

【米国】

第二次トランプ政権の交通政策の方針

—TRB2026 での議論より（その1）—

福原 和弥 ワシントン国際問題研究所 次長／主任研究員

1. はじめに

2026年1月11日（日）から15日（木）にかけて、米国ワシントンD.C.において、第105回 Transportation Research Board (TRB) 年次大会が開催された。

TRBは、米国 National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine を構成する4部門の一つであり、交通分野に関する調査研究および政策提言を担う組織である。毎年1月にワシントンD.C.で年次大会を開催しており、各交通モードにおける革新的な解決策をテーマに、世界各国から交通分野の専門家、政策立案者、研究者が集う、国際的にも最大規模の交通分野の会議として位置づけられている。なお、TRBは公式ウェブサイトによれば、米国運輸省(U.S. DOT)や各州運輸局など、連邦・州政府機関の支援のもとで活動している。

年次大会は、口頭発表セッション、ワークショップ、イベント、ポスターセッション、委員会会合、展示など、多様なプログラムから構成される。関連イベント情報によれば、第105回大会には約1.4万人規模の参加者が集まり、650件以上のセッション・ワークショップおよび4,000件以上のプレゼンテーションが開催されたとされている。

2025年1月にトランプ第二次政権が発足して以降、米国の交通政策を取り巻く環境には大きな変化が生じている。本大会において筆者は、こうした政策動向を把握することを目的として、主として政権関係者やU.S. DOT高官が登壇するセッションに参加した。

本報告では、トランプ政権下における交通政策の基本姿勢や優先分野について、当該セッションで得られた発言内容や議論の概要を中心に整理・報告する。

なお、筆者は、2026年9月末に期限を迎えるインフラ投資雇用法(IIJA)に続く次期陸上交通再授權法の動向を扱うセッションや、専門分野である航空分野に関する複数のセッションにも参加したが、これらの内容については、本報告とは

切り分け、別途レポートとして報告することとした。



写真1 TRB会場前



写真2 TRB展示会場



写真3 TRB ポスター セッション会場

2. U.S. DOT ブラッドベリー副長官による基調講演

年次大会4日目（1月14日）午後に開催された「Chair's Plenary Session」において、U.S. DOT スティーブン・ブラッドベリー副長官が基調講演を行った。約20分にわたる講演では、第二次トランプ政権下におけるU.S. DOTの政策運営の基本姿勢と優先順位が包括的に示され、同政権の交通政策の方向性を把握する上で示唆に富む内容であった。

副長官は冒頭、TRBが研究者、民間、州運輸当局、政策関係者を結びつけ、研究成果を実際のインフラ整備や政策実装につなげる「結節点」として重要な役割を果たしていると評価し、U.S. DOTにとって不可欠なパートナーであると述べた。その上で、第二次トランプ政権は第一次政権以上に政策遂行のエネルギーと集中度が高く、トランプ大統領自身の交通政策への強い関心がU.S. DOT全体の推進力となっていると強調した。

政策運営の総括として、副長官は第二次政権の1年目を「America is Building Again」と位置づけ、DOTが本来の中核的機能に立ち返り、既存案件の整理と再焦点化を進めてきたと説明した。前政権下で付加された社会政策的目標（同副長官の表現では Social Justice、Climate Goals、Environmental Justice等）がU.S. DOT本来の使命を曖昧にし、補助金案件の大量滞留を招いたとの認識を示した。就任時点で3,200件超に及んだ未処理案件については、対象の見直しや不要要素の削除を通じて整理を進めた結果、大半の案件が処理されたと述べた。

研究については、連邦支援の重点を「理念」よりも「実装」に置く方針を明確にした。その一環として、University Transportation Center (UTC: 交通分野の大学研究拠点) 助成についても一部の見直しに言及し、政府として求める研究の方向性をより明確に示していく考えを示した。具体的には、

商用化や現場導入が可能であり、交通の安全性、効率性、利便性に加え、「手頃さ (Affordability)」を実質的に改善するような、実務に直結するイノベーションを今後重視していくと強調した。また、CO₂排出をゼロとする非現実的な脱炭素目標や、人種を基礎とした政策運営は、交通の手頃さ (Affordable Transportation) や社会の一体性を損なうとの立場を示した。

