

【米国】

APTA TRANSform Conference 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

2025年9月14日から9月17日にかけて米国マサチューセッツ州ボストンにおいて、APTA（米国公共交通協会）主催の「APTA TRANSform Conference」が開催された。本カンファレンスは、幅広い公共交通モードを対象とした APTA のフラッグシップイベントであり、公共交通事業者、政府関係者、政策立案者、製造業者、サプライヤー、コンサルタント等3,200人以上が参加した。会期中は展示会も併催され、会場は多くの人で溢れ、公共交通分野における新技術などへの関心の高さや、関連産業の活発な動きを伺わせるものであった。

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したい。



展示会場の様子（筆者撮影）

2. オープニングセッション

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、歓迎の意を表すとともに、開催地であるボストンについて、1897年の米国初の地下鉄開業に始まり、今日の近代化の取組に至るまで、ボストンの歩みは公共交通分野における進化を象徴するものとして紹介した。その

上で、公共交通投資は単に輸送需要に応えるだけでなく、雇用、製造業、地域経済を支える大きな波及効果を持つと指摘し、Amtrak の新型 Acela や Hitachi Rail のメリーランド州の工場投資などを例に、交通投資が雇用創出と産業基盤強化につながっていると説明した。さらに、次期陸上交通再授權法（surface transportation authorization）の重要性に言及し、現行の陸上交通再授權法であるインフラ投資雇用法（IIJA）の後を見据え、業界として「公共交通は経済を動かす」というメッセージをより強く発信していく必要性を訴えた。

開催地からは、マサチューセッツ州知事の Maura Healey 氏、副知事の Kim Driscoll 氏、マサチューセッツ州運輸省（MassDOT）の Secretary and CEO の Monica Tibbits-Nutt 氏、Massachusetts Bay Transportation Authority（MBTA）の General Manager/CEO である Phillip Eng 氏らが登壇し、近年の MBTA の取組やそれを支えるための州政府としての支援について語った。

MBTA の Eng 氏は、交通を「経済を動かす存在」と捉え、州政府・議会の支援のもと、組織の立て直しとサービス改善を進めていると説明した。2年間で1,600人超の人員増強を進めたことに触れるとともに、より安全で信頼性が高く頻度の高いサービス提供に向け従来のやり方にとられない運営の在り方を模索していると述べた¹⁾。

また、MassDOT の Tibbits-Nutt 氏は、自らを公共交通に支えられてきた一人であるとしたうえで、「あらゆる移動は、誰かを仕事や学びの場、医療、そして支援体制へとつなぎ、ひいては“より質の高い生活”へと導くための機会を提供していることから、交通システムは単なる移動手段にとどまらない。」と訴えた。州としても、地域交通の無料化²⁾、MBTA における低所得者向け運賃制度³⁾、⁴⁾、鉄道サービス拡充などを進めており、交通システムを単に維持するのではなく、より包摂的かつ利用しや

すいものへ再設計しようとする姿勢が示された。

本セッションの最後には、米国で広く知られるアパレルブランド Life is Good の共同創業者である Bert Jacobs 氏が登壇し、同ブランドを象徴する「前向きな姿勢」や「共感」をキーワードに、顧客の声に耳を傾け、その時々々に人々が求める価値を追求することの重要性を語った⁵⁾。公共交通業界においてもエンドユーザーとなる顧客の声に耳を傾け、価値提案や発信に結びつけることが重要であると指摘した点は、顧客体験の向上や公共交通の価値発信を重視する近年の公共交通業界の方向性とも重なり、示唆を与える内容であった。



Skoutelas 氏によるスピーチの様子（筆者撮影）

3. Federal Transit Administration Update (連邦交通局の最新動向)

本セッションでは、Federal Transit Administration (FTA) の Administrator である Marcus Molinaro 氏（当時）が登壇し、公共交通政策の方向性と FTA の優先課題について包括的に語った。

冒頭、Molinaro 氏は「公共交通はアメリカ経済の循環を支えるシステムである」と述べ、鉄道・バス・フェリーなど多様な交通モードが家族の生活や地域経済を支える基盤であると位置付けた。そのうえで、FTA の役割は単なる補助金配分ではなく、「アメリカの家族にとって安全で、利用しやすく、実際に役立つ交通を実現すること」にあると説明した。

