

日米鉄道シンポジウム2026



～大規模プロジェクトやメガイベントを通じて

鉄道がもたらす経済効果・イノベーション・顧客体験の向上～



主催：運輸総合研究所 ワシントン国際問題研究所 (JITTI USA)

米国公共交通協会 (APTA)

(*全米桜祭り公式イベントとして実施)

後援：在米日本国大使館

1. 開会挨拶



宿利 正史

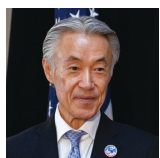
運輸総合研究所/
ワシントン国際問題研究所 会長



ポール・スコウテラス

米国公共交通協会 (APTA) 会長

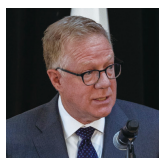
2. 来賓挨拶



山田 重夫

米国駐節日本国特命全権大使

3. 基調講演



デビッド・フィンク

連邦鉄道局 (FRA) 局長



寺田 吉道

国土交通省 国土交通審議官

4. パネルディスカッション①鉄道投資と経済効果



モデレーター

トム・ライト

ニューヨーク地域計画協会
(RPA) 社長兼 CEO



ロジャー・ハリス

アムトラック 社長



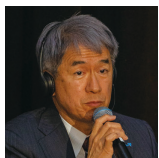
ジャノ・リーパー

ニューヨーク
都市圏交通公社 (MTA)
会長兼 CEO



三浦 英俊

日立レール
シニアディレクター



武市 信彦

西日本旅客鉄道株式会社
常務執行役員
地域まちづくり本部
副本部長

5. パネルディスカッション②メガイベントと公共交通の安全性とアクセシビリティの改善



モデレーター

カルロス・ブラセラス

ユタ州運輸局 (UDOT)
局長



コナン・チャン

ロサンゼルス都
都市交通局
(LA Metro)
COO



ライアン・コホラン

マサチューセッツ湾
交通局 (MBTA)
COO



江口 清司

大阪市高速電気軌道
株式会社 執行役員
交通事業本部副本部長



ジャネット・ウォーカー＝フォード

米国公共交通協会 (APTA)
事務・財務担当役員 /
WSP USA アドバイザー・
計画部門 統括責任者



山上 範芳

東京地下鉄株式会社
常務執行役員

本シンポジウムでは、日米の政府関係者や鉄道事業者等の参加のもと、日米の鉄道分野のさらなる発展に向け、鉄道投資による経済効果、メガイベントを契機とした顧客体験の向上を軸に議論しました。

開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所/ワシントン国際問題研究所 会長

2024年4月に米国公共交通協会（APTA）と共催で開催した「日米鉄道シンポジウム2024」では、都市間および都市内に鉄道ネットワークを形成することによって生まれる社会的・経済的価値と都市の魅力やレジリエンスの向上の効果を議論し、鉄道は重要な社会基盤であると同時に、経済発展に大きく貢献するという認識を日米双方で共有しました。その後も、日米両国において鉄道の経済的重要性は一層強調されています。現在、日本では東京・大阪を中心として、また、米国では北東回廊や国際イベント開催地を中心に、鉄道整備や駅を核とした大規模な都市開発プロジェクトが進展しており、さらに、日本の総合鉄道メーカーによる米国への大型投資も実現しました。今後、東京から名古屋まで、そして更に大阪まで待望のリニア中央新幹線が時速500キロメートルの超高速で運行される時に、どのような経済的・社会的変革やイノベーションが出現するのか実に楽しみにしています。ことほど左様に、鉄道投資は、交流人口の増加や新たなビジネスの創出などを通じて大きな経済効果やイノベーションを生み出します。また、メガイベントは、安全性やアクセシビリティへの投資を促し、鉄道サービスの質の改善を通じた顧客体験や生活の質の向上にも継続的に寄与します。本日のシンポジウムが鉄道および交通分野における日米間の協力深化の礎石となることを祈念します。



ポール・スコウテラス 米国公共交通協会（APTA）会長

私たちは米国史上最大規模の公共交通への連邦投資を経験しています。現在、5年間で公共交通、旅客鉄道、貨物鉄道に対して2,000億ドルを超える資金が投じられており、また、この水準の資金が将来も継続し、米国全土でより強固で、より効果的な旅客鉄道および公共交通システムを構築できるよう取り組んでいます。こうした状況を踏まえれば、この日米二国間のイベントを開催するうえで、これ以上に適した、あるいは好機となる時期はないと考えています。



3週間前、APTAは、米国における公共交通投資の経済効果に関する新たな包括的報告書を公表しました。同報告書は、ライトレール、ヘビーレール、通勤鉄道、地域鉄道を含む公共交通に10億ドルを投資するごとに、50億ドルの便益が生み出されることを示しています。また重要な公共交通および都市通勤鉄道への投資が、米国経済に対して年間1,400億ドルの追加的な効果をもたらすことも明らかにしました。

現在米国では、鉄道のルネサンスが起きています。多くのプロジェクトが、近年始まり、改良され、あるいは計画されています。こうした投資は、地域経済と市民の生活の質に対して、長期的な利益をもたらすことになります。そのいくつかの例をご紹介します。

アムトラックはウィスコンシン州マディソンに至るHiawatha West Lineの延伸を進めており、新駅の整備や線路改良を行うとともに、北東回廊における大規模なインフラ改良も進めています。LAメトロは、ロサンゼルス国際空港をメトロの路線に接続するLAX Metro Transit Center駅を開業しました。また、4つの新駅を含む9マイルのライトレール延伸も実施しており、さらに今後も続く予定です。そして、北米各地の都市では、今年の夏にFIFAワールドカップの試合が開催されます。また、2028年にはロサンゼルスで夏季オリンピックを、2034年にはユタ州ソルトレイクシティで冬季オリンピックを開催する予定であり、今後なすべきことは多く存在しています。これらすべては、効果的で、安全かつ利用しやすい旅客鉄道および公共交通システムが、米国全体の交通ネットワーク、さらには米国経済にとって不可欠であるという認識が高まっていることを示しています。

