



【米国】

APTA Rail Conference 参加報告



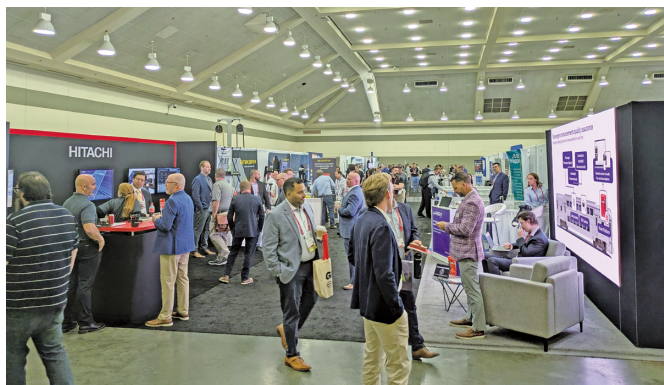
佐藤 直樹

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

2026年6月28日から7月1日にかけて米国メリーランド州ボルチモアにおいて、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、あらゆる形態の旅客鉄道向けに、安全とセキュリティ、連邦政府の政策動向、オペレーション、テクノロジー、国際動向・海外の先進事例、保守、財務、資本プロジェクト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公共交通事業者や政府関係者、サプライヤー等を中心に1,700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。



展示会場の様子（筆者撮影）



セッションの様子（筆者撮影）

2. オープニングセッション

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、開催地であるボルチモアは1827年に米国初の商業鉄道で

あるボルチモア&オハイオ鉄道が設立された、米国鉄道史において象徴的な都市であると紹介した。米国建国250周年を迎える今年、北米では旅客鉄道のルネッサンスが起こっていると、北東回廊沿いのプロジェクトでも大規模な鉄道投資が行われているほか、カナダでも、モントリオール、オタワ、トロント、バンクーバーなど多くの都市で投資が行われていると述べた。また、西海岸のシアトルでは、サウンド・トランジットの「クロスレイク・コネクション・プロジェクト」が3月に完成し、ライトレールがワシントン湖の浮橋を渡って営業運行する世界初の事例となったことに言及し、シアトル側のインターナショナル・ディストリクト／チャイナタウン駅で、空港などに向かう既存路線と接続し、ネットワークが拡大されたことで、道路渋滞の緩和や利用者の増加につながっていると語った^{1)、2)、3)、4)}。さらにアムトラックにおいては、車両、駅など、インフラ整備に過去最高となる55億ドルを投資するとともに、利用者数は3,400万人超、運賃収入（調整後）は27億ドルとなり、いずれも過去最高を記録⁵⁾したことに触れ、これらのプロジェクトは需要の増加と旅客鉄道へのさらなる投資の必要性を示し、大きな経済的インパクトやイノベーションを伴っていると指摘した。更に、議会で議論が進められている次期陸上交通再授權法「Build America 250 Act」について、プロジェクト実施を加速し、地方の意思決定を強化するなどの規制緩和を含むAPTAの政策提言が一定程度盛り込まれた点を評価しつつも、投資水準、特に保証財源の面では不十分であるとした。現行の陸上交通再授權法であるIIJAの水準を下回るのではなく、これを土台として公共交通・旅客鉄道への投資をさらに拡大する必要があると訴えた。現在まさに世界最大級のスポーツイベントであるFIFAワールドカップ2026を各都市の公共交通機関が支えていること、各都市における大量輸送を成功に導くために前述の「クロスレイク・コネクション・プロジェクト」といった投資が大きな成果を上げていることを踏まえ、公共交通への投資の社会的意義や経済的側面を、連邦議会へより強く発信していく必要性を訴えた。

開催地からは、Maryland Department of Transportation (MDOT) のSecretary of TransportationであるKatie Thomson氏及びMaryland Transit Administration (MTA) のAdministratorであるHolly Arnold氏が登壇し、州の政策や取り組みについて語った。