同氏が特に繰り返し言及したのが、安全・治安対策である。公共交通は、多くの市民にとって政府と日常的に接する数少ない分野（場面）であり、いわば政府サービスへの玄関口である

と言え、そのような場面で不安や危険を感じる事があれば、公共交通全体への信頼が損なわれると指摘した。そのため、運賃逃れ、薬物使用、暴力などの犯罪行為を「決して日常の一部として受け入れてはならない」と断言し、低レベルの違反行為を放置すれば重大犯罪につながる恐れがあるとの認識を示した。

次に大きな柱となったのが「アクセシビリティ」と「ユニバーサルデザイン」である。同氏は ADA（障害のある人に対する差別を禁止し、平等な機会とアクセスを保障する米国連邦法⁶⁾）を遵守することは「最低基準」にすぎず、「天井」ではないと述べ、今後の交通施設整備ではユニバーサルデザインを前提にすべきと強調した。自身が障害のある子どもの父親であることにも触れつつ、障害者だけでなく、高齢者、ベビーカー利用者、歩行補助具利用者など、あらゆる人にとって使いやすい環境を整えることが、結果としてすべての人の利便性向上につながるとの考えを示した。

加えて、事業執行の迅速化も重点分野であるとされた。重要なのは、実際にプロジェクトを完成・供用させることであるとし、事業を着実に前に進めることだと繰り返し述べた。あわせて、前政権下で重視されてきた DEI（多様性・公平性・包摂性）や Environmental Justice（環境正義）政策を撤回した政策転換についても、より直接的・実務的な効果を優先するためのものであると語った。具体的には、2025 年 1 月に DEI や環境正義等を推進する従前の政策の撤回方針を公表しており⁷⁾ その後も政策・補助制度の運用において、経済分析や成果重視の考え方を前面に打ち出している⁸⁾。こうした動きは、公平性や環境配慮よりも、経済合理性、成果、迅速な事業執行を優先していることがうかがえる。

また、2026 年の FIFA ワールドカップやその後のロサンゼルス・オリンピック/パラリンピック大会も重要な政策課題として位置付けられていた。これらの国際イベントは米国の交通システムを世界に示す機会であるとしつつ、単なる「見せ場」ではなく、実際に大量の来訪者を安全かつ円滑に輸送できるかが問われる場面であると強調した。そのうえで、開催都市や交通事業者に対し、モビリティ計画の早期策定と透明性の確保、関係機関同士の連携強化、アクセシビリティへの配慮、さらに誰にとっても分かりやすい統一的な案内表示の整備を進めるよう求めた。

一連の発言後には質疑応答にも意欲的に対応しており、中

も印象的であったのが、州・地方の交通機関が深刻な財政問題に直面している点に関する応答である。質問者は、公共交通の重要性を認めつつも、利用者にとっての大きな課題は犯罪対策だけではなく、資金不足を背景としたサービス低下や利便性の問題にあるのではないかと指摘した。これに対し、同氏はまず「安全問題を軽視すべきではない」と強く反論したうえで、財政問題については「使い方に問題がある」との認識を示した。特にコロナ禍で投入された連邦支援については、その必要性自体は認めつつも、交通事業者の中には一時的な支援資金を恒常的な運営費に充てた例があったと説明した。そのうえで同氏は、「一回限りの収入を継続的な支出に充てるべきではない」と明言した。現在各地で問題となっている財政危機は、単純な資金不足ではなく、制度設計や予算運営のあり方に起因する面が大きいとの見解を述べた。また、州が資本予算を運営費に流用するような対応についても、将来の設備更新や維持管理負担をさらに重くするだけで、問題の先送りにすぎないと批判的に述べ、追加的な一時支援よりも、効率化や制度・運営の見直しが必要であると訴えた。



Molinaro 氏による基調講演の様子（筆者撮影）

4. From Club Cup to World Cup: Mastering FIFA Security Challenges (FIFA 大会における交通セキュリティ対応)

本セッションでは、2026年FIFAワールドカップを見据え、交通機関などが直面するセキュリティ上の課題と、その対応策について議論が行われた。特に、2025年6月から7月にかけて実施されたクラブワールドカップを一種の予行演習として捉