米国の公共交通には、これから多くの変化が訪れるでしょう。しかし、変わらないものもあります。それは、公共交通への投資が人々、地域社会、経済にもたらす大きな価値です。本日の議論を楽しみにしています。

来賓挨拶

山田 重夫 米国駐劄日本国特命全権大使

高市総理が米国を訪問した際、トランプ大統領との会談において、両首脳は、日米のパートナーシップをさらに高い次元へ引き上げることへのコミットメントを再確認した。



私にとって注目すべきだったのは、多くの分野にわたる一連の具体的なプロジェクトやイニシアティブが発表されたことである。たとえば、安全保障分野では、地域における非常に厳しい安全保障環境に直面する中で、抑止力を強化するため、両首脳は、重要なミサイルシステムやその他の能力の共同開発・共同生産における協力を強化することを決定した。経済分野では、エネルギー・パートナーシップ、重要鉱物およびレアアースのサプライチェーン、そしてAIを含む先端・新興技術といった分野で協力を深化させることを決定した。また、日米間の戦略的投資の下での第2陣プロジェクトについても発表があった。これは、昨年の関税交渉の際に設立された枠組みである。

私は首脳会談、そして夕食会の双方に出席し、両首脳の間の、そしてそれ以上に重要なこととして、両国の間の非常に強い絆とパートナーシップを直接目の当たりにした。非常に象徴的な瞬間の一つが、小さな桜の木のそばでの両首脳の写真撮影であった。その桜は、日本が米国建国250周年を祝うために米国に贈呈した250本のうちの1本であった。私は、これら250本の桜もまた、これから何世代にもわたり、日本と米国の人々の友情の永続的な象徴として成長していくことを願っている。

しかし、この友情は、人と人との交流を通じて絶えず更新される必要がある。そして観光は、人と人との交流を促進する最も強力な手段の一つである。今年は、ワールド・ベースボール・クラシックやFIFAワールドカップのようなメガイベントが、日本の人々に米国訪問への意欲を与えている。そしてその勢いを踏まえ、私たちは現在、日米観光交流促進キャンペーン2026を実施している。このキャンペーンにおいて、信頼性が高く近代的な公共交通は非常に

重要な役割を果たすことになる。

したがって、本日ここに集まり、日本と米国の双方における鉄道の未来について考えることは大きな意義がある。170年以上前を振り返ると、1854年、ペリー提督が初めて近代的な蒸気機関車を日本にもたらした。それは、日本の人々が初めて目にした鉄道であった。今日では、日本は鉄道イノベーションにおける世界的リーダーであり、私たちのシステムは安全性、定時性、そして卓越した顧客サービスで知られている。そして今日でも鉄道は、人々、物資、そして交流の機会を提供することによって、日本と米国を結びつけている。また、日本の鉄道車両メーカーは米国各地に製造工場を設立し、米国人を雇用し、ワシントン・メトロを含む全米の都市交通システムに、最先端の鉄道車両を供給している。

本日の議論が、鉄道分野における両国の協力をさらに深め、日米パートナーシップを強化することを期待している。それでは共に“フルスチーム”で私たちのパートナーシップを前進させていこう。

シンポジウムの概要

■基調講演

デビッド・フィンク 連邦鉄道局（FRA）局長

多くの皆さまがご存じのとおり、FRAには二つの使命がある。鉄道産業における安全を確保すること、そして近代的で効率的な鉄道ネットワークを支えるインフラ整備を支援することである。FRAの設立以来、貨物鉄道の安全実績は、列車事故および勤務中の従業員の死傷者数の双方において改善傾向にある。この傾向を加速させるため、私たちはいくつかの面で前進している。



第一に、労働者、旅客、そして地域社会のための、鉄道の安全性、効率性、信頼性を向上させる新技術の積極的な推進である。民間部門は、安全なシステムをさらに安全にするための最先端技術を開発してきた。私は、FRAが安全イノベーションの障害となるのではなく、その前進を支えるパートナーでありたいと考えている。直近の取り組みとしては、Class 1 鉄道（最も規模の大きな鉄道会社群）による自動軌道検査の活用を成功裏に進めること、そして事故防止と効率向上のためにリアルタイム・データ分析を活用することが含まれる。

また、私たちは、現代の産業のニーズによりよく合致するよう、規制を近代化する必要がある。たとえば昨年6月、FRAは57件の規制緩和措置を発表した。これは、21世紀の実態に則した安全な鉄道運行実務に合わせ、負担の大きい規制を更新、撤廃、または修正するものである。私たちは、安全を最も高い価値として維持しつつ、民間投資と近代化を促すビジネスに友好的な環境を構築している。同様に、環境レビューの進め方についても改革を続けなければならない。この政権は、鉄道プロジェクトを進めるのに何年も、ましてや何十年もかかるべきではないという姿勢を明確にしている。

FRAが安全性と効率性を重視していくうえで、助成金プログラムも重要な手段である。私は、Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements、すなわちCRISIプログラムが、重要な鉄道安全プロジェクトを支援するうえで大きな役割を果たし得ることを理解している。

私たちは今後も、CRISI プログラム、踏切関連プログラム、そして新たに再定義された National Railroad Partnership Program など、人気の高い競争的助成金プログラムについて、資金提供機会の公募を継続していく。

貨物は高い優先事項であるが、私たちの国の都市間旅客鉄道ネットワークを忘れてはならない。昨年、私はダフィー運輸長官らとともに、アムトラックの新しいアセラ車両のローンチに参加した。その後、私は新型車両「Amtrak Airo」の編成の披露にも立ち会った。これは、北東回廊および全米に展開される前に、太平洋岸北西部でデビューする予定である。これら次世代列車の導入により信頼性が向上し、北東回廊およびその他の地域においても、輸送力を大きく高めることになる。日本の新幹線列車やネットワークの成功に近づくことはできないとしても、私たちは前進している。