自動車政策では、いわゆる「EV 義務化」を事実上生み出していた燃費基準や排出規制の運用を問題視し、現実的で達成可能な基準へ見直す方針を明確にした。EV技術そのものは否定しない一方で、規制によって特定技術を国民に強制することは、新車価格の上昇を通じて交通の手頃さと安全の双方を損なうと指摘した。

2026年に向けた重点としては、「安全」「繁栄」「イノベーション」を三本柱に、インフラ建設、規制改革、技術実装を加速させる考えを示した。競争的補助金の活用による優先プロジェクトの推進、NEPA改革（環境審査・許認可プロセスの簡素化・迅速化）による事業スピード向上、官民連携（P3）の促進を通じ、国家的に重要なプロジェクトを前進させる方針である。

主要インフラ案件としては、航空管制システムの刷新、ニューヨークのペン駅再整備、ワシントンD.C.のユニオン駅改善が挙げられた。航空管制については、昨年1月のDCA周辺事故を踏まえた安全性向上の必要性に言及しつつ、通信・レーダーを含む中核システムを21世紀型へ刷新する方針を示した。ペン駅再整備については、全米で最も重要な交通結節点の一つとして、機能・容量の抜本的改善を目指す大規模プロジェクトであると説明した。ユニオン駅については、歴史的駅舎の価値を尊重しつつ、駅機能の近代化と運営体制の再構築を進める考えを示した。

規制改革では、「10 for 1」方針（新たな重要規制1件につき、10件の規制緩和を実施する方針）を改めて強調し、燃費基準見直しを含む大規模な規制緩和によって、米国経済に大きなコスト削減効果をもたらすと説明した。また、AIの活用により、規則案の起草やパブリックコメントの分析、取締りの高度化を進め、ルール策定と執行の効率化を図る考えを示した。

先端技術分野では、自動運転（AV）を最重要課題の一つと位置づけ、明確な国家的枠組みの下で商用化を再加速させる方針を表明した。具体的には、連邦自動車安全基準（FMVSS）の見直し、自動運転車に関する適用除外手続の迅速化、ガイドンスの充実を通じて、民間による実装・展開の障壁を引き下げる考え方を示した。あわせて、先進航空モビリティ（AAM）

についても、eVTOL の商用統合に向けた実証事業と制度整備を進める意向を示した。

講演の締めくくりとして副長官は、2026 年は「加速」がキーワードであり、U.S. DOT は今後も TRB と連携し、研究成果を現実の政策およびインフラ整備へと結びつけていくと述べた。



写真4 基調講演でのブラッドベリー副長官

3. U.S. DOT 局長によるディスカッション

年次大会 2 日目（1月 12 日）午後に、「Meet the Administrators: Views on Research and Innovation（各局長との意見交換：研究・イノベーションに関する見解）」と題するセッションが開催された。本セッションでは、U.S. DOT の 7 つのモード別の執行機関の長である局長が一堂に会し、それぞれの所管分野における研究・技術革新の優先課題や取組方針について発表を行った。各モードの局長が揃って議論する機会は稀であり、U.S. DOT 全体の政策的方向性を俯瞰する上でも貴重な場であった。本報告では、その中でも特に、FRA（連邦鉄道局）、FTA（連邦公共交通局）、FAA（連邦航空局）の各局長の発言に焦点を当てて紹介する。

①David Fink FRA 局長

David Fink 局長は、就任当初から「安全を最優先に据える」と述べてきたとし、研究開発を理念先行の取組ではなく、具体的な安全課題を解決するための実装手段として位置づけていると説明した。その中核的な取組として挙げたのが、ATIP（Automated Track Inspection Program）である。

ATIP は、専用の検査車両が全米の鉄道ネットワークを行し、連邦軌道安全基準への適合状況を把握するとともに、鉄道事業者の点検・保守プロセスの有効性評価や改善を促す仕組みであると説明した。2025 年は検査車両の走行距離が 2024 年比で 19% 増加しており、2026 年もさらなる拡大を目指すと述べた。車両構成としては、レールの位置やゆがみを

