



# 【米国】

## 第二次トランプ政権における 交通運輸・観光政策の基本方針

### —政権発足後1年間の政策運営の特徴—



福原 和弥  
運輸総合研究所  
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20日、第二次トランプ政権が発足してから1年が経過した。同政権は、発足直後から多数の大統領令を相次いで発出し、気候変動対策、産業政策、通商・外交政策などを含め、バイデン政権下で形成されてきた政策枠組みの大幅な見直しに着手する形で始動した。交通運輸・観光分野においても、その影響は早期から顕在化し、「米国第一」に基づく国内優先の政策運営、財政支出の選別と「戦略的重点化」、国際協調の再調整という基本的な方向性の下で、政策運営の優先順位が大きく組み替えられた1年であった。

2025年春以降、米国では相互関税を巡る各国との交渉が本格化し、通商政策を梃子とした産業・投資政策の再構築が進められた。その象徴的な動きの一つとして、日米間の関税交渉の文脈において、日本による総額5,500億ドル規模の対米投資のコミットメントが打ち出された。この投資対象には造船分野も含まれており、交通運輸分野にも影響を及ぼす動きとなっている。

また、同年7月には「One Big Beautiful Bill Act (OBBBA)」が成立し、同法に盛り込まれた財政・制度面の措置は、インフラ整備、補助金制度、税制措置などを通じて、特に航空および観光分野に影響を及ぼした。

加えて、2025年10月1日から11月12日にかけては、史

上最長となる43日間の政府閉鎖が発生し、航空管制人員の不足による航空便の制限や、国立公園・観光関連施設の一部閉鎖などを通じて、交通運輸・観光分野の施策やサービス提供に直接的な支障が生じた点も、この1年を特徴付ける重要な出来事であった。

さらに、2026年1月には、トランプ大統領が計66の国際機関や国際的枠組みへの関与を見直し、撤退や参加停止を進めるための大統領覚書に署名するなど、国際協調の在り方を巡る政権の姿勢の変化も明確に示された。

本レポートでは、こうした政治・経済環境の変化を踏まえつつ、第二次トランプ政権発足後1年間における交通運輸・観光政策の基本的な動向を、航空、海事、高速鉄道・都市交通、観光の四分野に分けて整理した上で、分野横断的な評価軸から総括することを目的とする。なお、ワシントン国際問題研究所のレポート「第二次トランプ政権の交通運輸・観光政策の政策方針—政権発足後1年間の動向を踏まえ—」では、個別政策の内容についても詳細に整理しているため、併せて参照されたい（リンクは本記事末尾参照）。

### 2. 各分野における主な動向

#### 2.1. 航空分野

第二次トランプ政権下の航空分野における主な政策動向は、①重大事故を契機とした航空安全への投資集中、②航空消費者保護政策の転換、③航空脱炭素政策の変化、④次世代航空機に関する制度・政策枠組みの整備の進展、の四点に整理できる。

なかでも、政権発足直後の2025年1月29日に発生したワシントン・ナショナル空港（DCA）周辺での航空機衝突事故は、航空安全を国家的最優先課題として位置付ける契機となり、第二次トランプ政権発足後1年間における航空政策の資源配分や制度運営の方向性を大きく規定した。その結果、航空交通管制システムの近代化や管制官の増員等に向けて、予算と人員が重点的に配分されるようになった。特に、OBBBAでは、航空交通管制システム近代化のために125億ドルが計上され、航空安全を国家インフラ投資の中核に据える政権の姿勢を明確に示すものとなった。



写真1 就任1年（2026年1月20日）における記者会見において成果を強調するトランプ大統領（White House公式HPより）



図 第二次トランプ政権発足後1年間の主要な出来事



写真2 2025年5月、ダフィー運輸長官が最新鋭の航空交通管制システムを構築する計画を発表（DOTのX公式アカウントより）

他方で、航空消費者保護政策については、前政権下で強化された規制や高額な制裁金を伴う運用の見直しが進められ、罰則強化による抑止よりも、是正措置や事業者による自主的な改善に重心を置く方向へと舵が切られた。航空脱炭素政策についても、持続可能な航空燃料（SAF）に関する助成プログラムの廃止等に加え、国際民間航空機関（ICAO）の気候変動対応に対する批判的な見解が示されるなど、政策対応に変化がみられている。

加えて、次世代航空機分野では、AAM（Advanced Air Mobility）を含む新たな航空技術の社会実装を見据え、連邦航空局（FAA）を中心に、型式証明や運航ルールの整備など、制度面を中心とした検討が継続されている。

## 2.2 海事分野

第二次トランプ政権下の海事分野における主な政策動向は、①大統領主導による「造船復興」の明確化と海事産業の再興、②通商法301条に基づく対中措置を通じた市場介入、③同盟国との造船協力による供給能力の補完、④国際海事機関（IMO）における海運脱炭素化政策への対応、という四点に整理できる。