米国運輸省（DOT）ダフィー長官は、今年の二つの鉄道上の優先事項を定めた。ニューヨークのペン駅変革プロジェクトと、ワシントン・ユニオン駅の再活性化である。FRAは、駅の改修・近代化、コンコースの収容力とアクセスの向上、より安全で効率的な駅運営の実現、そして旅客サービスの拡大への対応を通じて、世界水準の旅客鉄道体験を提供するための初期的な取り組みを進めている。これは現在、New York Penn Transformationと呼ばれている。これらの初期活動には、官民連携、すなわちPPP（Public Private Partnership）のマスター・デベロッパーの調達が含まれており、これは今夏発表される予定である。

ワシントン・ユニオン駅の再活性化は、運輸省にとって最優先事項である。同省とFRAは、アムトラックおよびUnion Station Redevelopment Corporation、USRCと緊密に協力し、まずこの重要な国家的資産を修復し、その後拡張しようとしている。駅の再活性化を促進するため、運輸省、FRA、USRC、そしてアムトラックは、駅運営を規定する既存の協力協定を修正することに合意した。この修正により、アムトラックは鉄道運営に注力できるようになり、USRCを駅の運営者として指定することになる。その目的は、収益力を高め、その収益を駅に再投資することである。

この協定によって求められるユニオン駅のガバナンス、運営、資本面での改善は、すべての当事者にとって駅の価値を高め、より現実的に見直された駅拡張プロジェクトを可能にし、駅の機能性と安全性を改善し、鉄道運営を向上させることになる。

最後に、アクセシビリティについてである。FRAは、次世代の旅客車両のためのユニバーサル・アクセシブル・デザイン指針を作成するため、複数年にわたる調査研究に資金を提供した。この研究は、鉄道車両のアクセシビリティに関する現在のDOT規則を拡大・強化する提言を作成した。この提言は、特に大型の電動車いす等にも対応できるようにすることで、旅客鉄道が受け入れ可能な移動支援機器の範囲を広げる内容となっている。

私たちは現在、委員を募集することにより、鉄道安全性諮問委員会（RSAC）を再構成する過程にある。完了次第、主要な規制上のイニシアティブに取り組むため、RSACを再招集する。

第二に、私たちは、昨年9月に発表したとおり、鉄道橋に対する安全監督を大幅に拡大している。FRAには、橋梁安全基準への適合を確保するために協力したいという複数の州のパートナーからアプローチがあった。FRAは、橋梁安全に関する取り組みを、従来の検査中心のモデルから、包括的かつ体系的な監督・監査の枠組みへと移行させている。この移行を支えるため、私たちは、木橋、鋼橋、

コンクリート橋および下部構造を対象とする、複数の構造形式に対応した橋梁検査習熟プログラムを実施した。

第三に、私の主要な目標の一つは、FRAが現場に十分な数の安全検査官を配置し、我が国の鉄道が円滑に運行できるようにすることである。2025年、検査官は2024年よりも5%多く検査を実施した。そして私は、2026年は2025年よりもさらに多くの検査を実施することになると見込んでいる。現在までに、ほぼすべての現場職員が、オンラインの橋梁検査習熟研修を修了している。この取り組みは、私たちの内部基準を強化するだけでなく、州のパートナーにも広がり、そのリソースを活用して全国鉄道ネットワークの信頼性を向上させるものである。

次に、私たちは、鉄道関連死亡事故の二大原因に対処するため、踏切安全および線路内立入り防止の取り組みを引き続き前進させている。これは私たちにとって非常に困難な分野である。その他の安全指標はすべて正しい方向に向かっている。しかし、線路内立入りや踏切に関する問題については、まだ十分な改善が見られていない。このため、私たちはこの分野で取り組みをさらに強化する必要がある。これは、私がFRA長官として特に力を入れて取り組みたい課題の一つである。

4月には、私たちはアトランタで全米道路・鉄道踏切安全会議を開催し、多様なステークホルダーを一堂に集め、これらの根強い課題に対処するためのベストプラクティスと新たなアプローチについて議論する。

最後に、私たちは、Switching Operation Fatalities Analysis、すなわちSOFA作業部会や、Fatality Analysis of Maintenance-of-way Employees and Signalmen、FAMES委員会のようなプログラムに引き続き特に重点を置いていく。今後数カ月を見据え、FRAは次期陸上交通再授權法に関連する動向を注意深く監視している。私たちは、安全、開発、イノベーションに関する重要な業務を継続するため、同法案に十分な鉄道関連施策が盛り込まれるよう、議会と協力する用意がある。FRAは、APTAを含むすべてのステークホルダーから、次期授權法に関する意見を歓迎する。

私は、米国と日本の二国間関係を引き続き強化していく中で、FRAを率いることを誇りに思っている。本日、皆さまとお話する機会をいただいたことに、改めて感謝申し上げる。今後数カ月、そして今後数年にわたり、皆さまと協力していくことを楽しみにしている。

寺田 吉道 国土交通省 国土交通審議官

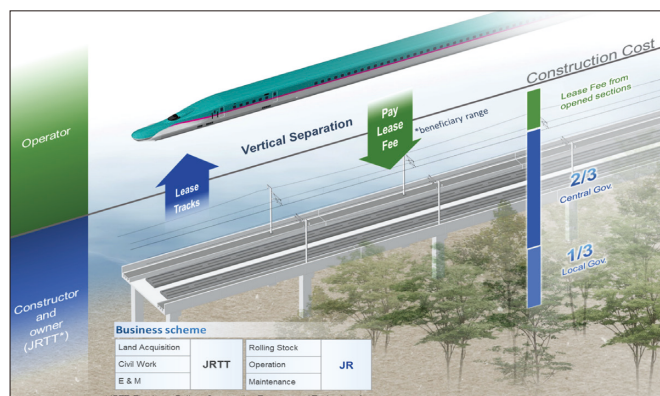
日本で初めて新幹線が開業したのは、1964年10月1日である。その9日後の10月10日には、最初の東京オリンピックが開幕した。新幹線は、その東京オリンピックに間に合うように整備されたものである。新幹線ネットワークは、当初は東京・大阪間のみであったが、現在では総延長が3,000キロメートルを超えている。また、1997年に開業した北陸新幹線の長野までの区間は、1998年に開催された長野オリンピックに合わせて整備されたものである。

