

【米国】

APTA High Speed Rail Seminar 参加報告

福原 和弥 ワシントン国際問題研究所 次長・主任研究員
佐藤 直樹 ワシントン国際問題研究所 研究員

1. はじめに

2025 年 6 月 27 日及び 28 日に米国カリフォルニア州サンフランシスコにおいて、APTA（米国公共交通協会）主催の「APTA High Speed Rail Seminar」が開催された。本セミナーには、高速鉄道事業者、政府関係者、サプライヤーなど、世界各国から集まった鉄道分野の専門家・関係者を中心に、240 人以上が参加した。

講演やパネルディスカッションでは、米国における高速鉄道及び都市間旅客鉄道のネットワーク構築に関する意義や効果などをテーマに、業界の最新動向を踏まえたプレゼンテーションなどが行われた。

本レポートでは、その中でも特に注目された主要プログラムの内容を抜粋し、紹介することとする。

2. Opening Session: The State of High-Speed & Intercity Passenger Rail Today（高速鉄道及び都市間旅客鉄道の現状）

セミナーの開会にあたり、主催団体である APTA の President and CEO の Paul P. Skoutelas 氏が登壇し、北米における高速鉄道の進展に向けて力強いメッセージを発信した。

同氏は、「米国は欧州やアジアと比べて高速鉄道整備に大きく後れを取っているが、今こそ投資と対話を継続し、転換点を迎えるべき時だ」と述べ、現状を率直に認めつつも、今後の整備に向けて勢いとの対話の継続が極めて重要であることを強調した。また、「公共交通・鉄道への投資は、単なるインフラ整備ではなく、経済成長と雇用創出という観点から、保守層を含めた幅広い支持を得ることが重要である。」と述べ、政治的立場を超えた協力の必要性を訴えた。さらに、Caltrain の電化、Metrolink による水素列車導入、セールスフォース・トランジ

ットセンターの開発といったカリフォルニア州の先進的な取組（事業概要は本稿に後述）を例示しながら、「こうした局所的な成功事例を、全米規模の公共交通・鉄道への投資促進に関する機運醸成に結びつけていく必要がある」と述べた。

続いて登壇した、APTA の Chair であり、Regional Transportation Commission of Southern Nevada（南ネバダ地域交通委員会）の CEO でもある MJ Maynard-Carey 氏が「Brightline West¹⁾」によって米国に初めて本格的な高速鉄道が導入されることは、（高速鉄道と接続した新たな移動需要が創出されることとなり、）都市交通のあり方を根底から変える可能性を持っている」と述べ、大きな期待を示した。その上で「乗らない人にもその価値を信じてもらうこと」が重要であり、「高速鉄道は地域間の接続性向上、観光需要の創出、環境負荷の低減など、米国経済全体に貢献し得る」と強調した。

次に、開催地である California State Transportation Agency（カリフォルニア州運輸省）の Chief Deputy Secretary for Rail and Transit の Chad Edison 氏は、同州の鉄道計画²⁾について触れ、「自動車による移動のうち、片道 50 マイルを超える長距離移動は全体のわずか 2%に過ぎないが、全走行距離で見るとその約 4 分の 1 を占めている。これを鉄道に転換することができれば、道路渋滞の緩和にも大きく貢献する」と述べ、鉄道整備の意義を訴えた。さらに同計画では、Brightline West とカリフォルニア高速鉄道を結ぶラスベガス接続や、アリゾナ方面への将来的な接続も視野に入れた南西部全体のネットワーク構想を掲げており、「今後 10 年間で約 650 億ドルの鉄道投資を計画しており、その大半については既に財源を確保している。」と述べた。

最後に登壇した、VIA Rail Canada の President and CEO である Mario Pélouquin 氏は、「鉄道は単なる移動手段ではなく、

信頼とサービスによって地域をつなぐ存在である」と述べた上で、「高速鉄道と在来都市間鉄道は対立関係にあるのではなく、互いに補完し合う関係にある」と強調した。カナダで今後建設される高速鉄道（Alto による新路線）³⁾は都市間移動を担い、既存の VIA Rail ネットワークは中間都市や辺境地の交通手段として、カナダ全土の社会的機能を支えると説明した。また、米国との国境接続（Amtrak との協力）にも積極的な姿勢を示した。同氏の「高速か在来か、どちらかを選ぶ時代ではない。どちらも必要であり、それを前提としたスマートな統合こそがカナダの目指す姿だ」とした言葉には、米国の参加者からも大きな共感が寄せられ、会場は大きな拍手に包まれた。



