米国公共交通協会）主催の「Rail Conference 2024」が開催された。Rail Conferenceは、新型コロナウイルスによるパンデミックの影響を除き、毎年開催されている。

カンファレンスでは、都市鉄道、通勤鉄道、高速鉄道、都市間鉄道など、あらゆる鉄道モードについて、安全とセキュリティ、需要回復、脱炭素、都市開発、運用、保守、財務、資本プロジェクトなど幅広いテーマに関するセッションが行われるとともに、展示会も併せて実施され、鉄道事業者や政府関係者、サプライヤー等の鉄道関係民間企業を中心に1,600名以上が参加した。なお、APTAとは、米国の公共交通機関と交通関連の民間企業や組織によって構成される非営利の業界団体であり、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の高い組織である。

本レポートでは、いくつかの主要なプログラムを抜粋して紹介することとしたい。



出典)筆者撮影

【図-1】 サプライヤー等による展示会の様子

## 2. APTAのPresident and CEOによるスピーチ

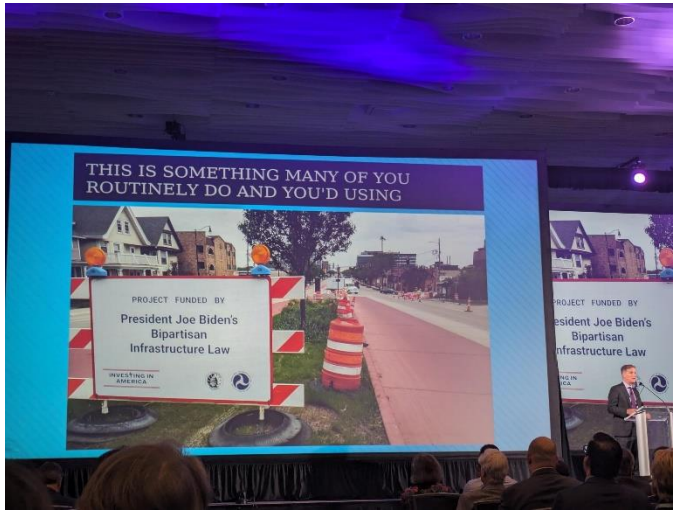
カンファレンスは、イベントを主催するAPTAのPresident and CEOのPaul P. Skoutelas氏のスピーチで始まった。同氏は、「今日、私たちはアメリカ史上最大の公共交通への連邦投資の真っ只中にいる。」と述べ、改めてインフラ投資雇用法<sup>注1</sup>\*1による巨額の予算を活用した非常に多くのプロジェクトが推進されている現況を讃えた。そしてこれらの投資が多くの雇用を創出していることについても言及した。他方で、サービスの安全性やアクセシビリティの向上、乗客数の回復、労働力不足などの課題も多いと述べ、様々な課題に対するアプローチの一つとして、公共交通がもたらす国や地域の便益を分かりやすく伝え、多くの共感を獲得していくことが大事だと見解を示した。非常にシンプルなことにはなるが、実際のストーリーを募集し、広めていくことにより、公共交通が私たちの地域、地域社会、経済、そして国全体に大きな価値をもたらすことを発信し、人々の公共交通機関に対する考え方を変えていきたいと今後の取組についても紹介していた。

## 3. Session : FTA Update（連邦交通局によるアップデート）

本カンファレンスには政府関係者であるFTAも招かれており、FTAの考える鉄道投資の優先事項や取組のアップデートが行われた。なおFTAからはActing AdministratorであるVeronica Vanterpool氏が登壇予定であったが、急遽Executive DirectorであるMatthew Welbes氏によるスピーチとなった。同氏は、インフラ投資雇用法に基づく取組みとして、2年半前には連邦政府の制度としては存在しなかった鉄道車両交換プログラム（Rail Vehicle Replacement Grants）\*2を提供していることや、直近においてもアクセシビリティの改善のためのプログラム（ASAP : All Stations Accessibility Program）\*3を通じて、8

