



## 【米国】

# 2026年TRB年次大会参加報告

## —第二次トランプ政権下の運輸・交通政策、 陸上交通再授權法、航空政策—



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、毎年1月にワシントンD.C.で年次大会を開催しており、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。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。

筆者は、主として米国運輸省(U.S.DOT)高官が登壇するセッションに参加するとともに、次期陸上交通再授權法の動向を扱うセッションおよび航空分野に関するセッションにも参加した。以下、結果概要を報告する。

### 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。

副長官は冒頭、第二次トランプ政権では、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、U.S. 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。

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。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、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。

今後の重点としては、「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。また、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。

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。あわせて、先進航空モビリティ(AAM)についても、eVTOL

(電動垂直離着陸)機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、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1 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、「Meet the Administrators: Views on Research and Innovation」と題するセッションが開催され、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、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。本報告では、特に、FRA(連邦鉄道局)、FTA(連邦公共交通局)、FAA(連邦航空局)に焦点を当てて紹介する。

#### ① David 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走行し、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。

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。

#### ② Marc Molinaro FTA 局長

Marc Molinaro FTA 局長は、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。特に、アクセシビリティの確保が不可欠であり、これらに関する新たな技術の実証・導入が重要であると強調した。

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、安全・信頼性確保の中核要素であると述べた。加えて、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。

#### ③ Bryan Bedford FAA 局長

Bedford FAA 局長は、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。

航空管制システム近代化に関し、財源面では、2025年7月に成立した「One Big Beautiful Bill Act」(OBBBA) に基づき確保された125億ドルについて、「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、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。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、同局長は、「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。

## 4. 次期陸上交通再授権法について

年次大会3日目(1月13日)午後、「Transportation Reauthorization Panel」と題するセッションが開催された。本パネルには、下院・上院の立法担当者に加え、州DOT長官や元州DOT長官が登壇し、多角的な議論が行われた。



写真2 Schmitz氏(左から1番目)、Carlisle氏(左から2番目)、Wilson氏(左から3番目)、Eng長官(左から4番目)

## 4.1. 陸上交通再授権法について

陸上交通再授権法とは、米国連邦議会が道路、高速道路、公共交通などの陸上交通分野について、連邦政府に対して複数年にわたる歳出権限を付与し、連邦交通プログラムの枠組みを定める立法を指す。

現在は、2021年に成立したインフラ投資雇用法(Infrastructure Investment and Jobs Act: IIJA)によって交通インフラ事業を実施している。IIJAは、2022~2026年度(2026年9月末まで)の陸上交通分野に関する連邦プログラムの歳出権限を規定する法律である。再授権法に基づく公共交通プログラムを含む多くの陸上交通支出は、Highway Trust Fund (HTF) を主要な財源としており、公共交通分野ではHTFに設けられたMass Transit Accountを通じて資金が供給されている。

## 4.2. 議会側の視点：制度と財源の構造問題

### (1) Jacqueline Schmitz 氏(米国下院運輸・インフラ委員会(T&I委員会) 高速道路・公共交通小委員会)

主要な財源であるHTFの持続可能性には深刻な課題があると指摘した。HTFの主な財源は、ガソリンといった自動車燃料への連邦課税であり、実質的にガソリン消費に依存した構造となっている。燃料税率が長年据え置かれてきたことに加え、インフレの進行、車両の高燃費化、EVの普及により、税収が伸びにくい状況が続いている。その結果、HTFは構造的赤字に陥り、一般会計からの資金移転に恒常的に依存していると述べ、次期再授権法は財源問題と切り離して議論できない段階に来ているとの認識を示した。

また、現在、HTFは高速道路向けのHighway Accountと公共交通向けのMass Transit Accountに区分され、再授権法の枠組みの中で両分野への安定的な資金供給が行われているところ、これに対し、U.S. DOT内部で検討されているとされる案は、HTFを事実上高速道路専用の財源とし、公共交通支出をHTFの枠外に置く方向性を含むものとされる。Schmitz氏は、この考え方について、下院運輸・インフラ委員会の民主党側筆頭理事であるRick Larsen議員にとっては、「議論の出発点にすらなり得ない案」であると明言し、公共交通をHTFの枠組みに維持することは、超党派による再授権法成立の最低限の前提条件であるとの認識を示した。

### (2) Homer Carlisle 氏(米国上院銀行・住宅・都市問題委員会)

上院では、高速道路は環境公共事業委員会、公共交通は銀行・住宅・都市問題委員会、鉄道・安全分野は商務委員会、財源措置は財政委員会と、所管が分かれており、この分業構造が法案策定に時間と調整を要する一因になっていると説明した。

財源面では、HTFが構造的赤字に陥っている点を示し、今後数年間、現行水準を維持するだけでも大規模な一般会計からの補填が必要になるとの危機感を共有した。ガソリン等を対象とする連邦燃料税の引上げが政治的に困難であり、かつEV普及や燃費改善により課税基盤自体が弱体化する中で、一般会計補填と新たな収入源をどのように組み合わせるかが、次期再授権法の最大の争点になると述べた。また、IIJAで導入された先行歳出が大規模プロジェクトの実現に重要な役割を果たした一方、これが失われれば投資規模が急減するとの懸念も示された。将来の財源オプションとしては走行距離課金に言及し、現時点では全国導入ではなく、検証段階を継続すべきとの冷静な見方が示された。