Paul P. Skoutelas 氏によるスピーチの様子（筆者撮影）

3. Session : Station Development in California（カリフォルニアにおける高速鉄道駅の整備）

本セッションでは、カリフォルニア州における高速鉄道駅の整備が、都市開発や地域経済にもたらす影響に焦点が当てられた。モデレーターを務めたのは、オープニングセッションでも登壇した Chad Edison 氏であり、セッション全体を通じて、高速鉄道ネットワークの「アクセスポイント」としての駅が果たす役割の重要性が繰り返し強調された。

登壇者としては、Transbay Joint Powers Authority の Executive Director である Adam Van de Water 氏及び California High-Speed Rail Authority（カリフォルニア州高速鉄道庁）の Principal Transportation Planner を務める Ben Lichty 氏が参加し、それぞれ、将来的にカリフォルニア州高速鉄道が延伸する予定のサンフランシスコのセールスフォース・トランジット・センター及びカリフォルニア州高速鉄道駅として整備が進められているフレズノ駅を事例に紹介した。

Adam 氏は、2018 年に開業したセールスフォース・トランジット・センター⁴⁾について、旧トランスベイ・ターミナルの再開発により生まれたこの施設について、地上の高速道路ランプ撤去による土地活用と、PPP や土地売却収益を組み合わせた資金調達により、約 23 億ドル規模の都市開発を実現したと説明した。同センターは住宅・商業・交通機能を集約した都市の構築を目指して整備されており、州内でも先進的な再開発事例と位置づけられている。さらに、土地売却益に加え、特定区域の不動産に課税できる制度（CFD: Community Facilities District）など、将来見込まれる収益を担保に資金を前倒して確保する仕組みも紹介された。なお、同プロジェクトでは TIF（Tax Increment Financing）も併用されているが、CFD は不動産税収の自然増分を活用する TIF とは異なり、新たに特別課税を課すことで安定的に資金を確保できる点に特徴がある。

一方、Ben 氏はフレズノ駅の整備について説明し、未利用地や駐車場が多く残る中心市街地の再生を見据え、歴史的駅舎の改修と周辺インフラの段階的整備を進めていることを報告した。2023 年には連邦補助金を受けており、駅を核としたダウントウン及び中華街の再活性化を推進していることが強調された。

両社に共通して指摘されたのは、将来の拡張性と段階的整備を両立させるためには、計画段階から民間開発者との連携を図り、早期にリスクの分担・軽減を行うことの重要性であった。



Chad Edison 氏によるスピーチの様子（筆者撮影）

4. Session : Project Delivery: Rolling Stock（高速鉄道のプロジェクト遂行と車両導入）

本セッションでは、米国における高速鉄道及び都市間鉄道の導入・拡充に向け、次世代車両の技術的進展と実装に関わる課題・展望について議論が行われた。登壇者は、世界有数の鉄道

車両メーカーを代表して、Stadler US の President & CEO の Martin Ritter 氏、Alstom の US Chief Commercial Officer の Scott Sherin 氏、Siemens Mobility の Head of High Speed US の Christoph Seffrin 氏の 3 名であった。各者より、米国市場における車両導入の戦略と、社会的・制度的な整備の必要性について見解が示された。

冒頭、Ritter 氏は、カリフォルニア州に見られる部分電化区間への対応策として、水素 FLIRT やバッテリー推進型列車を用いた「グリーンモビリティ」の展開を紹介した。また、Caltrain 向けに導入が進む KISS EMU（二階建て電動列車）については、高速鉄道本線との接続性を考慮し、プラットフォーム高さの違いに対応可能な設計となっていることを紹介し、特に初期段階におけるサンフランシスコ市内中心部への「アクセス手段」として、補完的に機能し得る可能性を強調した。

続いて Sherin 氏は、単なる技術の導入にとどまらず、高速鉄道がもたらす社会的意義、すなわち、乗客体験の向上、住宅や雇用へのアクセス改善などを重視すべきと述べた。また、高速鉄道への移行には、最高速度の追求よりも「都市中心部への接続性の確保」や「所要時間の短縮」が重要であり、既存インフラの活用を積極的に図るべきだとの考えを示した。