背景には、米国造船の世界シェアが1%未満にとどまり、米国籍外航商船も約80隻規模にすぎないという、長期にわたる構造的な危機認識がある。こうした状況を踏まえ、トランプ大統領は議会演説において米国造船業の再興に取り組む方針を示した。これを受けて同政権は、海事分野を安全保障および経済安全保障の双方の観点から優先度の高い政策分野として位置づけ、海事産業の再興に向けた大統領令に基づく取組を段階的に進めている。また、連邦議会においても、同一の政策の方向性に基づく包括的な立法案が出されている。

同時に、通商法301条に基づく対中措置を通じて、中国による海運・物流・造船分野での市場歪曲的な慣行を是正すると目的の下、中国船社、中国建造船および非米国建造自動車運搬船の米国港湾への寄港に対する課金措置（入港料）などの制限措置を発動し、市場への介入を強めている（同入港料は、2025年10月14日に発効したが、10月末の米中首脳会談を経て、11月11日から適用は停止されている。）。他方、国内のみでは造船能力の回復が難しいとの認識から、日本を含む同盟国との間で造船分野における協力を深化させる動きも見られる。

一方で、海事分野における脱炭素化を巡っては、IMOにおける

温室効果ガス削減を巡る議論、とりわけNet Zero Framework（NZF）等の国際的枠組みに対して慎重姿勢を示しており、国際協調に基づくルール形成と国家主導の政策運営との間に緊張関係が顕在化している。

## 2.3 高速鉄道・都市交通分野

第二次トランプ政権下の高速鉄道・都市交通分野における主な政策動向は、①高速鉄道プロジェクトの峻別と補助金取り消し、②アムトラックの役割変化とガバナンスの再構築、③都市交通に対する治安・安全基準を通じた連邦統制の強化、という三点に整理できる。

政権は、前政権下で進められた巨額の公的資金投入や州・都市主導の運営体制を見直し、進捗や費用対効果に問題があると判断されたカリフォルニア高速鉄道プロジェクトなどの高速鉄道事業に対しては、連邦補助金の取り消しという厳格な対応をとった。他方で、民間資金を中心とした事業スキームを採用し、2028年ロサンゼルス五輪を見据えたBrightline West（ラスベガスと南カリフォルニアを結ぶ民間高速鉄道計画）については、相対的に前向きな姿勢を示しており、高速鉄道全体を一律に否定するのではなく、事業性、進捗管理、納税者負担の在り方を重視しつつ、選別的に関与する姿勢が同政権の基本的なスタンスであることを示している。

同時に、アムトラックについても、経営責任の明確化や、連邦政府がどのように関与すべきかという点を含め、ガバナンスの再構築が進められた。とりわけ、ニューヨーク・ペン駅再開発については、アムトラックを中核主体とし、連邦運輸省（DOT）および連邦鉄道局（FRA）が関与する新たな体制へと移行している。

都市交通分野では、ニューヨークなど大都市圏における治安悪化やホームレス問題を背景として、ニューヨーク州都市圏交通公社（MTA）といった交通事業者に対し、連邦補助金の差し止めの可能性を示唆するなど、治安・安全を軸に連邦統制を強める方向性が打ち出された。公共交通の信頼回復を掲げつつ、連邦政府が「安全」を梃子に、地方政府や事業者に対する統治と説明責任を前面に押し出す動きと位置づけられる。

## 2.4 観光分野

第二次トランプ政権の観光分野における主な政策動向は、①訪米観光に影響を及ぼす国境管理・入国要件の強化、②対外強硬姿勢に起因する訪米意欲の低下、③観光プロモーションおよび主要観光資源を巡る政策変更、④政府運営および国家的イベントに起因する影響、という四点に整理できる。

背景には、安全や財政規律、国内納税者利益を重視する政権の基本姿勢があり、入国管理の厳格化や利用者負担の引き上げがなされた。ESTAをはじめとするビザ免除プログラムに対する審査の厳格化や入国審査の強化は、一部の市場において訪米需要の抑制要因として働いている。また、同政権における対外強硬姿勢も、訪米意欲の低下を招く要因の一つとなっている。

観光プロモーションを巡っては、OBBBAの成立により、米国の観光マーケティング機関であるブランドUSAに対する連邦拠出上限が大幅に引き下げられた。これと並行して、国立公園など主要観光資源においても料金体系の見直しが進められ、とりわ

け非居住者料金の引き上げは、「利用者負担」と「納税者負担」の再整理という観点から実施されている。

一方で、FIFAワールドカップやロサンゼルス五輪など、国際的な注目を集める大規模スポーツイベントについては、国益や国際的発信効果を重視する観点から、政府の関与が維持・強化されている。また、43日間に及び政府閉鎖は、公共部門のサービス低下や一部の国立公園等の閉鎖を通じて、観光ビジネスの現場にも直接的な影響を与えた。