日本は、世界に先駆けて高速鉄道の有用性に着目し、それを実現してきた。そして、そのネットワークは、日本の経済社会の発展に



極めて大きな貢献をしてきた。現在も、新幹線ネットワークのさらなる拡充に向けた努力が続けられている。新幹線の利用者数は、コロナ禍により一時的に減少したが、その後、回復しつつある。現在、年間利用者数は約4億人となっている。日本の人口は約1億2,000万人であるため、毎年、日本の人口の3倍以上にあたる人々が新幹線を利用していることになる。

次に、現在の新幹線の整備スキームについて説明する。新幹線の整備スキームは、これまでさまざまな変遷を経てきたが、現在では、土地の取得、土木工事、電気工事などを公的機関が担い、完成した施設を営業主体であるJRに貸し付け、JRが貸付料を支払う仕組みとなっている。建設に必要な財源については、JRが支払う貸付料に加え、日本政府と地方自治体の負担によって賄われている。



寺田国土交通審議官の講演資料の一部

新幹線ネットワークの整備は、さまざまな効果をもたらす。例えば、新横浜駅では、新幹線の開業以降、人口が大幅に増加し、まち全体が大きく発展した。駅の周辺には、2002年のFIFAワールドカップの会場としても利用された横浜国際総合競技場もある。

次に、本州の北側に位置する金沢駅の例を紹介する。金沢駅には、2015年に新幹線が延伸した。これにより、東京から金沢までの所要時間は79分短縮された。利便性の向上により、駅周辺の地価は17%上昇した。また、石川県に対して約4億ドル以上、円換算で678億円の経済効果をもたらしたとの試算もある。沿線自治体への観光客も増加した。

続いて、都市鉄道整備の代表例として、つくばエクスプレスを紹介する。つくばエクスプレスは、東京中心部から北東の郊外に向かって延びる全長58.3キロメートルの路線である。首都圏の通勤混雑の緩和と沿線開発を目的として整備され、2005年に開業した。最高速度は時速130キロメートルで、秋葉原駅からつくば駅までを最速約45分で結んでいる。

つくばエクスプレスの整備スキームについても説明する。資金面では、総額約50億ドルの建設資金のうち、国と地方自治体がそれぞれ40%ずつを無利子貸付で支えた。残りについては、地方公共団体を中心に拠出された出資金14%と、借入金6%で賄う構成となっている。また、整備にあたっては、法律により特別な措置が講じられた。これにより、鉄道事業用地を早期かつ確実に取得し、鉄道整備とまちづくりを一体的に進めることが可能となった。

つくばエクスプレスの開業は、沿線地域にも大きな影響をもたらした。たとえば、柏の葉キャンパス駅周辺では、開業から20年を経て、駅周辺にまちが発展している様子が見て取れる。周辺には、複数の大学のキャンパスや、国土交通省の研修施設もある。つくば

エクスプレスの沿線では、人口が増加しているほか、沿線自治体の固定資産税収も増加している。

ここからは、メガイベントと鉄道運営について紹介する。オリンピックなどのメガイベントに合わせて鉄道を整備する、という関係は分かりやすいものである。しかし、メガイベントと鉄道の関係はそれだけにとどまらない。両者には、さまざまな関連がある。

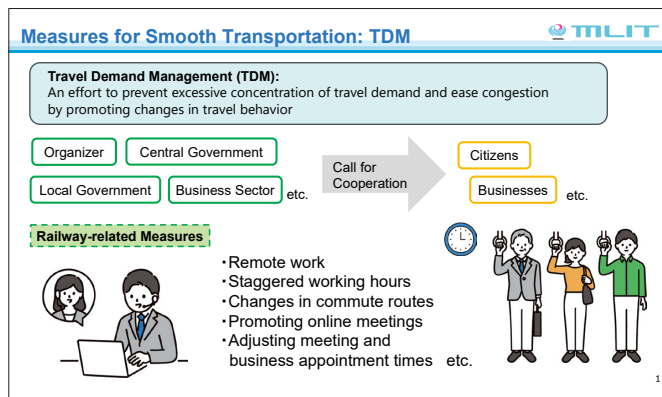
まず、メガイベントにおける輸送計画の策定についてである。日本では、2020年の東京オリンピック・パラリンピック、そして2025年の大阪・関西万博という二つのメガイベントを開催した。また、2027年には横浜でグリーンエクスポも開催される予定である。こうしたイベントでは、来場者の輸送だけでなく、一般交通も含めて、全体として安全かつ円滑に移動できる仕組みをつくることに欠かせない。

そのため、いずれのメガイベントにおいても、鉄道に限らず、さまざまな交通機関に関係する行政機関や団体など、多様な主体が連携した。そして、会議体を設置し、輸送計画の検討を行った。具体例として、大阪・関西万博の際の鉄道関連の輸送施策を紹介する。

大阪メトロ中央線を延伸し、会場のある夢洲へ直接乗り入れができるようにした。また、会場近くのもう一つの駅であるJR桜島線の桜島駅にはバスターミナルを整備し、シャトルバスで会場へアクセスできるようにした。大阪メトロ中央線とJR桜島線では、いずれも運行本数が増やされた。さらに、JR桜島線については、新幹線駅である新大阪駅からの直通臨時列車も運行された。加えて、主要な鉄道駅からは、予約制のシャトルバスも多数運行された。

来場者の雑踏対策も重要である。大阪・関西万博の際には、多数の乗換客による混雑や混乱が想定される駅について、主催者、警察、鉄道事業者が連携して対応した。具体的には、警備スタッフの配置、交通案内・誘導サインや路面表示の設置、乗換経路の分離、迂回路への誘導などにより、人の流れの安全で円滑な移動を図った。

また、「交通需要マネジメント」、すなわちTDMも実施された。これは、一般の利用者の協力を得て、人々の行動変容を促すことにより、過度な交通需要の集中を防ぎ、混雑を緩和していく取り組みである。一般的には、自動車利用について検討されることが多いものであるが、日本では、鉄道に関する働きかけも重要である。そのため、官民が連携し、市民や企業に対して、テレワークの促進や通勤経路の変更などへの協力を呼びかけている。