Seffrin 氏は、時速 220 マイルで走行可能な「American Pioneer」車両⁵⁾を軸とした戦略を紹介した。具体的には、AI・デジタルツイン技術を活用した保守体制の高度化、省エネブレーキの導入、完全バリアフリー対応など、テクノロジー・エコシステム型の開発戦略を紹介した。

ディスカッションでは、登壇者全員が共通して、米国の環境規制の複雑さが新技術導入の障害となっている点を指摘し、規制当局との継続的な対話の重要性を指摘した。あわせて、車両導入における納期遅延やコスト増の要因として、個別仕様への対応が挙げられ、標準化と柔軟性のバランスをいかに取るかが共通課題であるとの認識が示された。



ディスカッションの様子（筆者撮影）

5. Closing Session: Lessons Learned from High-Speed and Intercity Passenger Rail Around the Globe（世界の高速鉄道・都市間鉄道から米国への示唆）

最後のセッションでは、日本、フランス、ドイツの高速鉄道及び都市間鉄道の事例をもとに、米国における高速鉄道整備に向けた現実的な戦略や制度的課題について議論が行われた。

JR 東海の南智之氏は、60 年にわたり運行されてきた東海道新幹線の実績をもとに、システム全体を統合的に管理し、毎日の運行を振り返って改善を重ねる体制が、平均遅延 1 分未満・稼働率 99%超の信頼性を支えていると説明した。加えて、地震など自然災害への備えとして、防護設備の整備や想定外への対応力を重視している点も強調した。

SNCF America の Alain Leray 氏は、高速鉄道整備における政治的意志の重要性を挙げ、ド・ゴール政権以来続く超党派の支持が TGV 開発を支えてきたことを紹介した。さらに、在来線との相互運用性や 3 時間以内での都市間移動に最適化された設計思想が、TGV の競争力の鍵となっていると述べた。

DB E.C.O. North America の Thorsten Krenz 氏は、ICE ネットワークが専用線に依存せず、在来線の高速化・近代化を通じて全国 130 都市以上を結ぶ「統合型アプローチ」を採用している点を紹介し、「旅客中心設計（passenger-first approach）」が公共交通を持続可能にする原動力であると指摘した。

ディスカッションでは、米国における高速鉄道整備に関する提言が各登壇者から述べられた。Leray 氏は、州・連邦レベルの政党を超えた合意形成の必要性を指摘し、南氏は選挙サイクルに左右されない長期投資枠組みの構築の必要性を述べた。Krenz 氏は「完璧主義は善の敵である」と述べ、標準化された設備による段階的整備と、実行可能なマスタープランの策定こそが現実解であると強調した。また、PPP についても、フランスのように国家保証を伴う形でなければ、高速鉄道事業の実現性は乏しいとの認識も共有された。



南氏によるスピーチの様子（筆者撮影）

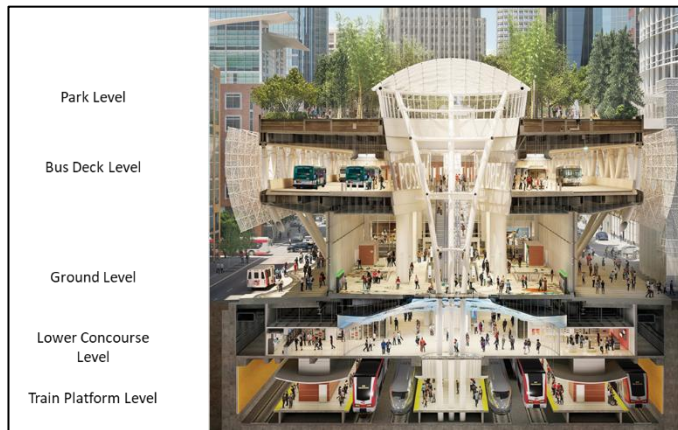
6. 現地視察

6月28日には、セミナー参加者による現地視察ツアーが実施され、前日のセッションでも紹介されたセールスフォース・トランジットセンターを訪問した。

同施設は、主に2つのフェーズに分けて開発が進められている。フェーズ1では、旧トランスベイ・ターミナルの全面的な再構築を通じて、地域のバス交通の中核を担う新たなバスターミナルが整備された。今後のフェーズ2では、Caltrain 及びカリフォルニア高速鉄道が同ターミナルの地下駅に乗り入れる計画となっており、サンフランシスコにおける終着駅として機能させることを目的としている。