測定する検査車、レール内部の欠陥を検知する探傷車などに言及し、複数の検査技術を組み合わせることで、軌道状態の把握精度を高めている点を強調した。

また、踏切の長時間閉鎖への対応については、研究部門で開発された「Train Flow」（遮断が前方で発生していることを利用者や関係者に通知する技術）を例に挙げ、現場の政策課題と研究開発を直接結びつける取組の一例であると説明した。この踏切の長時間閉鎖は、列車本数の多寡によって恒常に生じるものではなく、運行上の支障やターミナル混雑等に起因する列車の停止・滞留によって発生する点に特徴がある。

民間との関係については、FRA は民間と競合する存在ではなく、産業界の取組や投資の効果を引き出し、全体としての成果を高める役割を担うという方針を明確にした。具体例として、夏季高温時に問題となる Neutral Rail Temperature（レールが軸方向応力を受けない基準温度であり、高温時の座屈リスクを左右する指標）を挙げ、業界と連携しながら、低コストかつ実効性の高い知見の獲得を目指していると述べた。

Amtrak については、旅客サービス改善の優先順位を、①定時性、②清潔さ、③列車出発後すぐに提供される基本的なサービス（象徴的な例としてコーヒー）と端的に整理した。あわせて、ニューヨークのペン駅再整備、ワシントン D.C. のユニオン駅改善、老朽橋梁の更新、夏季の高温に起因する「Thermal Events」への対応といった中長期的課題にも言及し、これらの対策を着実に進めることで、「数年のうちに新しい Amtrak の姿が目に見える形で現れてくる」と述べた。

②Marc Molinaro FTA 局長

Marc Molinaro FTA 局長は、公共交通分野においても研究・技術革新を積極的に主導する姿勢を示し、FTA が全米の多数の交通事業者と連携しながら、現場で実際に機能する技術の実証から実装までを支援する役割を担っていると述べた。

その枠組みとして、Strategic Transit Automation Research Plan (STAR Plan) に基づき、AI、障害物検知、自動化・自動運転、サイバーセキュリティ、データ駆動型の意思決定支援を重点分野として推進していると説明した。具体例として、サウスダコタ州の農村地域において、従来は紙メモや無線に依存していた配車・運行管理を、AI を活用したマイクロトランジットへ移行した事例を紹介し、自動化は必ずしも大都市や完全自動運転を前提とするものではなく、地方や小規模事業者にも実効性をもたらし得ると強調した。

特に繰り返し強調したのは、公共交通が多くの人にとって日常生活を支える「生活基盤」である以上、アクセシビリテ

ィの確保が不可欠であるという点である。対象は身体障害者に限らず、感覚障害や認知・知的・発達障害を含む幅広い利用者であり、利用のしやすさを前提とした設計が求められると述べた。具体的には、操作性を高めたHMI（ヒューマン・マシン・インターフェース）や、自動スロープ・リフト、車いす固定装置などの技術を、現場で使える形で実証・導入していくことが重要だと強調した。

また、イノベーションの前提条件としてのサイバーセキュリティの重要性にも言及し、サイバー攻撃によりハワイ州オアフ島の交通システムでカード決済、GPS、通信機能などに障害が発生した事例を紹介した。公共交通が高度にデジタル化・自動化する中で、サイバー対策は付随的課題ではなく、安全・信頼性確保の中核要素であると強調した。

今後の具体的施策としては、FY2026 Bus Safety, Accessibility, Innovation Research Programについて、補助金募集を開始するための公募通知を公表予定であること、あわせて公共交通事業者が新技術導入の段階で直面する課題を支援するため、200万ドル規模のTechnology Transfer Programを実施する方針に言及した。

さらに、ワールドカップ等の国際的な大規模イベントを見据え、来訪者が空港到着から都市内移動までを一連の体験として捉えることの重要性に言及した。その上で、空港、鉄道、都市交通を含むマルチモーダルな接続性を高め、モード間の乗換えの分かりやすさ、移動の円滑さ、情報提供の一体性を通じて、利用者体験としての「移動の質」を向上させる必要性を強調した。