Thomson氏は、メリーランド州では、MDOTが州全体のあらゆる交通手段を監督するユニークなモデルを採用していると述べ、高速道路、公共交通、航空、港湾、トンネルなど全ての計画や投資を横断的に調整する統合型の体制を採っているとした。加えて、人々と場所、そして機会をより良く結びつけるために、バ



Skoutelas氏によるスピーチの様子（筆者撮影）

ランスの取れたマルチモーダルなアプローチを採用しており、2024年に採択した政策方針である「COMPLETE STREETS」に言及し、歩行者、自転車、自動車、車椅子利用者など、すべての利用者の安全と利便性の確保を優先するための意思決定プロセス・評価指標・コミュニケーション方法・教育体制を体系化しているとした^{6)、7)、8)}。

Arnold氏からは、ボルチモアでは住民の3割以上が自動車を利用できない状況にあり、公共交通は通勤、通学など生活の基盤であると説明し、MTAは全米最大規模の交通機関ではないもののライトレール、地下鉄、通勤鉄道の各分野で同時に大規模な近代化を進めているとした。具体例としてメリーランド州ハイガースタウンにある日立の車両製造工場では製造される地下鉄車両78両を順次導入しており、最初の車両が2026年1月に営業運転を開始したことや、約14億ドル規模のライトレール近代化事業、通勤鉄道（MARC）システムの改良プロジェクト、アムトラックと連携した事業等を挙げた。こうした投資は、単なる設備更新ではなく、雇用拡大、信頼性や顧客体験の向上、地域間をつなぎ、ひいては経済発展を支えるものとして位置づけていると紹介した。

3. Federal Partners Update（連邦政府機関の最新動向）

本セッションでは、鉄道を中心とした公共交通を所管する連邦政府機関であるUS Department of Transportation（DOT：米国運輸省）、Federal Railroad Administration（FRA：連邦鉄道局）及びFederal Transit Administration（FTA：連邦公共交通局）の各機関から、政策優先事項、安全対策、事業執行の効率化、メガイベント対応などについて議論が行われた。

（1）DOT：米国運輸省

DOTからはDirector of Policy, Office of Policy Coordination and Development in the Office of the SecretaryのJuli Huynh氏が登壇した。DOTの優先事項について今年策定した「STRATEGIC PLAN（FY 2026-2030）」⁹⁾に基づき、安全性、インフラ、イノベーション、効率性の4つの柱があると述べた。安全性については、脱線の防止、踏切の安全確保及び現場作業員の安全性向上といった運行面に関する項目と

同時に、犯罪対策、清潔性、アクセシビリティ等を通じて、「家族を含む幅広い利用者が安心して利用できる交通システムを目指す」とした。インフラについては、事業実施の迅速化や革新的な資金調達手法の活用を重視し、イノベーションについては、AIやロボティクス等の新技術を交通分野の課題解決につなげる方針を示した。さらに、これらの取り組みを、内部プロセスの透明性と説明責任を確保しながら進めることで、組織運営の効率性を高めることが基本方針であると語った。

（2）FRA：連邦鉄道局

FRAからはAssociate Administrator, Office of Research, Data, and InnovationのMark Patterson氏が登壇し、FRAの主要な役割として、鉄道の安全確保と鉄道インフラの近代化を挙げた。各種助成プログラムを通じて旅客・貨物鉄道のインフラ整備を支援しており、インフラの近代化は安全性の向上に加え、運行の効率化にも寄与すると説明した。また、ワシントン・ユニオン駅及びニューヨーク・ペン駅への投資について、構造物の改良、旅客空間の改善、セキュリティ強化、商業機能の導入等を通じ、利用者の利便性・快適性と安全性の双方を高める計画であると紹介した。また、鉄道の安全確保について、同氏によれば、2024年から2025年にかけて列車事故が16%、重傷者が4.1%減少し、従業員の勤務中死傷率も過去10年間で最低水準となったと述べた。一方、踏切事故及び線路内への無断立入りにについては、同様の改善が見られておらず、引き続き重点的な対応が必要であるとの見解が示された。また、技術革新の速度に既存の安全規則が十分に対応できていない場合があるとして、規則のアップデートを進める方針を示した。新技術が現行規則に適合し