寺田国土交通審議官の講演資料

メガイベントは、アクセシビリティ向上の好機にもなる。日本では、法律の枠組みのもと、ハード・ソフトの両面で、バリアフリー化を継続的に推進してきた。国土交通省は、鉄道駅のバリアフリー

化率について数値目標を定めている。また、鉄道事業者は、バリアフリー化を進めるための料金制度や補助金制度なども活用しながら、バリアフリー施設やホームドアの整備を着実に進めている。

ソフト面では、国土交通省と鉄道事業者が連携し、国民の理解促進にも取り組んでいる。東京オリンピック・パラリンピックの際には、安全・安心な鉄道輸送を実現するため、大会後も見据えて、さまざまな取り組みが行われた。バリアフリー化については、既存の取り組みを一層推進するとともに、新幹線車内における車椅子用フリースペースの導入といった新たな取り組みも進められた。また、駅ナンバリングや案内表示の多言語化といった外国人旅行者の受け入れ対応のほか、鉄道施設や車両のセキュリティ対策、自然災害対策も強化された。これらの取り組みは、大会の「レガシー」として、現在まで活かされている。

日本で次に開催されるメガイベントは、2027年3月19日から9月26日まで、横浜で開催されるグリーンエクスポ2027である。ぜひ皆さまにも横浜に足を運んでいただき、新幹線、鉄道、バスといった日本の交通機関をご体験いただきたい。

■パネルディスカッション①

鉄道投資と経済効果

【モデレーター】

トム・ライト ニューヨーク地域計画協会（RPA）社長兼CEO

【パネリスト】

ロジャー・ハリス アムトラック社長

ジャノ・リーバー ニューヨーク都市圏交通公社（MTA）会長兼CEO

三浦 英俊 日立レール シニアディレクター

武市 信彦 西日本旅客鉄道株式会社 常務執行役員 地域まちづくり本部副本部長



トム・ライト ニューヨーク地域計画協会（RPA）社長兼CEO

鉄道への投資は、地域間アクセスを向上させ、人やモノの移動を促進する。直接的な効果としては経済活性化、観光客増加、ビジネスチャンス創出、イノベーション促進などが挙げられる。また、鉄道本体の効果に加え、車両製造、関連サプライチェーン構築、工場整備等は地域経済活性化に大きく寄与する。パネリストの発表に先立ち、ニューヨーク都市圏における近年の大きな変革を紹介する。

ニューヨーク都市圏においては、ニュージャージー・トランジット、ロングアイランド鉄道、メトロノース鉄道の各近郊路線にアムトラックの北東回廊を加えた4社局が2,000マイル以上の路線・350以上の駅でサービスを展開している。これは世界有数の大都市圏地域鉄道網であり、更にニューヨーク中心部においては、ニュー



ニューヨーク都市圏交通公社（MTA）の地下鉄が24時間365日運行で1日当たり400万人の乗客を運び、地域経済を牽引している。

かつては混乱も見られたニューヨークの公共交通システムはここ12年間で、地下鉄7号線延伸とハドソン・ヤード再開発、セカンドアベニュー地下鉄第1期区間開通、ニューヨーク・ペン駅のモイニハン・トレインホールの整備、ロングアイランド鉄道のニューヨーク・グランドセントラル駅への乗り入れといった大規模プロジェクトを次々と完了させた。現在はニューアーク市中心部とニューヨーク・ペン駅間の輸送力倍増を目指すゲートウェイ計画、メトロノース鉄道のペン駅乗り入れ事業、セカンドアベニュー地下鉄の第2期工事、貨物線の旅客転用によるインターポロ急行線整備が進捗中であり、並外れた投資と歴史的変革の時期にある。

武市 信彦 西日本旅客鉄道株式会社 常務執行役員 地域まちづくり本部副本部長

当社が拠点を有し、西日本最大のターミナルである大阪・梅田エリアにおける公共交通志向型開発（TOD）について紹介する。同エリアには7駅・12路線が集中し、1日当たり利用者は約250万人である。

約150年前、大阪駅は市街地から外れた場所に開業したものの、その後、郊外への鉄道整備と沿線開発が一体的に実施され、公営地下鉄も整備された結果、大阪・梅田の旅客ターミナル化が進展、日本型TODのハブとなった。また、貨物の面では、かつて重要な輸送経路であった運河が大阪駅付近まで引き込まれており、同駅北側に隣接する梅田貨物駅の周辺、いわゆる「うめきた」エリアは一大貨物ハブとしても長らくその役割を担ってきた。

その後の再開発計画進展に伴い1999年に梅田貨物駅の移転が決定されると、この「うめきた」における産官学の街づくり議論が本格化し、「国際競争拠点を目指す」との方針が示された。そして、2011年には大阪駅の改良と駅ビル（グランフロント大阪）整備が実施され、2013年には大阪駅に直結する形で開発1期が完了。更に2023年には大規模開発用地の創出と関西国際空港アクセス改良のため、地下新線の新駅が開業した。現在、更に都市公園を中心とした大型複合開発が進展中（グラングリーン大阪）である。

このように、日本では、鉄道を移動手段のみならず都市の装置と捉え、都市計画と交通政策を一体的に考えてきており、この日本型TODが、経済社会の発展に大きく貢献している。

三浦 英俊 日立レール シニアディレクター

当社は日本を拠点とする多国籍グローバル企業で、エネルギー分野からデジタルソリューションまで幅広い分野に技術を提供している。鉄道事業もその一つであり、高速鉄道車両をはじめとする車両製造に加え、制御システムも提供している点が特徴である。世界に2.4万人の従業員、300社の顧客を有している。北米では145年間に亘り事業展開を行っており、2,500人を雇用。ピッツバーグとトロントに本社を置き、メリーランド州ハイガーズタウンで車両、サウスカロライナ州ベイツバーグで信号機器等を製造している。



2025年に操業を開始したハイガーズタウン工場は、月産20両の車両製造能力を有しており、1億ドルを投資の上、デジタル化を全面的に進めている。工場はAI技術を導入し、製造工程のデジタル化・現代化のハブとしてデジタルラボ化を図っており、大型ロボットによる品質検査支援等も進めている。