③Bryan Bedford FAA局長

Bedford FAA局長は、就任後半年を迎える中で、トランプ大統領およびダフィー運輸長官との議論を踏まえた自身のミッションを、①航空分野における技術・イノベーション主導権の回復、②全く新しい航空管制システムの構築、③世界最高水準の安全の維持、の三点に整理した。

財源面では、2025年7月に成立した「One Big Beautiful Bill Act」(OBBA)に基づき確保された125億ドルについて、将来の航空管制システムに向けた「重要な頭金」と位置づけた。現行の全米航空システム(NAS)の安全性とレジリエンスを確保するため、移行期においては既存システムと新システムを並行稼働させる考えを示した。

技術面では、1970~80年代に構築された自前設備に依存するオンプレミス中心のアーキテクチャから脱却し、クラウド、光ファイバー、低軌道衛星、5Gといった現代的な通信・IT基盤へ移行する必要性を強調した。銅線インフラからの転

換を進めるとともに、通信インフラ更新はすでに約4割が完了しており、従来2038年を想定していた刷新計画を2027~2028年に前倒しする強い時間軸を示した。

一方で Bedford局長は、「インフラ更新だけで止まれば失敗である」と述べ、近代化は①インフラ、②人材（特に航空管制官不足への対応）、③NASの再設計（空域設計）の三本柱で進める必要があると強調した。空域を「高速道路のような固定レーン」として運用する従来型の考え方から、時間軸を含めた四次元(4D)での最適化運用へ移行することで、現行の制約下でも航空交通容量を約2割拡張できるとの認識を示した。

さらに、ドローン運航管理においては、ダラス・フォートワース(DFW)地域で1日2,000件を超える運航をAIで管理している事例を紹介し、こうした技術や運用知見は将来的に商用航空にも応用可能であるとの見方を示した。AAMについては、従来型の詳細な規制では技術進展の速度に対応できないとして、eIPP(規制サンドボックス。限定された条件下で新技術の実証を認め、実運用を通じて制度設計に必要な知見を得る枠組み)による実証や、小規模な試行を迅速に行い、失敗から学びながら次の改善につなげる「Fail Fast and Fail Forward」の考え方を重視する姿勢を示した。



写真5 “Meet the Administrators: Views on Research and Innovation”において、FAA局長（左から1番目）、FTA局長（左から3番目）、FRA局長（左から4番目）

4. おわりに

本年次大会を通じて、第二次トランプ政権下におけるU.S.DOTの政策の方向性と優先順位を、具体的かつ立体的に把握することができた点は非常に有益であった。とりわけ、ブラッドベリー副長官による基調講演では、社会的公正(Social Justice)や気候目標(Climate Goals)といった社会政策的要素が、U.S.DOT本来の使命を曖昧にしてきたとの問題提

起がなされ、CO₂排出ゼロといった非現実的な脱炭素目標や、EV 偏重の政策運営に対する批判が示されたことが印象的であった。これらは、トランプ政権全体の政策姿勢を色濃く反映すると同時に、前政権の交通政策を明確に否定する位置づけにあると受け止められる。

また、現政権が重視するキーワードとして「手頃さ (Affordability)」が繰り返し用いられていた点も特徴的であり、交通政策においても、利用者負担やコスト意識が今後一層重要な判断軸となることが示唆された。加えて、「安全」「信頼性」「イノベーション」が U.S. DOT の中核的な柱として再整理される中で、各セッションを通じ、特に航空管制システムの刷新が最優先課題として位置づけられていることが確認された。

このほか、Amtrak に対する基本的な考え方や、ワールドカップ等の国際的大規模イベントを見据えた交通対応についても、U.S. DOT の問題意識や政策スタンスを直接確認できたことは、今後の動向を考える上で有用であった。

第二次トランプ政権は、2026年1月20日をもって2年目に入った。今後も交通・運輸分野においてさまざまな政策的動きが想定される中、今回の TRB 年次大会で得られた知見を踏まえつつ、引き続きその動向を注視していきたい。