えつつ、そこで得られた教訓を今後の大会対応にどう生かしていくかが議論された。

登壇者としては、MARTA Police Department の Deputy Chief of Police である Pearlie McKinzie 氏、New Jersey Transit Corporation の Senior Vice President / Chief of Police である Christopher Trucillo 氏、Everbridge の Director, Transportation Practice である Michael Cardarelli 氏が参加し、モデレーターは Vectour Group の Chief Operating Officer である Adelee Le Grand 氏が務めた。MARTA、NJ TRANSIT という実際の大会輸送を担う事業者に加え、Everbridge、Vectour Group といった危機管理・状況共有支援や大規模イベント時の輸送計画や運営支援などを行う民間事業者も交えた構成であった⁹⁾、¹⁰⁾。

McKinzie 氏は、アトランタにおけるクラブワールドカップ対応の経験を踏まえ、ワールドカップ本大会では駅や周辺空間における群衆流動の制御が一段と大きな課題になると指摘した。特に、スタジアム近接駅の処理能力には限界があり、駅構造そのものがイベント輸送向けに設計されていない場合もあることから、単純に「列車を増発すればよい」というものではなく、駅構内・駅外を含めた人流計画が必要であると述べた。また、クラブワールドカップを通じて、自動改札やCCTV、リアルタイム監視、無線通信、SNSによる案内、clear bag policy 等のルール周知が有効であることを確認した一方で、本大会ではさらに、テロを含む脅威対応、複数イベントへの備えなど、より厳しい前提で準備しなければならないと指摘した。

Trucillo 氏は、特に大会期間中はスタジアムの駐車場が原則利用できず、自家用車から公共交通への転換が前提になる点を課題として挙げた。そのため新しいバスターミナルの活用などを行う予定であったが、それ自体が運用面・警備面の両方において未知数な部分が残っていると述べた。クラブワールドカップは一定の試行機会にはなったものの、次のワールドカップでは輸送量・導線・警備負荷が桁違いになることが予想されるため、十分な意味での「予行演習」にはなっていないという認識も示していた。

Cardarelli 氏は、危機管理・状況共有支援を行う民間企業の観点から、国際大会対応では「コミュニケーション」が最大のポイントであると述べた。大規模イベント後の振り返りでも、常に課題として残るのは情報共有と状況認識であり、ワールドカップのように複数都市・複数会場・複数機関が並行して動く

環境では、それを人手だけで管理することには限界があると指摘した。その上で、AI を活用して各種リスク情報、交通状況、群衆の動き、警備センサー、映像情報などを統合的に分析し、現場や指揮官が必要な情報をリアルタイムに把握できるプラットフォームが、今後の対応を大きく左右する技術になり得るとの見解を示した。

質疑応答では、複数都市にまたがる開催体制、他機関との連携の難しさ、外国人観客への対応、輸送需要への備えなどが話題となった。全体として、本セッションでは、2026年ワールドカップ対応において重要なのは、単なる増発や警備人員の増強ではなく、①駅・会場周辺を含めた旅客流動管理、②長期間にわたる継続的な運用体制、③複数機関の連携、④通信・状況認識を支える技術基盤であることが示された。各登壇者とも、クラブワールドカップで得られた知見は有用である一方、現時点の成功体験を過信すべきではないとして、本大会ではさらに大規模で複雑な対応が必要になるという、実務的かつ率直な認識が共有された。



セッションの様子（筆者撮影）

5. Connecting the Northeast Megaregion: The Economic Necessity of Rail Service Along the NEC (北東メガリージョンをつなぐ NEC — 鉄道サービスの経済的必要性)

本セッションでは、米国北東部の経済・人口集積を支えるノースイースト・コリドー（NEC）について、その輸送上・経済上の重要性と、老朽化・容量制約への対応の必要性が議論された。NEC は、人口・雇用・GDP の集中する北東メガリージョンを縦貫する路線であり、鉄道サービスは単なる移動手段ではなく、地域経済の競争力や都市間・都市内のアクセスを支える基盤である、という認識が全体を通じて共有された。