また、トロントにおいては、オンタリオ州政府の支援を受け、AI、5G通信などを活用した次世代の無線式列車制御システム（CBTC）を開発中であり、デジタルネイティブの若い技術者を呼び込むための投資・インセンティブ付与を進めているところである。

ジャノ・リーパー ニューヨーク都市圏交通公社（MTA）会長兼CEO

MTAは、全米の公共交通システムの4割を支えており、従業員数は7.2万人、東京メトロとほぼ同じ1日当たり650万人を輸送している。

全米随一の人口密度を有し、マンハッタン中心部への通勤客の9割近くが公共交通を利用するニューヨークにおいては、輸送に加え、鉄道を通じた価値創造が経済的に極めて大きな意味を持っており、MTAはTOD分野で多大な取り組みを続けている。TODは、優れた公共交通の整備→沿線開発→人口密度増の有機的效果をもたらす。MTAは、沿線においては駅近辺の住宅開発を推進し、都心のターミナルでは改修・再開発を進めた。先の講演でも紹介のあったグランドセントラル駅の改修とロングアイランド鉄道の乗り入れ、地下鉄7号線を延伸し職住遊の複合用途地域を誕生させたハドソン・ヤード再開発、セカンドアベニュー地下鉄の順調な進捗などがその一例である。同地下鉄により、アッパーイースト地区のセカンドアベニュー沿いの全域において住宅開発の劇的増加、住宅・商業施設の価値向上が見られるなど、鉄道開発の経済効果は極めて直接的といえる。

ニューヨークは、人口密度の面においてアジアの都市、特に東京と共通点が多い。2025年秋には訪日し、東京メトロや新幹線を視察した。成果を今後活用予定である。

今後の最優先課題は乗客数回復・都心回帰の促進である。680億ドルの年間資本計画が策定され、老朽インフラの改修に努めているが、現時点でもロングアイランド鉄道の定時運行率は97%、メトロノースは98%に至っている。今後、110億ドルをかけて2,000両の車両を購入予定であるほか、CBTCへの投資増、500駅のバリアフリー化も推進する。バリアフリー化は障害者配慮のみならず、沿線住民の利便性・居住価値向上につながる。資金はニューヨーク中心部の渋滞税から拠出される優れたシステムにより調達している。

ロジャー・ハリス アムトラック社長

現在、米国では鉄道利用が再び広がっており、人口密度が高く、公共交通機関への需要が高い北東回廊（北部東海岸、アムトラックが線路を保有）のみならず、貨物鉄道の線路を利用して旅客輸送を行うダラスやフェニックスなど、その他の地域においても鉄道への関心が高まっている。

オレゴン州、ワシントン州、ノースカロライナ州などの全米各地



で過去最高の乗客を記録し、2024年以降、乗客数の記録は更新を続けている。2026年には3,700万人の輸送を見込んでおり、乗客数の拡大により増加した収益とインフラ投資雇用法（IIJA）による資金を活用し、鉄道インフラへの再投資を進めている。

バージニア州においては、州政府と共同でプロジェクトを立ち上げ、交通渋滞対策を成功させた。鉄道への投資の方が州間高速道路に1車線を増設するより高い投資対効果をもたらすととの客観的判断が実現に移されたものである。

また、全米の約500の駅の3分の2以上において、20億ドル規模のアクセシビリティ向上プログラムを実施しており、これまでに200以上の駅で完成し、2029年までの完了を予定している。

前述したIIJAによる投資額は約400億ドルにおよび、これによりアムトラック史上初めて全車両の更新が可能となり、その効果は広く地域社会に還元されることとなる。2025年8月にはニューヨーク州で製造された次世代車両（NextGen Acela）の運行が開始された。また、カリフォルニア州およびノースカロライナ州で製造された新型車両エアロ（Airo）は2026年夏以降、西海岸北部をカナダと結ぶカスケードサービスへの投入を皮切りに、全米各地へ順次投入される予定である。加えて、長距離車両の全車を更新する調達計画も間もなく発表予定である。これらのプロジェクト実現に尽力頂いた関係者全てに感謝したい。

このほか、数週間前に供用を開始したマンハッタンとニューアークを結ぶポータルノース橋をはじめとする9つの大規模橋梁プロジェクトが進行している。また、ニューヨークのハドソントンネル計画やイーストリバートンネル計画、ボルチモアのB&P代替トンネル計画、7か所の整備基地計画なども進められている。

さらに、サプライチェーンに関しては、鉄道サービスを提供する46州以外も含めた全米50州と取引があり、鉄鋼や枕木の購入などを通じ、利益を全米に広く還元している。

◇質疑応答

Q（ライト社長）：投資がもたらす経済効果をどのように分析しているか。

A（武市常務）：「うめきた」開発の初期から昼間人口は約10%増加し、不動産価格は210%上昇した。地域経済・沿線住民の活性化に確実に貢献したと考える。

A（リーバー会長）：大きな州においては、経済的利益が鉄道利用者を超えて、はるか広範な範囲に及ぶことを示す必要がある。ニューヨーク州においては、鉄道路線のない州内各地での車両や信号設備の製造により、数百万ドル規模の経済的利益と数千の雇用がもたらされることが実証された。これにより、MTAの680億ドル規模の資本計画は難なく超党派の支持を得ることができた。

Q（ライト社長）：地域社会との調整はどのように行っているか。

A（ハリス社長）：北東回廊以外では地方自治体による財政支援が義務づけられており、我々は住民の支持獲得と費用対効果に関する理解促進活動を通じ、州運輸局・州議会などと生産的な関係の構築に腐心してきた。同時に効率的な運営、財政支援の最小化、経済利益の創出にも努めている。