STRATEGIC GOALS AND OBJECTIVES	
	
SAFETY	INFRASTRUCTURE
	
INNOVATION	EFFICIENCY
STRATEGIC GOAL	STRATEGIC OBJECTIVE
SAFETY Reaffirm that safety is the Department's top priority.	<ul style="list-style-type: none"> 11 Improve aviation safety 12 Reduce surface transportation-related fatalities and serious injuries 13 Improve transportation worker safety 14 Develop improved safety management systems across transportation modes
INFRASTRUCTURE Invest in high-quality transportation infrastructure capacity to unlock American prosperity.	<ul style="list-style-type: none"> 21 Accelerate project delivery 22 Construct projects to expand system capacity 23 Improve system condition and reliability 24 Position the U.S. transportation sector for economic competitiveness at home and abroad
INNOVATION Lead the world by bringing the best of American ingenuity to transportation.	<ul style="list-style-type: none"> 31 Reduce regulatory burden 32 Enable transportation technology development and adoption 33 Invest in transformative technologies
EFFICIENCY Improve efficiency and accountability across the Department.	<ul style="list-style-type: none"> 41 Modernize DOT operations
5	U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION STRATEGIC PLAN FY 2026-2030

DOTの戦略目標
(STRATEGIC PLAN FY 2026-2030から引用)

にくい場合には、個別の取り組みについて現行規則の適用免除や試験プログラムの活用など、安全性を確認しながら実証・導入を進めることも可能であることを紹介した。なお、試験プログラムの活用については、バッテリー駆動の小型貨物車両（機関車をいわずに貨物コンテナを載せて走行）の実証について、FRAが一部の安全規則の適用を一時的・限定的に停止し、段階的に安全性を確認する方法を承認し新技術の促進を支援した事例を説明した¹⁰⁾。更に、FRA長官が優先課題に位置づけている Automated Track Inspection Program (ATIP：自動軌道検査プログラム) について、今後、検測対象距離を大幅に拡大する方針であることに言及した。ATIPは、FRAの検測車両を用いて軌道状態を自動的に計測・収集し、状態分析や保守計画に活用するもので、こうした新技術を安全性の向上に活用すると同時に、安全を損なわない形で迅速に導入できる規制・実証環境を整備することが重要であると述べた。

(3) FTA：連邦公共交通局

FTAからはActing Executive Director - Office of the AdministratorのJamie Pfister氏が登壇した。FTAにおいてもDOTの4つの柱と同様に、安全性、インフラ、イノベーション、効率性を重視しているとしたうえで、安全面では利用者と従業員の双方を重視しており、特に線路内作業員の安全性の改善が十分に見られないため重点的に取り組んでいるとし、公共交通事業者に対しても更なる対応を訴えた。また、従業員の疲労に起因する事故事例が増加していることにも触れ、従業員が疲労状態を申告しやすい安全文化の形成が必要であるとも指摘した。インフラ面では、Americans with Disabilities Act (ADA：米国障害者法) 施行以前に建設された駅のバリアフリー化を支援するAll Stations Accessibility Program (ASAP) や、鉄道車両更新プログラムを紹介した。さらに、FTA補助受給者に対し、Transit Asset Management Plan (TAM Plan：公共交通資産管理計画) を2026年10月1日までに更新するよう改めて求めていると説明した。TAM Planは、車両、施設、軌道等の保有資産の状態を把握し、限られた資金をどのような更新・修繕事業に優先配分するかを定めるものであり、資産の状態に基づいて投資の優先順位を明確にし、限られた資金を効果的に配分することで、システムを安全で信頼性が高く、アクセシビリティが確保された状態に維持することが重要であると強調した。さら

