

米国の都市鉄道に迫る“財政の崖”の現状とその解決に向けた対応

岡部朗人 OKABE, Akito

OKABE, Akito



一般財団法人運輸総合研究所
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のパンデミック以降、米国の都市鉄道事業者は「財政の崖 (Fiscal Cliff)」と呼ばれる運営資金不足に直面しており、その深刻さは業界紙だけではなく、大手メディアでも取り上げられている状況である。今後、短期的には州政府からの救済支援により何とか運営を維持していくことが見込まれるが、一部の州では、救済支援の条件として、利用者数増やコスト削減に向けた対策等を事業者に対して義務付け始めており、事業者はより一層の経営改善に取り組むことが求められている。

このような状況を踏まえ、本研究では下記の問題意識及びリサーチクエストionsを掲げることとした。

問題意識

日本や欧州では民間が運行主体となり、民間の創意工夫を活用しながら鉄道運行を進めているケースがあるが、今後米国でも、経営改善を進める一つ的手段として、民間に運行を任せていくことが挙げられるのではないかと

■リサーチクエスト

1. そもそも、米国の都市鉄道で民間が運行を担っているケースはあるのか。また、どのようなスキームが主流なのか。
2. 米国においても、民間が運行を担うことによって、都市鉄道の経営を改善した事例があるのか。また、どのように改善したのか。

本稿では、はじめに米国の都市鉄道の喫緊の課題となっている「財政の崖」の現状について紹介する。後半では、米国の都市鉄道の運行スキームが現状どうなっている

かといった基礎的情報を整理したうえ、米国においても、民間が運行を担うことによって都市鉄道の経営を改善したケースがあるのか等について記載する。

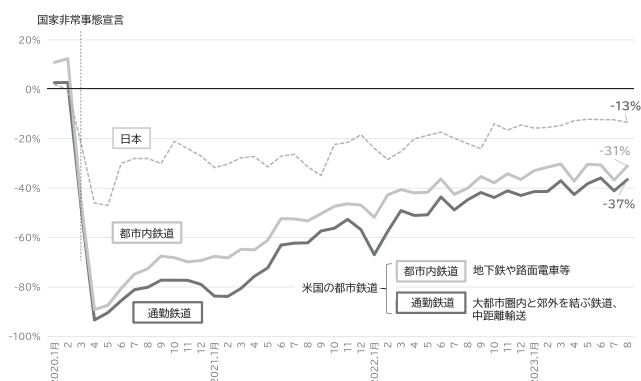
2——財政の崖の現状

2.1 「財政の崖」が発生している背景

「財政の崖」が発生している背景について、主には足下の環境変化が影響しているが、具体的な項目として、「パンデミック後における利用者数の低迷」、「連邦政府による救済資金の枯渇」、「労働力不足の顕在化に伴う人件費増」が挙げられる。その他の要因として、インフレの急激な加速による調達費の増も挙げられるが、米国のインフレの状況は日本でも報道されているところなので本稿では割愛する。

①パンデミック後における利用者数の低迷

米国の都市鉄道の利用者数回復状況は日本よりも鈍く、パンデミック発生から3年以上経過した現在も低迷している。図—1は米国の利用者数の減少率を2019年比（パンデ



出典：APTA Fact Book及び国土交通省月例経済のデータから発表者作成

■図—1 米国の都市鉄道の利用者数減少率（2019年同月比）

ミック前比)で示したものであるが、2023年8月時点において、未だに30～40%程度落ち込んでいる状況である。特に大都市圏内と郊外を結ぶ通勤鉄道(Commuter Rail)と呼ばれるモードでは、テレワークの定着により、他の都市鉄道(ヘビーレール、ライトレール等)より一層減少している。

②連邦政府による救済資金の枯渇

パンデミック発生後、米国の都市鉄道事業者は連邦政府からの救済資金(止血措置)によって何とか運営を維持してきたが、現在、その資金も枯渇間近となっている事業者が多い。

2020年3月から2021年3月にかけて連邦政府による巨額の財政支援法が成立し、公共交通分野へも計694億ドルが配賦された。これらは米国史上最大の経済対策と評価され、特に公共交通関係では、これまで連邦政府が実施してきたような資本的支出に対する補助金とは異なり、日々の運営費へ充当できることが特徴的であった。

