



【米国】

7

APTA Rail 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6月29日から7月2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 Rail Conference」が開催された。カンファレンスでは、都市鉄道、高速鉄道、通勤鉄道、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、脱炭素、都市開発、運用、保守、財務、資本プロジェクト、カスタマーエクスペリエンス向上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た。カンファレンスには鉄道事業者や政府関係者、サプライヤー等を中心に過去最高となる2,000名以上が参加した。

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。

2. オープニングセッション：Marita Cheng氏による基調講演ほか

カンファレンスの開会にあたり、主催団体であるAPTAのPresident and CEOのPaul P. Skoutelas氏が登壇し、歓迎の意を表すとともに、開催地であるカリフォルニア州やサンフランシスコ地域の政府機関・事業者への謝意を述べた。その上で、新政権発足後の情勢を踏まえ、公共交通に関わる自らの役割について以下のように語った。「2025年の最初の6ヶ月間で、生活のあらゆる側面における政府の役割について新たな議論が巻き起こっているのを目の当たりにしている。不確実性が存在している状況であるが、我々のやることリストは未だ多くあり、大規模投資に対する連邦政府の資金提供を安定的に確保できるよう尽力していく。公共交通機関と旅客鉄道は、全米各地の地域社会で日々その価値を証明しており、2002年から2022年の20年間で米国の鉄道駅のアクセシビリティは、52%から75%以上に向上し、信頼と安全性の向上に対する取組を示すものとして非常

に印象的である。こういった着実な歴史的な積み重ねを継続し示していく必要がある。」

開催地であるCalSTAのSecretaryのToks Omishakin氏からは、「公平性」、「気候変動対策」、「経済的繁栄」、そして「安全」という4つの非常に重要な優先事項に基づいて、CalSTAを運営しているとの紹介があった。そしてこれらの優先事項を達成するために公共交通機関は欠かせないものであると認識を示し、カリフォルニア州知事が2025年1月に州鉄道計画「2050年カリフォルニア州長期ビジョン」¹⁾を発表したことを紹介した。計画では2050年を目標年とし、完全に相互接続されたゼロエミッション鉄道網を実現するとしている。「達成に向けては、今あるプロジェクトを着実に前進させ、モメンタムを維持することが重要であり、例え連邦政府で何が起ころうとも、カリフォルニア州がゼロエミッションの未来にコミットしていることを示している。」と強調した。

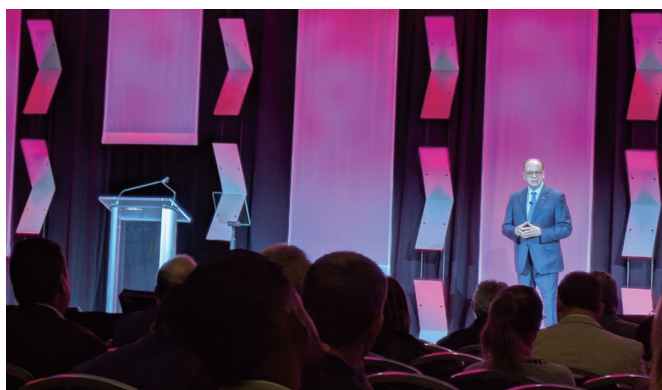
オーストラリア発のロボティクス企業AubotのFounder and CEOであるMarita Cheng氏が基調講演に登壇し、テクノロジーの可能性をテーマに、自身のロボット開発や教育分野での活動を語った。鉄道や公共交通そのものへの直接的な言及は多くなかったが、AIやロボティクスを活用した未来型移動手段や、Cheng氏が作成した、視覚障害者が携帯電話を使用して日常的に物体をリアルタイムに認識できるようになるAIを使用したアプリ²⁾に触れ、アクセシビリティの分野等をはじめとした将来の可能性を想起させた。

3. Session: Transit and Intercity Rail as A Foundation of Economically Strong Communities
(経済的に強いコミュニティの基盤としてのトランジットと都市間鉄道)