にFTAは、安全・安心、清潔性、ユニバーサルアクセシビリティ、リアルタイム運行情報の利用可能性、システムの信頼性の5分野について、公共交通サービスの質を評価する指標を検討するため、公共交通業界及び利用者・市民から意見を募集していることにも言及した。寄せられた意見を基に、利用者、公共交通事業者及び行政機関が、地域の公共交通サービスの水準を分かりやすく把握し、改善が必要な点を特定できるツールの開発を目指していると説明し、参加者にも積極的な意見提出を呼び掛けた¹¹⁾。また、開催中であるFIFAワールドカップについても触れ、米国内の開催都市に対して約1億ドルの支援を行うとともに、連邦補助で取得した車両・施設の使用条件等に関するガイダンスや申請支援ツールの提供を通じて、各都市の大会輸送を支援していると述べた。これまで大きなトラブルもなく順調に大会輸送を遂行できているのは連邦・州・地方・公共交通事業者の連携がうまく機能しているためとの見解を示し、今回の大会運営を通じて得られた知見や教訓を、今後のロサンゼルス・オリンピックをはじめとする大規模イベントの輸送計画に活用することへの意欲を見せた。

最後に、各機関から次期陸上交通再授權法についても触れ、DOTは安定的・予見可能・長期的な資金の必要性を認識していると、議会に対する訴求を行っているとして述べた。FRA、FTAも同様に、各モードの立場から内部調整や議会対応に参加しており、資金の必要性だけでなく、事業執行の迅速化に向けた手続きの簡素化や制度設計の検討を重視している姿勢が示された。

4. Raising the Bar: What U.S. Transit Can Learn from Asia's Best Systems (水準の向上に向けて：米国公共交通がアジアの先進システムから学ぶこと)

本セッションでは、APTAが2025年11月に実施したシンガポール、ソウル、東京への視察「APTA Study Mission」の参加者が、各都市の公共交通システムから得た知見を共有し、米国の公共交通がどのような点を学び得るかについて議論された。なお、同視察には、公共・民間双方の交通事業関係者からなる25名が参加し、Singapore Land Transport Authority、SMRT、SBS Transit、Seoul Metropolitan Government、Seoul Metroのほか、日本では国土交通省、JR東日本、JR東海、東京メトロなどを訪問した。

登壇者は、APTA Chair 兼 Regional Transportation AuthorityのExecutive DirectorであるLeanne Redden氏がモデレーターを務め、APTA Vice-Chair 兼 AC Transit Board MemberのJoel Young氏、Santa Clara Valley Transportation AuthorityのCEO/General ManagerであるCarolyn Gonot氏、AECOMのSenior Vice President 兼 Interim Global Transit DirectorであるDiane Cowin氏、APTA Business Member Board of Governors Chair 兼 STER North America LLC PresidentのRaymond Melleady氏、TYLinのSenior Vice President 兼 Transportation Leader for North AmericaであるKimberly Slaughter氏が参加した。登壇者から共通して示されたのは、アジア各都市の成功は、個別技術の優位性だけではなく、ガバ



セッションの様子
(APTAのFlickr(SNS)公式アカウントの投稿より引用：<https://www.flickr.com/people/aptatransit/>)

ナンス、資金、運営、土地利用、利用者行動が相互に効果的に作用している点にあるという認識であった。

Melleady氏は、特にシンガポールについて、交通計画、建設、規制、バス・鉄道・道路・タクシー・ライドヘイリング（配車サービス）・徒歩・自転車等の管理が一体的に行われている点を挙げ、分断されたガバナンスのもとでは効率的な投資や需要管理が難しいと指摘した。また、シンガポールでは自動車保有にCertificate of Entitlementが必要であり、制度面からも公共交通利用を前提とした都市政策が支えられていることも紹介された。