### 4.3. 実施主体の視点：予見可能性と柔軟性

#### (1) Phillip Eng 長官（マサチューセッツ州 DOT）

再授權法において最も重要なのは「予見可能性」であると述べた。同州では橋梁、トンネル、公共交通など老朽インフラの維持管理が最優先課題であり、短期的な資金変動に左右されない安定した制度枠組みがなければ、適切な投資判断は困難であると説明した。

また、Design-Buildなどの代替的調達手法を活用し、工期短縮とコスト抑制を図っていると述べ、制度的な柔軟性と迅速な意思決定の重要性を強調した。加えて、再授權法においては、新規投資と同様に、既存資産の維持・更新を安定的に支える制度設計が不可欠であるとの認識を示した。

#### (2) Sean Wilson 氏（元ルイジアナ州 DOT 長官）

州ごとに財政状況や制度環境が大きく異なる中で、連邦制度には最大限の柔軟性が求められると述べた。ルイジアナ州では連邦資金への依存度が高く、裁量的補助金や金融手法が不可欠であるとした上で、TIFIA（Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act に基づく連邦交通インフラ融資制度）などの連邦融資制度は、単なる資金源ではなく、低利・長期融資を通じて事業の前倒しを可能にし、全体の事業費を抑制するレバレッジとして機能していると評価した。さらに、次期再授權法では、AIやデジタル技術の導入を制度的に後押しする仕組みを組み込むべきであり、こうした技術投資はもはや付加的要素ではなく、制度設計の中核に位置づけるべきであると述べた。

## 5. 航空交通管理（ATM）近代化について

年次大会2日目（1月12日）午前に、「Air Traffic Management Modernization: Where Are We Now?」と題するセッションが開催された。本セッションでは、現政権が重点政策として掲げるATM近代化を巡り、政府監査機関、学術界、航空業界、連邦航空局（FAA）実務者の立場から、現状評価と今後の課題について議論が行われた。



写真3 Guy氏（左から1番目）、Rinaldi氏（左から2番目）、Rakas氏（左から3番目）、Walsh氏（左から4番目）

#### (1) Kevin Walsh ディレクター（米政府監査院：GAO）

2023年のNOTAM障害を契機にFAAが実施した運用リスク評価に触れ、FAA自身が「持続不可能または潜在的に持続不可能」と分類したシステムが多数存在する現状を指摘した。GAOが2024年9月に公表した監査では、①リスク評価結果が投資判断に十分反映されていないこと、②近代化の進捗が遅く、基準設定に長期間を要していること、③調達・監督プロセスに運用上のギャップがあることが問題視されたという。2025年7月に成立したOBBBAに基づき確保された125億ドルの資金は重要な一歩であるものの、近代化を完遂するには追加的な財源と継続的な管理体制が不可欠であるとの見解を示した。

#### (2) Jasenka Rakas 氏（カリフォルニア大学バークレー校）

全米航空システムの持続性・強靱性を「施設障害を起点とするネットワーク」として捉え直し、障害の連鎖や遅延影響をデータで可視化する研究を紹介した。単に「老朽化しているから更新する」という説明ではなく、障害頻度、復旧性、遅延コスト、施設年齢など複数の指標を統合し、投資優先順位を科学的に導くことが重要だと述べた。また、施設統合による効率化を進める際には、単一障害点のリスクが高まる可能性があるため、冗長性やバックアップ設計を同時に考慮すべきであり、近代化を効率性のみの議論に矮小化すべきではないと指摘した。

#### (3) Paul Rinaldi 氏（航空業界団体 Airlines for America）

ATM近代化の最大の制約は技術ではなく、安定的かつ予測可能な資金であると強調した。政府閉鎖や予算の不安定さにより、FAAは近代化投資よりも日常運用の維持対応を優先せざるを得ず、結果として老朽化が深刻化してきたとの問題意識を示した。125億ドルは大きな前進ではあるが、長年の投資遅れを取り戻すには十分でない可能性もあると述べた。また、人材面では、管制官の採用・訓練に長期間を要し、途中離脱も多い現状を踏まえ、シミュレーション活用や適性評価の改善を通じた訓練の近代化と生産性向上が必要だと論じた。

#### (4) Rebecca Guy 臨時技術責任者（FAA）

「安全性は確保されている一方、老朽設備の故障増加により効率が損なわれている」との現状認識を示した。125億ドルの資金は、レーダー、無線、音声スイッチ、通信ネットワークといったNASの基盤インフラを集中的に更新し、まず「健全な状態」に戻すことを目的としていると説明した。特に、通信分野ではベンダー側の設備更新・廃止が前倒しで進んでいることから対応を急ぐ必要があり、IP化（従来は専用回線・専用機器で行っていた音声やデータ通信を、IP（Internet Protocol）を用いた共通ネットワーク上で統合的に扱うこと）を進めることで将来的に柔軟な冗長性やレジリエンス設計が可能になると述べた。他方で、AAMを含む多様な利用者を受け入れつつ継続的に更新できる次世代ATMを実現するには、共通自動化プラットフォームなど「次の段階」への投資が不可欠であり、追加財源が必要であると明言した。

## 6. 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。また、米国の交通政策で議論のある陸上交通再授權法や航空管制近代化の課題なども把握できたことも有益であった。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。

本レポートの詳細版は、運輸総合研究所のWEBページ「ワシントン国際問題研究所レポート」に掲載しています。

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

「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）-

「次期陸上交通再授權法の動向-TRB2026での議論より（その2）-

「米国航空交通管理の近代化と航空ビジネス動向-TRB2026での議論より（その3）-