本セッションでは、鉄道インフラが地域経済や都市開発において果たす役割について、開発計画・不動産開発・交通運営それぞれの視点から議論が交わされた。

登壇者としては、APTAのTransit Oriented Communities Subcommitteeに属するMark McLaren氏がモデレーターを務め、Metropolitan Transportation Commission (MTC)のChief Deputy Executive DirectorのAlix Bockelman氏、Greystone Real Estate Advisory GroupのCEOのCharles DiMaggio氏及びAMTRAKのSpecial AdvisorのAndy Byford氏が参加した。なお、MTCは、サンフランシスコ・ベイエリアにおける交通システムの計画や資金調達・配分、技術支援等を担う機関である³⁾。

Bockelman氏は、同地域で取り組んでいる「Transit-Oriented Communities (TOC)」⁴⁾政策を紹介した。「従来の鉄道延伸や



Skoutelas氏によるスピーチの様子

TOD (Transit Oriented Development) 的な取組を土台にしつつ、2022年にTOC政策として、鉄道だけでなくフェリー・バス・BRT等の主要駅(拠点)も核に、住宅や駐車場など駅周辺整備を含むより幅広い政策パッケージへ拡張した。」とし、こうした取組が一部区域の大規模プロジェクトにとどまらず、ベイエリアの50以上の都市が駅周辺強化に積極的に取り組むことを意味するとした。さらに、パンデミック後のハイブリッド勤務環境(通勤需要減)下でも、地域全体における迅速性・信頼性・安全性・手頃な価格を改善できれば需要回復は可能との認識を示し、地域計画「Plan Bay Area 2050+」に基づき、公共交通利用者数を現行予測より35~40%上振れさせ、2050年までに公共交通近接の住宅を150万~200万戸拡大したいと具体的な目標にも触れた。

DiMaggio氏は、不動産開発の観点から、交通投資が不動産価値に波及することを指摘した。「大学や不動産協会が共同で行った調査では、交通機関へのアクセスがあるエリアは、アクセスがないエリアよりも5~20%高く評価されることが示されている。」と言及し、交通投資が民間開発の呼び水になり得ることを強調した。他方で、開発には不確実性(スケジュール遅延・権利調整・ガバナンス)が伴うため、公共側がリスクを減らすための制度設計や調整が実務上は重要だとも指摘した。

Byford氏は、ロンドンのエリザベス線を例に挙げ、「計画時点では、『お金の無駄になる』『無用の長物になる』などと悲観的な見方が多かったが、開通してから約3年が経過した今、そのインパクトは誰の予想も超えている。既存路線の混雑緩和に加え、これまであまり発展していなかった地域においても新たな開発やビジネスが生まれている。」と述べた。またこうした結果を支えている要素として「高密度」な開発を行う重要性にも言及した。



セッションの様子

4. Session: Remarks from Tariq Bokhari and Gold Rush: America's 2028 Games and LA's Rail Revolution (FTAタリク・ボカリ氏の基調講演及びアメリカの2028年大会とLAの鉄道革命)

本セッション冒頭では、Federal Transit Administration (FTA)のActing AdministratorであるTariq Bokhari氏(※本レポート発行時点では退任している。)が基調講演を行った。同氏はトランプ大統領が発表した26年度予算要求に触れ、連邦交通プログラムに170億ドルを充てる方針を紹介した上で、「我々FTAの使命はシンプルで『公共交通機関を通じてアメリカのコミュニティを改善する』ことだ。」と述べた。また現政権下におけるFTAの基本姿勢として、「乗客を目的地まで安全かつ効率的に運