Young氏は、ソウル及びシンガポールでは、ゼロエミッション車両への移行だけでなく、AIの導入や自動運転車両の実証も同時並行で進められていた点を取り上げた。米国ではゼロエミッション化だけでも大きな課題となっている一方、アジアでは複数の技術革新を複合的・統合的に進めており、技術導入の速度に大きな差があると述べた。自らの組織でも都市部と郊外部の双方でバスを運行しているが、郊外では大型バスによる固定路線サービスが必ずしも需要に適合していないことから、シンガポール等で視察した小型自動運転車両を新たな移動手段として活用できないか、導入可能性の検討を始めていると説明した。

Gonot氏は、シンガポールのSMRTにおけるMaintenance Engineering Centerを紹介した。同センターは運行指令所に隣接して設置され、車両及び地上設備の状態を常時監視しており、例えばドアの閉扉時間が通常より長くなっている場合には、故障発生前に異常傾向を把握し、保守対応につなげることができるという。一定周期に基づく保守ではなく、実際の状態変化に基づく状態基準保全の考え方であり、米国の鉄道・公共交通機関が施設や設備の維持管理を高度化していく上で大きな示唆を持つものであったとの感想を述べ、自らの組織でも新たな運行指令所を整備するに当たり、アジアを含む海外の優良事例を取り入れ、保守データと運行管理をより密接に連携させたいとの考えを示した。

Cowin氏は、東京メトロの研修施設が特に印象的であったと述べた。同施設には、実際の線路、トンネル、橋梁、車両、駅、各種券売機などが設置されており、営業線とは別に、実際に近い環境で運転、駅務、保守の訓練を行うことができるようになっていたという。また、訪問時には、複数の保守チームが架線設備の修繕技術を競う形式の訓練も行われており、安全・安定輸送を支える現場力の育成が、単なる座学ではなく実践的な訓練として制度化されている点を評価した。さらに、JRの視察では、高速鉄道（新幹線）について、営業列車にカメラやセンサー等の計測装置を搭載し、走行中に軌道や電気設備の状態に関するデータを収集・分析して、保守上の異常の早期把握に活用していることを紹介した。その一方で、運転台ではアナログの時計や紙の資料等の従来からの手法も引き続き用いられていたとし、長年培われた優れた運行方法を尊重しながら、必要な分野に新技術を着実に取り入れる姿勢が印象的であったと述べた。

Slaughter氏は、各都市に共通して、継続的改善が組織文化として定着していたことを挙げた。例えば、運行管理システムを導入した後も、内部の専門チームが日々発生する課題を検証し、システムを継続的に改良していた。また、ソウルでは市街地の一部を自動運転の実証区域として使用し、実際の交通環境の中で技



セッション会場の様子
(APTAのFlickr(SNS)公式アカウントの投稿より引用：https://www.flickr.com/people/aptatransit/)

術上の課題を確認していた。同氏は、試験が必ずしも完全に成功していなくても、失敗を恐れずに実証を行い、改善につなげる姿勢が重要であると指摘した。更に、駅番号、色、サイン等による案内が分かりやすく、現地の言語を理解できなくても各都市の公共交通を利用できたことを評価した。子どもから高齢者まで幅広い層が日常的に公共交通を利用していた背景には、使いやすいシステム設計に加え、個人の利便性よりも地域全体の利益を重視し、公共交通を都市生活の基盤として位置付ける社会的・文化的な考え方があるとの見方を示した。

一方で、各登壇者は、アジアの事例を米国にそのまま移植できるわけではないことも率直に述べた。公共交通を支える文化、社会規範、治安、清潔さへの意識、政府の権限、財源制度には大きな違いがあり、米国では駅や車両の設計だけで社会的課題を解決することには限界があるものの、長期的かつ安定的な財源、統合的なガバナンス、利用者中心の設計、状態基準保全、実践的訓練、分かりやすい案内、継続的改善の文化といった要素は、米国でも応用可能であるとの認識が共有された。