Q（ライト社長）：米国での投資や地域社会の説得に関し、課題・教訓はあるか。

A（三浦シニアディレクター）：米国のみならず世界において、鉄道関連事業の展開に際しては、投資とリターンの時間軸が問題とな

る。鉄道関連の資産寿命は40年、更新サイクルは5年程度であり、資産の長期的な維持と投資の組み合わせによる最適解を求め続ける必要がある。

Q（ライト社長）：日米の鉄道投資における最大の課題、現下の再注力事項は何になるか。各パネリストより一言頂きたい。

A（武市常務）：ハブ整備に続いては、エリアマネジメントが重要になってくると考えており、地元企業との連携強化に努めたい。

A（三浦シニアディレクター）：前述の通り、いかに持続可能で継続的な運営を続けることができるかが鍵となる。

A（リーバー会長）：鉄道、バス双方においてビルドアメリカ等の要件を満たす製造業者とその受注容量が限られている。新たな参入者・パートナーを期待したい。

A（ハリス社長）：より多くの列車を走らせる線路容量の拡大が課題である。併せてサプライチェーンの長期的な健全性・能力確保も重要である。

■パネルディスカッション②

メガイベントと公共交通の安全性とアクセシビリティの改善

【モデレーター】

カルロス・ブラセラス ユタ州運輸局（UDOT）局長

【パネリスト】

コナン・チャン ロサンゼルス郡都市交通局（LA Metro）COO

ライアン・コホラン マサチューセッツ湾交通局（MBTA）COO

江口 清司 大阪市高速電気軌道株式会社 執行役員 交通事業本部副本部長

ジャネット・ウォーカー＝フォード 米国公共交通協会（APTA）事務・財務担当役員 / WSP USA アドバイザリー・計画部門 統括責任者

山上 範芳 東京地下鉄株式会社 常務執行役員



カルロス・ブラセラス ユタ州運輸局長

ユタ州は急成長を続ける州であり、高速道路の容量拡大を進める一方で、公共交通の拡充にも積極的に取り組んでいる。2002年冬季オリンピックの準備の一環で訪日した際には、日本が大規模イベントに向けていかに公共交通の活用を計画・運営しているかを学んだ。その教訓から、「交通機関の存在が意識されないこと」を目標に掲げた。交通機関が意識されない時こそ、それが機能している証拠であるからである。今回は、2034年にユタ州で行われる冬季オリンピックの準備を進めるうえでも、メガイベントに向けて鉄道や公共交通をどのように準備し、運営していくか話を聞いていきたい。



山上 範芳 東京地下鉄株式会社 常務執行役員

大規模な国際イベントの準備を通じて、安全性とアクセシビリティは大きく向上した。私たちは毎日約700万人の乗客を輸送しており、利用者が安心して使えることを最優先にしている。現在では180のすべての駅にホームドアを整備するなどしているが、こういった整備を大きく加速させるきっかけとなったのが、2013年に東京がオリンピック・パラリンピックの開催地に決定したことであった。また、通常利用者にイベント来訪者を加えると1,000万人を超える需要が予想されていたため、両者の需要バランスをどのように取るかが大きな課題となった。



そこで、通常利用への影響をできる限り抑えつつ、来訪者にも対応できる体制を整えるため、「世界最高水準の安全性」「わかりやすく快適な地下鉄」「地下鉄を使って東京を楽しむ」という三つの視点を掲げ、安全とサービスの総点検を行い必要な対策を進めた。具体的には、ホームドアやバリアフリー設備の加速化、情報提供の充実、多言語対応の強化などに取り組んだ。その結果、乗客の安全性向上に加え、システム自体の強靱性向上にもつながった。また、ホームの案内表示や券売機の多言語化を進めるとともに、駅係員にスマートデバイスを配備することで、訪日客とのコミュニケーションがより円滑になった。最終的には新型コロナウイルスの影響で無観客開催となってしまったが、その準備を通じて検討・整備された設備やノウハウは、現在のインバウンド増加への対応や、混雑状況の可視化、需要マネジメントを含む日々の運営にも活用されている。メガイベントへの準備は決して一過性のものではなく、日々の運行サービスの質を底上げする契機であり、重要な原動力でもある。

江口 清司 大阪市高速電気軌道株式会社 執行役員 交通事業本部副本部長

当社は、東京から約500km西に位置する大阪を拠点として、路線延長141km、9路線、134駅を擁し、1日約260万人を輸送している。本日は大阪・関西万博において当社が果たした役割を紹介したい。万博は184日間開催され、来場者数は延べ約2,900万人であった。会場は臨海部に位置していたため、中央線を3.2km延伸し、会場の最寄り駅となる夢洲駅を整備した。夢洲駅については、1時間当たり約3万人の乗降に対応できるよう、大きな空間を持つ駅として設計した。通常、中央線は3分45秒間隔で1日358本の運行であるが、万博期間中は夢洲駅における大量輸送に対応するため、2分30秒間隔で1日12時間運行し、1日755本の運行体制を構築した。



次に混雑対応として、新幹線などからの経路上で乗換駅となる本町駅や弁天町駅での集中が予測されたため、これらの駅では通路の新設や迂回路の事前設定などを行った。その他にも、新造車両の導入、ホーム柵整備などを事前に講じた。運営面では、駅係員や警備員の増員配置に加え、博覧会協会と連携し、来場者の入場時間を予約制とすることで混雑の分散を図った。来場者に対するコントロールは非常に有効であった一方、退場時（帰る人）については同様のコントロールが難しいため、状況を的確にアナウンスすることに注力し、十分な輸送力を確保することで対応した。こうした設備整

備、シミュレーション、現場対応の積み重ねにより、184日間の期間中、1人のけが人も出ることなく輸送を完遂した。

ジャネット・ウォーカー＝フォード 米国公共交通協会（APTA）事務・財務担当役員 / WSP USA アドバイザリー・計画部門 統括責任者

WSPは交通インフラに関するグローバルなエンジニアリング・アドバイザリー企業であり、メガイベントについてコンサルティング業界の視点から整理したい。都市がFIFAワールドカップやオリンピックのようなメガイベントを開催する時、それは単に観客を受け入れるということではなく、都市、地域、国が、大規模イベントへの対応力や受け入れ体制を世界から見られる機会でもある。メガイベントは世界最大の舞台であると同時に、日常の交通システムをより強く、より安全に、より使いやすいとする契機でもある。ここで重要なのは、イベントのための対応だけで終わらせず、レガシーを見据えて計画することである。その結果、単に人の流れを捌くだけではなく、システムを強化し、地域社会を支え、安全・安心を向上させ、よりよい日常につながる。さらに、メガイベントそのものの計画に多くの時間を割くのではなく、日々のシステムを強化するという視点も大事である。実際、シアトルではFIFAクラブワールドカップへの準備を通じて、運行、安全、顧客体験、コミュニケーションを含めたシステム全体の点検を行っている。またフィラデルフィアでは、4か月間の間に集中する複数の大型イベントを個別に対応するのではなく、一つの大きなプログラムとして捉え、再現性を重視した対応を設計している。ロサンゼルスでは、オリンピックに向けた「SetGo」プログラムを通じて、安全、人材育成、運営、顧客体験に関する知見を整理し、イベント後にも改善を継続できるようにしている。