登壇者としては、Northeast Corridor Commission の Executive Director である Mitch Warren 氏がモデレーターを務め、Amtrak の Acting Senior Vice-President for Capital Delivery である Jim Short 氏、Massachusetts Department of Transportation の Rail and Transit Division Administrator である Meredith Slesinger 氏、Gateway Development Commission の Executive Vice President である Catherine Rinaldi 氏が議論に参加した。

冒頭、Warren 氏は、NEC について、1 日当たり約 60 万人規模の旅客輸送を支え、8 つの旅客鉄道事業者と複数の貨物事業者が同一回廊を利用する、極めて重要かつ複雑なインフラであると説明した。さらに、同回廊は全米の国土面積の僅か 2% の範囲に人口の 16%、GDP の 20% を抱える地域を結びつけているにも関わらず、建設時期の古い施設が多く、長年にわたり十分な資本投資がなされておらず、大きな制約になっているとした。

Short 氏は、Amtrak 全体では 2025 年度に 3,000 万人超の利用を見込んでいると、旺盛な需要があることを紹介した。その中でも中核的な路線である NEC においては、車両数やインフラ容量が十分ではなく、需要を取り込み切れていないと説明した。そのうえで、従来に比べ座席数を約 25% 増やした新型 Acela 車両の導入¹⁾ や、安定運行や信頼性向上のための大規模改修を実施しているイーストリバートンネル工事²⁾ など、40 億ドル超規模の資本投資を進めていることを紹介し、こうした投資は単なる更新や補修ではなく、輸送容量の拡大、運行の信頼性や安定性、速達性の向上、さらにはアクセシビリティの改善や快適性向上の前提になると述べた。特にニューヨークーワシントン間では Amtrak が航空に対して高い競争力を有していることにも触れ、NEC への投資が強い需要を支えるうえで重要であると訴えた。

Slesinger 氏は、マサチューセッツ州の観点から、NEC がボストン都市圏のみならず州全体の交通・経済構造に与える影響を説明した。マサチューセッツ州内で MBTA 側が保有する NEC 区間やサウスステーションは、都市開発・通勤・州内外アクセスの結節点となっており、単にボストン中心部への通勤需要をさばく施設ではなく、西マサチューセッツを含む州全体の接続性を高める基盤だと述べた。とりわけボストン周辺では住宅制約や道路混雑が深刻であり、鉄道ネットワークの拡充は、居住地の選択肢拡大や地域間の経済的結びつき強化にもつながるとの見方が示された。

Rinaldi 氏は、Gateway Program を中心に、ニューヨーク—ニュージャージー間のボトルネック解消の意義を説明した。特に既存の North River Tunnel は 100 年以上使用されてきた老朽施設であり、NEC 全体の安定性を左右する重大なボトルネックとなっていると指摘した。そのため、新トンネル建設と既存トンネル改修を含む一連の Gateway Program は、ニューヨーク地域だけの問題ではなく、北東回廊全体の信頼性と経済活動を支えるために不可欠であると説明した。また、同プログラムは複数の大型工区から成り、すでに複数の工事が進行し、雇用創出や経済波及効果も大きいことが紹介された。

議論全体を通じて印象的だったのは、NEC への投資を単なるインフラ保全ではなく、経済成長、労働市場へのアクセス、住宅制約への対応、地域間連携の強化といった広い観点から捉えていた点である。登壇者たちは、道路拡張や航空だけでは北東メガリージョンの将来的な移動需要を支えきれず、鉄道こそが大容量かつ持続的な基幹手段であるとの認識を共有していた。また、NEC は 1 州・1 事業者だけで完結するインフラではなく、州境を越えて利益とリスクを共有するネットワークであることから、引き続き連邦資金と州間協調の双方が不可欠であることも確認された。

本セッションは、NEC を「古い幹線インフラ」ではなく、北東部の経済活力そのものを支える戦略資産として再確認する内容であり、その維持更新と容量拡大が、今後の地域間競争力を左右するとの問題意識を明確に示していた。