ぶことこそ、交通機関にとって最も重要な使命である。」と強調し、「これまでは気候変動、持続可能性、環境正義(Environmental Justice)、多様性・公平性・包摂性(DEI)に関する連邦政府の要件が、交通事業者に過度な負担をかけ、プロジェクトを不必要に遅延させていたが、それらを取り除き、交通事業者の本来の重要な使命に集中できる環境を整えた。」と語った。さらに安全・治安面では、利用者・職員双方の安全確保を最優先に据え、FTAとしても地方自治体や運行主体との連携を進めていく姿勢を示した。特に大都市圏では「犯罪や暴力犯罪が依然として問題であり、交通機関パートナーに対しあらゆる手段を講じてシステム上の犯罪を抑制するよう強く求める。」と問題意識があることについても触れた。併せて、2026年FIFAワールドカップ及び2028年ロサンゼルスオリンピック・パラリンピック大会を「世界の注目が集まる局面」として位置付け、「開催都市は単なるスポーツイベントの準備ではなく、世界的な注目に備えている。交通機関は何百万人もの訪問者にとって第一印象となる。」との認識を示したうえで、「安全、清潔、そして確実に、大規模な輸送を実現できる。」と強調した。加えて、「成果を出す時は来年(2026年)ではなく、今だ。」とし、迅速な整備の必要性を訴えた。



Bokhari氏による基調講演の様子

後半では、2028年大会に向けたロサンゼルス地域のインフラ整備の進捗と大会運営上の要点が共有された。Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (LA Metro)のCEOのStephanie Wiggins氏筆頭にLAオリンピックに向けた主要担当者等が登壇しディスカッションが行われた。具体的な施策として、LAX Metro Transit Center駅(空港と公共交通機関を結ぶハブ駅)⁵⁾を2025年6月6日に開業したこと、地下鉄サービスを拡張し2027年までにUCLA~ダウンタウンを約30分で結ぶ(同区間を自動車移動する場合、混雑時は90分程度)といった整備見通しが語られた。大会の規模の大きさと計画の複雑性を踏まえつつ「これはロサンゼルスだけの問題ではない。2028年に向けて協力する全てのパートナーの話だ。」と述べ、地域コミュニティ・連邦政府・関係機関と連携して準備を進めていることや広域連携の必要性を強調した。大会運営では「既存施設の活用と公共交通の最大限の利用を基本方針としており、将来に無駄な資産を残さない。」というサステナブルな運営モデルの実現を目指していることも共有された。総じて、オリンピックを「交通政策の加速装置」と捉えつつも、大会終了後に地域社会へ何を残すのか(レガシー)という視点が極めて重要であるという認識が確認された。

5. Beyond 9 to 5: The Shift from Commuter Rail to Regional Rail (通勤鉄道から地域鉄道への転換)

本セッションでは、コロナ禍以降の需要構造の変化を背景に、従来の「9時5時」型の通勤需要に依存した通勤鉄道（Commuter Rail）モデルから、終日・双方向・多目的の移動を支える地域鉄道（Regional Rail）モデルへ転換していくための論点について、各地の実例とともに議論が展開された。

登壇者としては、Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA) のChief Railroad OfficerであるMichael Rooks氏、Connecticut DOTのStrategic Initiatives ManagerであるCaroline Kieltyka氏、MetraのDeputy Executive DirectorであるJanice Thomas氏及びSouthern California Regional Rail Authority (SCRRA) のChief Strategy OfficerであるPaul Hubler氏が参加した。

Rooks氏は、「我々が目指すのは、列車の来る時間に合わせる生活ではなく、生活に合わせて列車が来る世界である。」と語り、「Regional Rail Modernization Program」⁶⁾を紹介した。ディーゼル中心の鉄道システムから電気動力へ移行し、終日・双方向の増便（一部路線では15分間隔のダイヤ導入）、段差なし乗車を目指した駅・車両の改善など技術的改革を進めると同時に、運営受託者の再調達と契約スキームの見直しといった制度的改革も進めている。また、「定時性と信頼性が最優先であり、頻度や快適性の向上なしに転換は成功しない」とも述べた。