これにより、事業者の収益構成も大きく変化した。図一2のグラフは、ワシントンD.C.で地下鉄等を管理するワシントンメトロ(Washington Metropolitan Area Transit Authority: WMATA)の収益構成をパンデミック前後で比較したものである。運賃収入は38%から17%まで落ち込んだが、その減少した21%を財政支援法による補助金で補填する結果となっており、この財政支援法が事業者のサービスを維持するために重要な役割を担っていることが分かるだろう。

一方、足元において、多くの事業者は財政支援法による補助金の大半を使い切ってしまう状況にあり、向こう数年で枯渇する見通しとなっている。

③労働力不足の顕在化に伴う人件費増

米国の都市鉄道業界では、ポストパンデミックにおける好調な労働市場(売り手市場)等を背景に、労働力不足が課題となっていた。米国の業界団体(The American Public Transportation Association: APTA)が公表した調査レポート¹⁾によると、調査対象事業者のうち96%が「労働力不足」を実感と回答し、うち84%が自社の「サービス水準に影響を及ぼしている」と答えている。こういった状況のなか、各事業者は労働条件を改善しながら、仕事の魅力をアピールしてきた。例えばニューヨークで地下鉄等を管理するNY MTA(ニューヨーク都市圏交通公社)は、車掌業務のPR動画のなかで、その年収が約86,000ドルに上ることを強調していた。

他方で労働条件の改善は、当然人件費に跳ね返ってくる。ワシントンメトロの例をみると、その運営費は2019年度から2024年度にかけて4.6億ドル増加すると見込まれているが、うち3.3億ドル(72%)は人件費の増によるものとされている。

2.2 「財政の崖」の深刻度

米国の主要な鉄道事業者は軒並み運営資金不足に直面しており、未だ見通し不透明な事業者が多い。特に、ワシントンメトロは厳しい状況にあり、(当時の見立てでは、)2025年に7.5億ドルの収支赤字を計上する見通しであった。

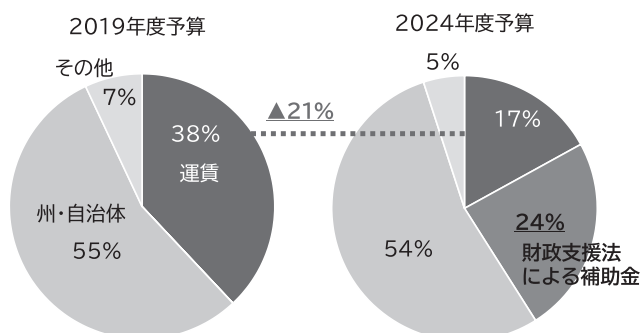
ワシントンメトロの2025年度予算案(2023年12月公表ベース)²⁾によると、運営資金不足を補うためには、主要事業における抜本的なサービス削減等が必要としている。具体的には地下鉄事業において、「大幅な運行本数削減」、「利用者数の少ない10駅の閉鎖」、「午後10時に全路線において営業終了」等が挙げられており、日本で暮らす我々からするとショッキングな内容となっている。特に運行本数については、現在7～8分間隔で運行しているオレンジラインの運行間隔を30分程度にするという案が挙がっており、仮に実行された場合、利用者へのインパクトは相当程度と推測される。加えて、運賃・雇用関連の削減案では、「地下鉄及びバスの運賃を20%値上げ」や「2,300名の雇用削減」も含まれている。これらの削減案には州政府に対する脅し、いわば「補助金を追加しない場合、大規模なサービス削減等を実施せざるを得ない」というメッセージも含まれていると推察されるが、ここまで大胆な削減案が示されるのは珍しい状況である。

2.3 解決に向けた足元の動き

ニューヨーク州のMTA及びカリフォルニア州のBARTという事業者については元々収支赤字を見込んでいたが、州政府の救済措置により当面の運営資金不足は回避できたとのことである。同項では、両州で実施された措置についてご紹介したい。

事業者に対する救済措置について、両州ともそのメインは事業者への一時的な補助金としているが、ニューヨーク州では給与モビリティ税の税率アップ、カリフォルニア州では資本的支出予算を運営費予算へ付け替える等、様々な