セッションの様子（筆者撮影）

6. おわりに

本カンファレンスを通じ、米国の公共交通をめぐる議論が、単なる需要回復や設備更新といったことにとどまらず、経済成

長への貢献、安全・治安の確保、国際イベント対応、迅速な事業執行といった、より広い政策課題と結び付いていることを確認できた。とりわけ、FTA の講演では、安全性、効率性、成果重視を前面に打ち出す現政権の姿勢が明確に示されており、なかでも現政権が公共交通における安全・治安対策を極めて重視していることが伺えた。

また、2026 年 FIFA ワールドカップや 2028 年ロサンゼルスオリンピック・パラリンピックを控え、公共交通が「世界に示される都市・地域の顔」として認識されている点も印象的であった。大量輸送を安全かつ円滑に担うことはもとより、案内の分かりやすさ、アクセシビリティ、多機関連携、危機管理といった要素が、単なるイベント対応ではなく、今後の交通サービス全体の質を左右する論点として扱われていた。メガイベントは一過性の需要増にとどまらず、既存の課題を可視化し、投資や改善を前に進める契機となり得ることが改めて確認された。

さらに、NEC をはじめとする鉄道投資の議論では、鉄道を単なる移動手段としてではなく、雇用、住宅、都市開発、地域間連携を支える基盤インフラとして捉える視点が共有されていた。特に、老朽化した幹線インフラの更新や容量拡大を、地域経済の競争力や広域的なアクセス改善と結び付けて説明していた点は、今後の投資の正当性を社会にどう示すかという観点でも示唆に富むものであった。引き続き、次期陸上交通再授權法の動向を含めた米国の鉄道や公共交通に対する投資機運などを注視していきたい。

引用・参考文献・出典資料

- 1) Regional Rail Modernization Program (MBTA ウェブサイト)
<https://www.mbta.com/projects/regional-rail-modernization-program>（参照 2025-12-15）
- 2) マサチューセッツ州における地域交通の無料化 (MassDOT ウェブサイト) <https://www.mass.gov/news/healey-driscoll-administration-announces-fare-free-regional-transit-across-state>（参照 2026-04-17）
- 3) 新しい低所得者向け運賃制度の導入 (MassDOT ウェブサイト)
<https://www.mass.gov/news/healey-driscoll-administration-celebrates-mbtas-new-income-eligible-reduced-fare-program>
(参照 2026-04-17)
- 4) 低所得者向け運賃制度の詳細 (MBTA ウェブサイト)

- <https://www.mbta.com/fares/reduced/income-eligible> (参照
2026-04-17)
- 5) Life is Good (Life is Good ウェブサイト)
<https://lifeisgood.com/pages/speaking-inquiries> (参照
2026-04-17)
- 6) ADA ガイダンス (FTA ウェブサイト)
<https://www.transit.dot.gov/regulations-and-programs/fta-circulars/americans-disabilities-act-guidance> (参照
2026-04-24)
- 7) DEI 政策の撤回 (DOT ウェブサイト)
<https://www.transportation.gov/briefing-room/us-transportation-secretary-sean-duffy-takes-action-rescind-woke-dei-policies-and> (参照 2026-04-17)
- 8) CIG 助成プログラムの政策ガイダンス改訂 (FTA ウェブサイト)
<https://www.transportation.gov/regulations/federal-register-documents/2025-15794> (参照 2026-04-28)
- 9) イベントリスク管理 (everbridge ウェブサイト)
<https://www.everbridge.com/use-cases/event-risk-management-solutions/> (参照 2026-04-28)
- 10) 大規模イベント時の輸送支援 (Vectour Group ウェブサイト)
<https://vectourgroupp.com/major-events/> (参照 2026-04-28)
- 11) 新型アセラ車両の導入 (Amtrak ウェブサイト)
<https://www.amtrak.com/about-amtrak/future-of-rail/next-generation-ace-la.html> (参照 2026-04-28)
- 12) イーストリバートンネル工事 (Amtrak ウェブサイト)
<https://www.amtrak.com/about-amtrak/new-era/infrastructure-projects/east-river-tunnel-rehabilitation-project> (参照 2026-04-28)