5. Data-Powered Rail Operations（データ活用による鉄道運営の高度化）

本セッションでは、運行、旅客、施設等のデータを、輸送サービスの信頼性向上や保守業務の効率化にどのように結び付けるかについて、各登壇者から事例が紹介された。モデレーターを務めたSouth Coast British Columbia Transportation Authority (TransLink) のDirector, Systems EngineeringであるWilliam Hui氏は、自身のキャリアをスタートした頃はデータが豊富になく、どのように入手すべきかが課題であったが、現在の課題はデータを取得することではなく、大量のデータを具体的な意思決定や行動につながる知見へ転換することだと思っていると述べ、セッションを開始した。

登壇者は、New York City Transit (NYCT) のExecutive Vice President, SubwaysであるBill Amarosa氏及びManager, Performance AnalysisであるUday Schultz氏、Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA) のManager, Ridership AnalysisであるIan Thistle氏、Maryland Transit AdministrationのChief, Track & StructuresであるNageshwarreddy Karnati氏、JR東日本のTechnical Leader (Assistant Principal Researcher) である加瀬史朗氏、Parsons CorporationのEngineering ManagerであるSridevi Lakshminarayanan

氏であり、運行管理、データ標準化、施設検査及び建設管理の各分野から取り組みを紹介した。

NYCTのAmarosa氏及びSchultz氏は、ニューヨーク市地下鉄におけるデータを活用した運行改善について説明した。同地下鉄では、2010年代前半に列車の定時性が低下し、2017～2019年のSubway Action Plan等により一定の改善は見られたものの、複雑なネットワーク構造や多くの路線間直通により、遅延が連鎖しやすい課題が残っていた。従来は、列車の始発から終点までの到着状況は把握できても、途中で何が起きたのかを詳細に把握することが難しく、紙ベースの記録や分散したデータベースが分析の制約となっていた。これに対し、NYCTでは、列車位置、信号、設備、インシデント等のデータを一元的に集約し分析可能な形に整備した。そのうえで、運行管理者や現場監督者が実際に使えるKPIやダッシュボードを作成し、分析担当者を運行部門に組み込むことで、現場の実態を踏まえた改善につなげている。特に1日約50万人が利用する6号線では、前方列車との間隔が広がった列車が高需要区間に入ると、終点まで定時を維持できる可能性が大きく低下し、後続列車にも遅延が波及することをデータで把握した。そこで、遅延拡大の可能性が高い列車を早期に特定し、停車時間の調整や一部駅の通過によって運行間隔を回復させる指令ガイダンスを作成した。導入時には分析担当者が指令所に入り、対象列車を調整することで後続列車の遅延が抑制されることを個別の運行事例で示し、現場への定着を図った。また、R線では、終端駅や主要乗換駅等を運行間隔の調整地点として明確化し、既存のダイヤと人員のまま調整を徹底した結果、対象地点における待ち時間のばらつきを15～20%縮小したと説明した。

Thistle氏は、WMATAにおけるTIDES (Transit Integrated Data Exchange Specification) の活用を紹介した。TIDESは、車両の運行実績、利用者の乗降、運賃収受等のデータを、異なるシステム間でも共通の形式で保存・分析できるようにする、公開された共通仕様である¹²⁾。WMATAでは、改札機に内蔵された通過検知センサー、SmarTripのICカード取引、新たに導入したクレジット・デビットカードによるタッチ決済等のシステム間で、駅名・駅コードや乗降・運賃データの形式が異なり、従来は対応表を用いた手作業による突合やデータ整理に多くの労力を要していた。そこで、既存システムから生データを自動的に取得し、駅名やデータ項目を対応付けたうえで、TIDES形式へ変換・検証する処理基盤を構築した。元の機器やシステムの出力形式を直接統一するのではなく、データ基盤側に変換処理を設ける方式であり、一度処理を構築した後は、データ更新のたびに繰り返していた手作業を減らし、分析担当者が課題分析や改善提案により多くの時間を充てられる環境を目指している。また、将来的にはNational Transit Database (NTD) への報告 (FTAが運営する全米公共交通データベースであり、FTAからの補助を受ける公共交通事業者が所定の定義・様式に基づいて定期的な報告義務を負うもの¹³⁾) についても、TIDES形式に整えたデータと処理スクリプトを活用することで、NTD報告に必要な集計・確認を効率化し、報告過程の透明性と監査可能性を高めることも目指していると説明した。