本施設の主な特徴としては、高速道路と直結した2ブロック分の高架バスデッキ、地上バスプラザ、将来的に整備予定の3面6線の地下鉄道駅、開放感あるグランドホール（エントランス）及び全長1,400フィート（約427メートル）にわたる屋上公園が挙げられる。

施設全体は地上4階・地下2階建ての多層構造で、延床面積は約100万平方フィート（約9.3万㎡）に及ぶ。屋上には市民や来訪者の憩いの場となる広大な緑地空間が整備されているほか、同施設内には、商業テナント、自転車駐輪場、施設管理事務所なども設けられており、都市機能と公共交通機能の高度な融合が図られている。



図：Salesforce トランジットセンター断面図

現在進行中のフェーズ2に相当する「ダウNTOWN鉄道延伸計画（Downtown Rail Extension: DTX）」は、「ザ・ポータル（The Portal）」という通称でも知られ、Caltrain の路線をサンフランシスコの中心部まで延伸し、将来的にはカリフォルニア高速鉄道を同センターに直通させることを目的としている。

このプロジェクトでは、サンフランシスコ市内の Fourth & King 駅から同センターまでの約2.2マイル（約3.5km）を延伸する計画であり、そのうち約1.5マイルが地下トンネル区間として整備される予定である。完成後は、ベイエリア8郡にまたがるバス及び鉄道の広域交通システムをサンフランシスコ中心部で接続する重要なハブ機能を果たすこととなり、地域全体のモビリティ向上に大きく貢献することが期待されている。なお、総事業費は約82億ドルと見込まれており、そのうち3分の2以上がすでに予算化または資金確保済みとのことである。

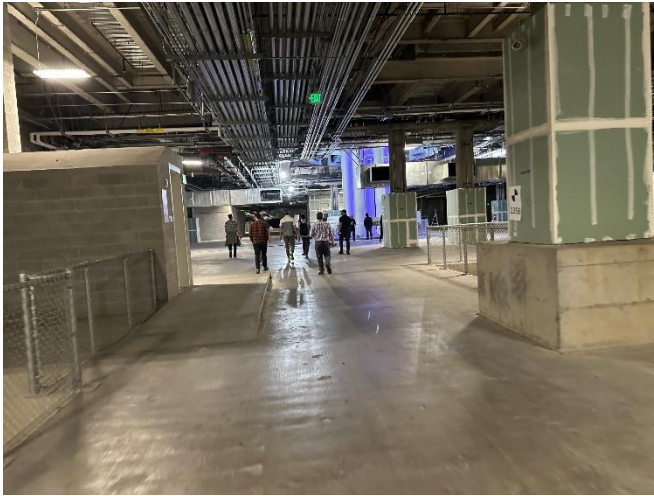


図：延伸計画部分の地図⁶⁾

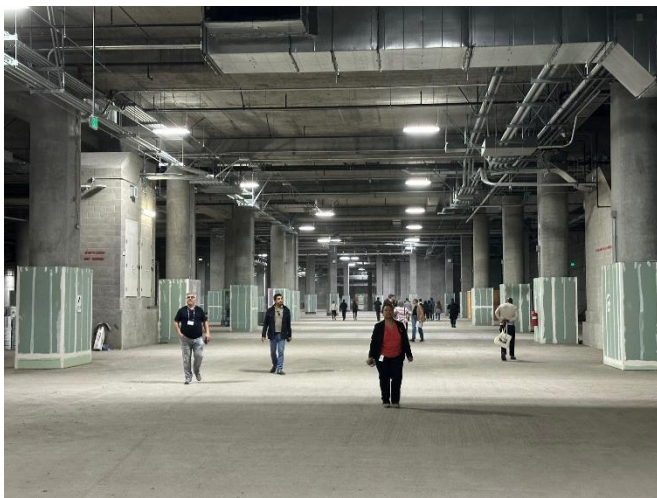
今回の視察では特に、整備中の地下2層構造の「ト레인ボックス」にも立ち入る機会が設けられた。この区画は、Lower Concourse Level（下部コンコース階）及び Train Platform Level（列車プラットフォーム階）で構成されており、将来的に Caltrain 及びカリフォルニア高速鉄道が乗り入れる駅施設として使用される計画である。