ワシントンメトロ(WMATA)の例



出典：Washington Metropolitan Area Transit Authority 予算資料より発表者作成

■図一2 財政支援法成立後における収益構成の変化

手段をとって資金支援を実施することを決定した。こういった州政府の救済措置は事業者のサービスを維持するうえで重要な役割を担っていくことは間違いないが、他方で、最も注目すべきところは、両州とも資金支援の条件として、事業者利用者数増やコスト削減に向けた対策を義務付け始めた点である。ニューヨーク州では事業者に対して、「自助努力による運営コストの削減」、「需要に合わせた運行本数の見直し」、「安全性の向上」を要求しており、カリフォルニア州でも「利用者数増・効率化を目的としたタスクフォースの設立及び行動計画の提出」を求めている状況である。これらは主に補助金反対派に対する説明責任（Accountability Measures）を果たしていくための州政府の対策であり、今後事業者はより一層の経営改善を行っていく必要があることが伺える。

また、州政府の救済措置に対して、現地の業界関係者もコメントしている。交通政策を専門とするシンクタンクのCEOは「利用者数の低迷等により、都市鉄道に対する視線が（反対派を中心に）一層厳しくなっている状況。このまま改善が見られないと補助金が大幅に減額される可能性もあり、鉄道の重要性を世の中にアピールしていかなければならない。」と警報を鳴らしていた。また、格付機関のシニアアナリストは「利用者数は『鉄道が都市においてどれくらい重要か』を示す指標。このまま利用者数が低迷すれば政府から必要のないものとみなされ、補助金の減額、ひいてはサービス縮小に繋がる可能性がある。」と業界に訪れた潮目の変化に言及している³⁾。

3——都市鉄道の運行スキームに関する基礎情報 （リサーチクエスチョン1に対応）

米国の都市鉄道の運行スキームの全体の傾向として、公的機関が直接運行しているケースが多いことが明らかとなった。（特に、ヘビーレール及びライトレールにおいて、公的機関が運行しているケースが多い。）

主な理由として、米国の都市鉄道は、主に自動車を保有できない経済的弱者層のための交通手段として期待されており、（都市鉄道が）公共事業として強く位置付けられていることが挙げられる。また、米国の公共交通政策等では、度々「公平性（Equity）」がキーワードとして使用されており、こういったところからも公共性に重きを置いていることが伺える。

加えて、米国における労働者保護の考え方も民間による運行が少ない一因だと思われる。米国の公共交通業界は労働組合の存在感が強く、運行主体の変更により、既存の労働条件が変更となる可能性が高いため、一般的に労働組合は民間事業者を受け入れることに抵抗があるとの

ことであった。

他方で、通勤鉄道を中心に民間が運行を担っているケースもあり、その多くは「運行委託」型、すなわち公的機関が責任・リスクを負うスキームが主流となっている。

また、主な運行主体としては、米国企業のHERZOGやフランス企業のKEOLISが挙げられる。

4——民間が運行を担うことによる経営改善 （リサーチクエスチョン2に対応）

民間の参入によって、運営資金不足を完全に解決することは難しいものの、北米市場でプレゼンスの高いKeolisの事例からは、彼らの強み（マーケティング・データ分析等）を活かした取組みを推進することで、経営指標を改善している事例が見られた。

加えて、経営改善の成功には、資金面を中心とした公的機関の継続的なサポートや、民間に（新たな施策を打つ）インセンティブを与える等の工夫も重要ということが伺えた。

5——まとめ

米国の都市鉄道は“財政の崖”といわれる運営資金不足に陥っており、これまで以上に経営改善を進める必要がある。今回の研究では、経営改善を進める一つ的手段として、「民間による運行」に着目し、米国の都市鉄道の運行における民間の関与状況やその成果について調査した。結果、他国と鉄道の位置づけが異なる米国でも、民間の知見を活用し、一定程度ではあるが経営指標を改善した事例が見られた。

米国特有の都市鉄道の位置づけや労働者保護の観点も踏まえると、今後、運行を民間に任せていく動きが急速に進む可能性は低い。定量的な改善結果を出す一つの手段になると考えられる。パンデミック以降、米国の都市鉄道事業者を取り巻く環境は厳しくなっているが、この環境変化が、（補助金に依存しすぎない）サステナブルな事業運営を目指す契機となり、今後は、運行スキームの見直し等、より踏み込んだ議論がなされることを期待したい。

参考文献

- 1) APTA [2022], “Transit Workforce Shortage”, <https://www.apta.com/research-technical-resources/research-reports/transit-workforce-shortage/>
- 2) WMATA [2023], “Finance and Capital Committee Information Item III-A”.
- 3) Eno Center For Transportation [2024], Webinar “Are Transportation Agencies Taking on Too Much Debt?”.

本開催概要は第159回 運輸政策コロキウムの一部をとりまとめたものである。

<https://www.jttri.or.jp/events/2024/collo240329.html>