Karnati氏は、トンネル検査を中心に、手作業・紙ベースの保守管理から、AIとデジタルデータを活用した予測型アセットマ



セッションの様子 (筆者撮影)

ネジメントへの移行を紹介した。従来のトンネル検査では、報告書、写真、表計算ファイル等が中心で、検査には約300日、コンサルタント費用は約130万ドルを要していたという。また、各データが分散して保管されていたり、PDFのみでの保管となっていたりするため、過去データの再利用、劣化傾向の把握、将来の修繕需要予測が難しいという課題があった。これに対し、レーザースキャンや赤外線サーモグラフィー等を用いてトンネルを計測し、取得した画像・計測データからAIにより、ひび割れ、剥離、漏水等の兆候を抽出することで、現地検査時間の大幅な削減、従来の記録では把握されていなかった損傷候補の検出、修繕量の定量化、優先順位付け、資本修繕計画への反映を目指している。Karnati氏は、AIは技術者の判断を置き換えるものではなく、現場確認や工学的判断を支援するための基盤であると強調した。

加瀬氏は、AIと360度画像を用いた鉄道施設検査及びデジタルツイン連携の取り組みを紹介した。JR東日本では、駅施設や構造物の老朽化が進む一方、将来的な人員制約も想定されることから、現地で人が全てを確認する従来型の検査だけではなく、AIを用いた一次スクリーニングにより、重点的に確認すべき箇所を抽出する仕組みを検討している。具体的には、360度カメラで駅施設等を撮影し、AIで劣化や異常を検出したうえで、検出結果を位置情報や施設管理システムと連携させる。最終判断は人が行い、必要に応じて詳細検査や修繕計画に進むという流れである。同氏は、この仕組みにより、検査の効率化、判断のばらつきの低減、人員を増やすことなく検査対象を拡大すること等が可能となり、安全で持続可能な鉄道システムの構築につながると述べた。

Lakshminarayanan氏は、契約書と過去のRFI (情報照会書) をAIが検索できる形で索引化し、新たなRFIが提出された際に、類似する過去案件の回答や工期・費用への影響を抽出する事例を紹介した。大量の文書を手作業で検索する負担を減らし、契約上の判断や対応を迅速化できると説明した。

本パネルの全体を通して共通することは、データを収集するだけでなく、異なるシステムのデータを統合・標準化し、分析担当者と現場職員を結び付けることで、実際の運行・保守・工事管理上の判断に反映している点であった。また、AIはいずれの事例でも専門職員の判断を置き換えるものではなく、限られた人員でよりの確かつ迅速に判断するための支援手段として位置付けられていた。

6. おわりに

今回のカンファレンスを通じ、米国の公共交通・旅客鉄道分野では、安全性を最優先としながら、老朽インフラの更新、サービス品質の向上、事業実施の迅速化及びデータ・新技術の活用を一体的に進めることが共通課題となっていることが確認できた。連邦政府機関は、規制、補助制度、資産管理等の枠組みを通じて公共交通事業者の取り組みを支援し、公共交通事業者側でも、列車運行データを用いた遅延抑制、設備状態に基づく保全、AIによる検査支援など、データを具体的な現場判断へ結び付ける取り組みが進められていた。