つの州の8つの交通システムが合計3億4,300万ドルの資金提供を受けることとなったことなど、これまでの成果を紹介した。しかし、アクセシビリティ改善においても鉄道駅の4分の1程度は、まだ改善できていない状況であることや、アクセシビリティ以外においても様々な課題が残っていることも指摘していた。各事業者の投資を柔軟に支援するための資金調達手段として、州や地方の裁量により高速道路等のプログラムからの再配分を受けることが可能な手続きがあることを紹介し、ASAP等を選定されなかった場合にも、州や地元政府と連携して取組を継続して欲しいと言及した。

最後に、インフラ投資雇用法が3年目に入っていることから、「成果を出す年」として位置付けており、投資の成果を人々に知らせる為、建設現場に「Investing in America」というロゴを使用した看板を設置し、税金がどのように地域に還元されているかを知らせる活動を行っていることを紹介した。引き続き各事業者の工事現場においても積極的にロゴの掲出を行うことで成果や取組みを発信して欲しいと呼びかけていた。



出典) 筆者撮影

【図-2】 Welbes 氏によるスピーチの様子  
(建設現場への看板設置状況の紹介)

#### 4. Session : Current Passenger Rail Perspectives from the FRA & Amtrak (連邦鉄道局とアムトラックによる旅客鉄道の展望)

本セッションは、FRA の Deputy Administrator の Jennifer Mitchell 氏と Amtrak の President の Roger Harris 氏との対談形式による形で今後の旅客鉄道についての話がされた。

冒頭では、パンデミックからの回復の状況を交えつつ、イン

フラ投資雇用法による資金の拡大や、それに伴う従業員数の増加や組織強化に係るこの数年での変化について言及した。その中で Harris 氏は「パンデミック中は採用を停止していたことや早期退職があったため、パンデミック後に非常に大規模な採用を行った。その結果、今期末時点においてアムトラック従業員の50%が3年以内に新規採用されていることになる。」と述べ、積極的な採用を行っていること自体は大きな努力の成果だとポジティブに表現していた一方で「特に技術的スキルが求められる職種では、その訓練に最大18か月を要する。」と懸念があることについても言及した。

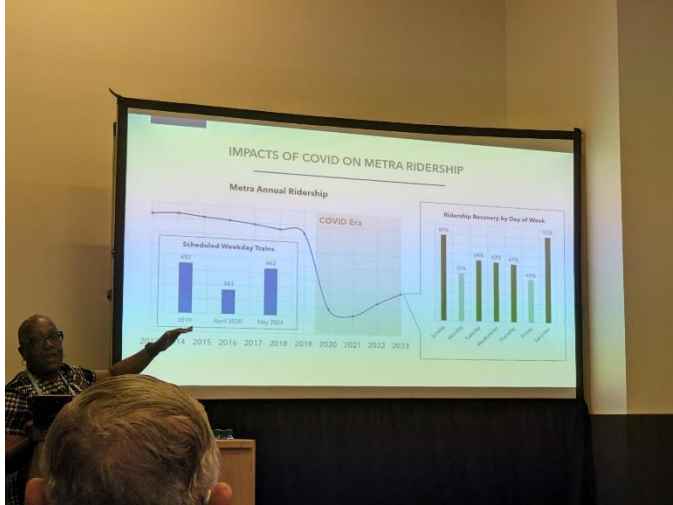
また変化という観点から、Mitchell 氏は、高速鉄道にも力を入れているとし、「特にラスベガスと南カリフォルニアを結ぶブライトライン・ウエストプロジェクトにより、アメリカ人が高速鉄道の魅力を知ることになり鉄道の景観を変えることになると考えている」と述べた。また、「アムトラックがテキサスで行っているプロジェクトに対しても期待をしている。」と言及し、テキサス高速鉄道事業に対してアムトラックの関与を改めて印象付けていた。