現地では、コンクリート構造物がすでに完成しており、鉄道整備に向けたインフラ基盤の具体的準備が着実に進んでいる様子を視察することができた。

また、施設の安全管理の中軸を担う警備モニタールーム（撮影禁止）も視察対象に含まれた。室内では、複数のスタッフが多数のモニターを通じて、バス停、通路、エレベーターなどの各所を常時監視しており、施設運営における高度な安全対策と即応体制が構築されていることが印象づけられた。



Lower Concourse Level (整備中。鉄道駅のコncourse部分)
(筆者撮影)



Train Platform Level (整備中。6トラックを想定)
(筆者撮影)

7. おわりに

本セミナー及び視察を通じて、米国における高速鉄道整備に対する機運が、依然としてさまざまな課題を抱えながらも、着実に高まりつつある現状が明らかとなった。特に、南カリフォルニアとラスベガス（ネバダ州）を結ぶBrightline Westや、サンフランシスコ～ロサンゼルス間を結ぶカリフォルニア高速鉄道といった大型プロジェクトが建設段階に入っている点は、具体的な進展として注目に値する。

セミナーでは、高速鉄道がもたらす社会的効果として、経済成長や雇用創出に加え、観光振興、環境負荷の軽減、道路渋滞の緩和等が挙げられ、それらの価値を社会全体に広く伝えるこ

とで、高速鉄道実現に向けたモメンタムを維持・拡大することの重要性が強調されていた。

その中で、筆者は、APTAのSkoutelas氏が述べていたように、政治的立場を超えた広範な支持—とりわけ保守層を含めた合意形成の必要性—は、現政権下での高速鉄道整備を考える上でもきわめて示唆に富んでいると考える。特に、現政権によるカリフォルニア高速鉄道への連邦補助金の取り消し⁷⁾が実際に行われた中においては、制度的な安定性と超党派による理解の促進が、プロジェクトの持続的な推進に不可欠である。

また、駅整備を通じた都市開発効果、次世代鉄道車両の導入、そして日本や欧州の高速鉄道からの知見の共有など、制度・技術・運営の多方面にわたる議論が展開され、米国の実情に即した実装戦略の検討が深まった点も本セミナーの大きな成果であると考えられる。

まずは、米国において高速鉄道が確実に整備されることが先決であるが、将来的には、実際に高速鉄道を利用するという「体験」を通じてその有用性や価値が社会全体に実感されていくことで、さらなる整備拡大や発展が期待される。高速鉄道が一部の構想や理念にとどまらず、社会に定着し、実効性あるネットワークとして機能していくためには、制度的な安定性の確保と、国内外の関係者による継続的な対話と連携が不可欠である。

そして、今回のような知見共有の場を通じて、日本を含む各国の経験や教訓が、米国における高速鉄道の今後の展開に寄与し得ることを改めて実感する機会となった。今後の動向を引き続き注視していきたい。

引用・参考文献・出典資料

- 1) Brightline West
<https://www.brightlinewest.com/> (参照 2025-07-23)
- 2) カリフォルニア州鉄道計画 (カリフォルニア州運輸省ウェブサイト)
<https://dot.ca.gov/programs/rail/california-state-rail-plan> (参照 2025-07-23)
- 3) ALTO プロジェクト
<https://www.altotrain.ca/en> (参照 2025-07-23)
- 4) セールスフォース・トランジットセンター
<https://www.tjpa.org/> (参照 2025-07-23)
- 5) American Pioneer 220

<https://www.mobility.siemens.com/us/en/portfolio/rolling-stock/high-speed-and-intercity-trains/american-pioneer-220.html> (参照 2025-07-23)

6) TJPA

<https://www.tjpa.org/portaldtx/about-portal> (参照 2025-07-23)

7) カリフォルニア高速鉄道の補助金取り消し (DOT ウェブサイト)

<https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-pulls-plug-4b-california-high-speed> (参照 2025-07-28)