また、アジアを含む海外事例を扱うセッションへの関心も高く、高い公共交通サービス水準は、個別技術だけでなく、長期的な政策・財源、統合的なガバナンス、人材育成、運行・保守部門の連携及び継続的改善の仕組みによって支えられているとの認識が共有されていた。海外の取り組みをそのまま導入するのではなく、米国の制度、地域特性及び利用者ニーズに応じて導入可能な要素を選択し、現場に定着させることが重視されていた点も特徴的であった。

FIFA ワールドカップ2026をはじめ、米国では大規模な国際イベントが実施・予定されており、各都市では関係機関の連携や追加投資が進められている。こうしたイベントは、一時的な輸送需要への対応にとどまらず、公共交通の役割を可視化し、設備更新や運営改善を前進させる契機となり得る。一方、次期陸上交通再授權法をめぐることは、安定的かつ予見可能な長期財源の確保が課題として残されている。今後は、同法の制度設計や投資水準が、米国の鉄道・公共交通投資に与える影響を注視していきたい。

引用・参考文献・出典資料

- 1) クロスレイク・コネクション・プロジェクトの完成(SOUND TRANSITウェブサイト)
<https://www.soundtransit.org/get-to-know-us/news-events/news-releases/link-light-rail-opens-across-lake-washington>(参照2026-07-08)
- 2) クロスレイク・コネクション・プロジェクト概要(SOUND TRANSITウェブサイト)
<https://www.soundtransit.org/system-expansion/east-link-extension>(参照2026-07-08)
- 3) クロスレイク・コネクション・プロジェクト効果(KIRO7ウェブサイト)

<https://www.kiro7.com/news/local/sound-transits-crosslake-connection-helps-put-light-rail-system-no-1-spot/KJEGFVERJNFWNC403R5CC4YT64/>(参照2026-07-08)

- 4) クロスレイク・コネクション・プロジェクト効果(FOX13ウェブサイト)
<https://www.fox13seattle.com/news/redmond-wa-surge-riders-crosslake-connection>(参照2026-07-08)
- 5) アムトラック2025会計年度の記録(AMTRAKウェブサイト)
<https://media.amtrak.com/2025/11/amtrak-a-year-of-records/>(参照2026-07-08)
- 6) メリーランド州DOTIについて(MDOTウェブサイト)
<https://www.mdot.maryland.gov/tso/pages/Index.aspx?PageId=5>(参照2026-07-08)
- 7) メリーランド州コンプリートストリート政策(MDOTウェブサイト)
<https://www.mdot.maryland.gov/tso/pages/Index.aspx?PageId=207>(参照2026-07-08)
- 8) メリーランド州コンプリートストリート政策(MDOTウェブサイト)
<https://www.mdot.maryland.gov/OPCP/MDOT-Complete-Streets-Implementation-Plan.pdf>(参照2026-07-08)
- 9) 米国運輸省の戦略計画2026~2030(US DOTウェブサイト)
<https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2026-03/DOT-Strategic-Plan-FY2026-2030.pdf>(参照2026-07-09)
- 10) バッテリー駆動の小型貨物車両に関する試験プログラムの承認(FRAウェブサイト)
<https://www.federalregister.gov/documents/2025/02/05/2025-02252/program-approval-georgia-central-railway-lp-and-heart-of-georgia-railroad-inc>(参照2026-07-21)
- 11) 連邦公共交通局の新指標開発のための情報提供依頼(FTAウェブサイト)
<https://www.transit.dot.gov/about/news/trumps-transportation-department-announces-new-dashboard-measure-family-friendly-metrics>(参照2026-07-10)
- 12) Transit Integrated Data Exchange Specification(TIDES)の概要(TIDES公式ウェブサイト)
<https://tides-transit.org/main/>(参照2026-07-15)
- 13) National Transit Database(NTD)の概要(Federal Transit Administrationウェブサイト)
<https://www.transit.dot.gov/ntd/what-national-transit-database-ntd-program>(参照2026-07-15)

運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所(JITTI USA)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.jittri.or.jp/topics/kenkyu_report/