#### 5. Session : Ridership Renaissance for Commuter Rail Recovery (通勤電車の乗客数の回復)

パンデミック後の通勤電車の乗客数の回復に向けた取組みを紹介するセッションとして、シカゴの主要な通勤鉄道である Metra、サンフランシスコとギルロイを結ぶ Caltrain、南カリフォルニアの SCRRA、ボストンの MBTA のオペレーターを担っている Keolis の4事業者によるパネルディスカッションが行われた。事業者により営業地域が異なる為、地域における特徴はあるものの、大きな傾向としては2つの共通点があるようであった。

1つ目は、平日、特に月曜日と金曜日の乗客の回復が悪く、土日の回復の方が良い傾向にあるということである。平日の回復が鈍い点については、パンデミックで急速に浸透したテレワークの定着により、週のどこかでテレワークを実施しているためと各事業者は分析しており、特に休日に繋げる形で月曜日又は金曜日をテレワークとする人が多いためと考えているとのことである。実際に筆者自身の通勤時の電車の混雑具合や道路の混雑状況のニュースを見ている限りに於いても同様の傾向は現れているように感じる。土日の回復が良い傾向にある点については2つめの傾向と合わせて述べることにする。

2 つ目の傾向として、利用者の目的を「通勤」から「レジャー」へと拡大してもらうための取組みをしている点である。これらの取組みが、週末の乗客数の回復に寄与していると考えられる。具体的な取組としては、各事業営業エリアの観光資源等を発掘し、宣伝する。新しい顧客獲得のため、利便性を実感してもらえよう祝日に無料又は割引運賃での運行や分かりやすく利用してもらいやすいよう週末に1枚のパスでシステム全体を乗り放題とするプログラムの導入などを行っているとのことであった。



出典) 筆者撮影

### 【図-3】Metra の Deputy Executive Director External Affairs の Thomas 氏によるスピーチの様子

(スライド内の右図にて日曜日から土曜日までの乗客数が示されている。色が薄く棒が低い箇所が月曜日と金曜日。)

## 6. おわりに

イベント全体を通じた所感としては、主催者である APTA の Skoutelas 氏によるオープニングスピーチにあったように、インフラ投資雇用法に基づく大規模なプロジェクト（投資）が推進されている状況下であり、足元では盛り上がりを見せている印象を受けた。一方で、依然として老朽化した設備の更新や脱炭素を目的としたシステムの導入など旺盛な資金需要は後を絶たず、加えて、高速鉄道の推進にも連邦政府としては注力しているようであることから、それだけの規模のプロジェクトを継続して実施していくための資金確保や各プロジェクトを管理する人材の確保や育成といった課題も残しているように感じた。

また、今回参加したセッションでは、乗客数の回復に関する

議論はなされていたものの、昨今の米国のインフレの状況を踏まえた、コスト削減等を含む総合的な収支改善に関する打ち手についてはあまり触れられていなかったように感じた。州や地域の補助金による補填がなされるのかもしれないが、乗客数を回復させ、収入がパンデミック以前の水準に回復したとしても、インフレにより増嵩している人件費や経費を考慮した場合には厳しい状況が続くのではないかと考える。

今後、連邦政府が注力しているこうとしている高速鉄道が整備された暁には、これまでよりも多くの人々が都市間移動をするようになり、既存の公共交通システムにとっても更なる利用者の増加が期待できると考えられる。そのためにも既存システムの持続と新たなシステムの整備の両輪で進んでいくことを願いたい。今年の11月には大統領選挙も控えており、今後の連邦政府の動向も含め、米国鉄道業界の動きについて注目していきたい。

### 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として、米国内のインフラの改良や整備に対して支出する権限を連邦政府に与えるもの。鉄道等の公共交通機関に対しては390億ドルが割り当てられている。

### 引用・参考文献・出典資料

- 「インフラ投資雇用法」と米国の交通インフラ政策  
[2022\\_report\\_Jan\\_nakagawa.pdf \(jttri.or.jp\)](#)
- 鉄道車両交換プログラム(FTA ウェブサイト)  
[Rail Vehicle Replacement Grants | FTA \(dot.gov\)](#)
- アクセシビリティ改善プログラム(FTA ウェブサイト)  
[All Stations Accessibility Program | FTA \(dot.gov\)](#)