メガイベントの成功は一つの交通事業者だけで決まるものではない。交通、エネルギー、公共安全、土地利用など、多様な主体やシステムが連携し、地域全体として対応することが不可欠である。交通はその中心に位置する重要な役割を担っている。

ライアン・コホラン マサチューセッツ湾交通局（MBTA）COO

ボストンでは、マラソン、スポーツイベント、パレード、野外イベントなど、多くの大規模イベントが平日を含めて開催される。そのため、日常需要とイベント需要の双方に対応できる交通システムが必要である。こうした対応において最も重要なのは、イベント時の一時的な輸送対応ではなく、平時からシステムの基盤を強化しておくことである。線路、信号、通信設備、車両、駅施設がしっかり機能していなければ、大量輸送には耐えられない。MBTAでは近年、線路交換、信号・通信インフラの更新、老朽車両の更新、35駅のアクセシブル化、長年鉄道のなかった地域への通勤鉄道延伸など、基盤強化を進めてきた。メガイベント時の運営面では、人の流れの予測・分析、関係機関を交えた事前演習、緊急対応拠点でのリアルタイムの判断、現場スタッフへの権限委譲などが極めて重要である。特に、ボストンのような古いシステムでは、物理的制約が多いため、人の配置や運営上の工夫



が大きな意味を持つ。2026年FIFAワールドカップに向けては、試合会場最寄りのフォックスボロ駅に全面バリアフリー対応の第2プラットフォームを整備し、深夜帯の輸送に対応するため、MBTA史上初となる24時間運行の準備を進めている。公共交通はイベントの主役ではない。しかし、イベント終了後に大勢の観客が安全に帰宅できた時、それが交通事業者にとっての勝利なのである。注目されないほど自然に機能することこそが、最も望ましい交通サービスの姿である。

コナン・チャン ロサンゼルス郡都市交通局 (LA Metro) COO

LA Metroは、単なるバス・鉄道の運営主体ではなく、地域交通全体を支える存在である。ロサンゼルス郡では、消費税収入を原資として交通プロジェクトが進められており、LA Metroは地域道路や他の交通事業者への支援も担っている。また、鉄道に加え、バス、ライトレールなど多様なモードを組み合わせて移動全体を支えている。

2026年FIFAワールドカップ、2027年スーパーボウル、2028年ロサンゼルスオリンピック・パラリンピックに向けては、「サービス」「アクセス」「顧客体験」という三つのテーマの下に16の取り組みを設定し、運行、保安、利用者アクセス、顧客体験を一体的に改善している。例えば、サービス面では運行計画や輸送力確保、アクセス面では案内、運賃支払い、施設への到達しやすさ、顧客体験の面では利用者にとって分かりやすく快適な移動全体を重視している。重要なのは、複数の交通事業者や民間事業者が関わっていても、利用者には一つの交通システムとして見えることである。そのため、手順の共通化、複数組織間での横断的な訓練の実施、連絡・指揮系統の共通化、表示の統一などを進めている。例えば、SoFiスタジアムへのバスを提供する際に12の公共交通機関が連携する予定であり、それぞれの事業者が保有するバスは塗装や外観が異なるが、一目で同じサービスであると分かるよう、共通のアイコンを使用するといった工夫を行っている。利用者にとって、交通もイベント体験の一部である。メガイイベントを契機として公共交通の利用を促進し、その成果を一時的な需要にとどめることなく、平

時の利用者増とシステム改善の継続につなげていくことが重要である。

◇質疑応答

Q (ブラセラス局長) : メガイイベント時の移動を、個別交通機関の運行ではなく、利用者にとって一つの「旅」として成立させる上で重要なことは何か。

A (山上常務執行役員) : シームレスな移動は、すべての乗客や旅行者にとって非常に重要であると考えている。東京の都市鉄道ネットワークは非常に稠密である一方、訪日客にとっては複雑でもある。そのため、自社線だけではなく他事業者との連携を含めた情報提供が重要である。また駅係員にはiPad等を配備し、案内情報やバリアフリー情報を分かりやすく提供することで、すべての利用者が安心して移動できる環境づくりを進めている。

A (江口執行役員) : 鉄道は目的地へ向かうための手段である以上、安全で、確実で、時間どおりに機能することが大前提である。その上で、輸送障害時も含め、利用者に対して正確かつ迅速に情報を伝え、代替手段も含めて移動の選択肢を示すことが重要である。移動の手段を失わせないことが交通事業者にとって最も大切な役割である。

A (ウォーカー＝フォード統括責任者) : 移動は自宅を出る時点から始まっている。空港、鉄道、バス、徒歩さらには決済、案内を含めた一連の体験として設計しなければならない。どのモードを使うか、いくらかかるか、どう支払うのか、どれくらい時間がかかるかを、最初から分かるようにすることが、特に国際来訪者にとっては重要である。

A (コホランCOO) : 利用者が空港に着いてから初めて交通手段を考えるのでは遅い。自宅を出る前の段階から、公共交通の情報を利用者に届けることが重要である。旅全体を通じて必要な情報を事前に与えることで、不安を減らし、より円滑な移動につなげることができる。

A (チャンCOO) : 複数事業者・複数モードが関わっていても、利用者からは一つの地域交通ネットワークとして見えることが重要である。そのためには、手順、訓練、連絡・指揮系統、表示などを可能な限り共通化し、システム全体を一体として運営する必要がある。



当日の報告資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
<https://www.jttri.or.jp/events/2026/symposium260327.html>