Hubler氏は「地域鉄道モデルへの移行として、運行本数を142本/日から174本/日へ増やし、特に昼間・夕方の運航数を厚くした。その効果として、乗客数は前年同月比16%増であった。」と成果として共有するとともに、ピーク時間帯の運行本数が少し減少したことに対する不満があったことや、運行の平準化は編成運用の効率化を生むが、サービス供給量が増えたことによる全体コストの上昇という反動についても率直に共有した。「ピーク需要を維持しつつも終日・双方向・高頻度で需要を取り込みたいが、そこにはトレードオフがある。」と限られたリソースの中での難しい運用判断が伴っている点も示した。

Thomas氏は、「ピーク需要が火曜日から木曜日に偏っており、月曜日と金曜日は少なく、週末利用は増えている傾向がパンデミック後から続いており、これらの傾向が示している人々のニーズについて考えなければならない。それはつまり通勤目的だけでなくオフピーク需要を取り込むために、『システムを見直すマインドセット』が不可欠だ。」と述べた。料金体系の簡素化や

駅のエレベーター整備などアクセシビリティの改善等、利用に慣れた人ばかりでない、「新しい層」に応えるための施策も検討していくと言及した。

一方でKieltyka氏は、「コネチカット州の都市間・通勤系サービスの中でも路線によって利用者の回復状況に大きな差がある。」と指摘し、運営モデルシフトを行う路線の選び方について優先順位付けを考えていく必要性等の課題が残っている認識を示した。

6. おわりに

本カンファレンスを通じ、米国の鉄道・公共交通を取り巻く環境が「政権交代」、「需要構造変化」、「メガイベント」といったことを背景に変化し始めていることを確認できた。とりわけ、コロナ禍以降の働き方の多様化を背景に、通勤ピークを前提とした通勤鉄道モデルから、終日・双方向・多目的の移動を支える地域鉄道モデルへ転換する議論は、運行計画、運賃施策、設備更新、組織文化に至るまで幅広い論点を含み、今後の事業運営の根幹に関わる興味深いテーマであると感じた。社会的なニーズに応えていくことは、顧客満足度の向上にも結果としてつながることとなり、鉄道をはじめとした公共交通の有用性や価値が実感されることで、良い循環を生じさせることも期待できる。また、鉄道投資を単なる移動の改善としてではなく、駅周辺の土地利用、住宅供給、地域経済と結びつけて捉える視点も随所で確認できた。特定の駅周辺を点で捉えた開発にとどまらず、地域全体で駅周辺強化を積極的に進める取組は、交通ネットワークの拡充も期待される。さらに、FTAの講演では、安全性・効率性・治安対策を最優先課題として掲げ、事業者が本来の使命に集中できる環境整備を進めるという現政権の姿勢が示されていた点は重要なポイントであると考えられる。加えて、2026年FIFAワールドカップ及び2028年ロサンゼルスオリンピック・パラリンピックを「世界の注目が集まる局面」と位置付け、公共交通が来訪者の第一印象となることから、迅速な整備と確実な輸送の実現が求められるとの問題意識も共有された点についても公共交通への投資を後押しするものになると考えられる。

今後も、メガイベントの対応を含めた米国全体の鉄道に対する投資機運や需要構造変化への対応等の各地域、事業者の動向を注視していきたい。

引用・参考文献・出典資料

- 1) 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)
- 2) Aipolyアプリ <https://www.aipoly.com/>(参照2025-12-15)
- 3) MTCとは(MTCウェブサイト) <https://mtc.ca.gov/about-mtc/what-mtc>(参照2025-12-15)
- 4) TOC政策(MTCウェブサイト) <https://mtc.ca.gov/planning/land-use/transit-oriented-communities-toc-policy>(参照2025-12-15)
- 5) LAX/Metro Transit Center (LA Metroウェブサイト) <https://www.metro.net/lax-metro-transit-center/>(参照2025-12-15)
- 6) 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)



Hubler氏によるプレゼンの様子

運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所 (JITTI) のレポートは運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。

https://www.jitti.or.jp/topics/kenkyu_report/