### 3. 考察・おわりに

本レポートでは、第二次トランプ政権発足後1年間における交通運輸・観光政策の基本的な動向を、航空、海事、高速鉄道・都市交通、観光の各分野に分けて整理した。分野横断的に捉えると、同政権の政策運営を貫く基本的な評価軸として、以下の三点が一貫して確認できる。

#### (1) 「米国第一」に基づく国内優先の政策運営

第一の評価軸は、「米国第一」の理念の下で、安全、国内産業、納税者利益を最優先に据えた国内優先の政策運営である。

航空分野では、重大事故を契機として航空安全が国家的最優先課題として再定義され、航空交通管制システムの近代化や人員体制の強化に資源が集中投入された。この「安全重視」の考え方は航空分野にとどまらず、鉄道・都市交通分野にも及んでいる。アムトラックのガバナンス見直しや、大都市圏における治安・安全確保を名目とした連邦関与の強化は、公共交通の信頼回復を掲げつつ、連邦政府が統治と説明責任を前面に押し出す動きと位置づけられる。

他方で、航空消費者保護政策においては、過度な事業者負担を伴う規制運用を見直し、罰金中心の対応からは正措置重視へと転換するなど、産業の機動性を確保する姿勢も同時に示された。

また、海事分野における造船産業再興に向けた取組や通商法301条に基づく対中措置、国境管理の強化や国立公園の非居住者料金引き上げも、安全、国内産業、納税者利益を優先するという共通の発想に基づくものであり、分野を超えて同一の政策原理が作用していることが読み取れる。

#### (2) 財政支出の選別と「戦略的重点化」

第二の評価軸は、財政支出の選別と「戦略的重点化」である。

第二次トランプ政権は、前政権下で形成された連邦支出の構造を所与とせず、進捗や費用対効果に問題があると判断された事業については、積極的に見直しや撤回を行った。高速鉄道分野における連邦補助金の取り消しは、その象徴的な例である。

この考え方は観光・環境関連分野にも及び、ブランドUSAに対する連邦拠出上限の引き下げや、航空分野における脱炭素関連支出の見直しなど、前政権期に拡大した需要創出型・理念先行型の支出は分野横断的に再検討の対象とされた。

一方で、(1)で整理した「米国第一」に基づく国内優先の政策運営と整合する分野については、支出の重点化が図られている。その延長線上で、FIFAワールドカップやロサンゼルス五輪といった国家的イベントへの対応は、国益や国際的発信効果を重視する観点から、必要な予算措置が講じられた。こうした点を踏まえると、同政権1年目の財政運営は、「削減」と「重点化」を明確に峻別し、予算配分そのものを政策誘導の手段として用いる方向へ再編された」と評価できる。

#### (3) 国際協調の再調整

第三の評価軸は、国際協調の再調整である。

第二次トランプ政権は、国際機関や多国間枠組みへの関与について、米国の国益や政策裁量との整合性を基準に、その範囲と水準を選別的に見直した。交通分野においては、既存の国際枠組みとの関係を一律に断つのではなく、分野ごとに関与の在り方を再設定する対応が取られている。

海事分野では、IMOにおける温室効果ガス削減を巡る議論、とりわけNZFに対して慎重姿勢を示し、国際的な規制強化が米国の海運・造船産業や輸送コストに与える影響を強く意識した対応が取られた。航空分野においても、ICAOの枠組みには関与を維持しつつ、安全性や運航効率との関係で脱炭素対応は慎重に検討すべきとの立場が示され、国際的合意への無条件の追随を避ける姿勢が共通して観察される。

また、対外的な強硬姿勢や国境管理の厳格化は、訪米観光需要の減退という形で国際交流にも影響を及ぼしており、国際協調の再調整は交通分野にとどまらず、観光分野にも波及している。

以上の三つの評価軸を踏まえると、第二次トランプ政権1年目の交通運輸・観光政策は、「米国第一」を基調とする価値判断を起点に、財政配分と国際関与の在り方を再設計する一連の政策運営として理解することができる。安全、国内産業、納税者利益といった優先価値に沿う分野には資源と権限を集中させる一方で、前政権期に拡大した支出や国際的関与については、成果や国益との整合性を基準に選別・再編が進められた点に、この1年の特徴がある。

今後は、こうした方針が制度として定着するのか、あるいは分野ごとに調整・修正が加えられていくのかを見極めつつ、政策の実効性と国際的影響の両面から、継続的に検証していくことが求められる。

本レポートの詳細版は、以下の運輸総合研究所WEBページに掲載しています。  
「第二次トランプ政権の交通運輸・観光政策の政策方針－政権発足後1年間の動向を踏まえ－」

[https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu\\_report/2026/1\\_2.html](https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/2026/1_2.html)

