

アメリカの鉄道業界

宮本大輔
MIYAMOTO, Daisuke

一般財団法人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

ワシントン国際問題研究所に赴任して半年が経とうとしている。初の海外赴任で慣れないながらも、所員の協力を得つつ生活も何とか軌道に乗ってきた。筆者はバージニア州に居を構え、ワシントンメトロで通勤をしている。このワシントンメトロだが、日本の首都圏通勤に慣れた者からすると、実に興味深い。全米で第2位の輸送人員を誇るワシントンメトロであるが¹⁾、工事で度々線路を閉鎖する。本稿執筆中の現在も、橋梁修繕工事のためイエローラインは閉鎖中である²⁾。

もちろん代替手段としてバスが提供されるが、非常に不便である。アメリカ人にとっては当たり前で意にも介さないのか、と観察してみたが、どうやらアメリカ人にとっても不便らしく、閉鎖の都度新聞を賑わせている。しかし、日本と比べてみると、経済規模での大打撃があるようにも思えない。どうやら鉄道への期待値が低いようだ。

そのような中で筆者はアメリカの鉄道業界について調査しようと考えた。しかし、鉄道業界全体を俯瞰できるような著書や論文になかなかたどり着くことができなかった。

そこで本稿は、アメリカの鉄道業に関連するプレーヤー（関連政府機関、鉄道事業者、関連ロビイスト）を抽出することを目的として記述したい。今後アメリカの鉄道業界の調査を始める者にとっての足掛かりとなれば幸いである。

2——政府機関

鉄道事業に直接関連する政府機関としては連邦政府内にある運輸省（DOT: Department of Transportation）が挙げられる。実施機関としてはDOT内に連邦鉄道局（FRA: Federal Railroad Administration）及び連邦公共交通局（FTA: Federal Transit Administration）がある。また鉄道輸送の安全保障に関してはその他モードと同様に国土安全保障省

（DHS: Department of Homeland Security）の監督下に置かれる。実施機関としては運輸保安庁（TSA: Transportation Security Administration）と連邦緊急事態管理庁（FEMA: Federal Emergency Management Agency）がある。

さらに、複数の機関にまたがるような大規模事故について調査を実施する独立機関として、国家運輸安全委員会（NTSB: National Transportation Safety Board）や、貨物鉄道の運賃やサービス紛争解決を担う独立機関として陸上運輸委員会（STB: Surface Transportation Board）などが挙げられる。

本稿では、これらの政府機関の役割を明確にしていく。

2.1 DOT（運輸省）

国民が安全で効率的で近代的な交通システムを利用し、地方、都市に住まう全アメリカ人の生活水準を維持・改善し、アメリカ経済と労働者の生産性、競争力を増加させることを運輸省のミッションとしている³⁾。省内には連邦航空局、連邦鉄道局、連邦公共交通局、運輸長官官房など11のセクションが存在する⁴⁾。

2019年度の議会提出予算額は約760億ドルで、そのうち約60%が連邦高速道路局に割り当てられている。なお、本稿で焦点を当てる連邦公共交通局は約15%でDOT全体の3位、連邦鉄道局は約2%で4位である。2019年度予算編成書全体を見ると、DOT予算の占める割合は大きくはないが、それは国防費が極めて大きいためと考えられる⁵⁾、⁶⁾。

2.1.1 FRA（連邦鉄道局）

DOT内の局の一つで、安全で信頼性が高く、効率的なヒトとモノの移動を実現することを使命としている。その実現に向け、安全規則策定及び実施管理、旅客・貨物輸送のサービスやインフラへの投資、さらには技術革新へ向けた研究を行っている。

安全管理には監査も含まれており、約400名の監査官が有害物質、電気設備、運行業務、信号設備及び軌道設備の5項目に対して実施している⁷⁾。

2.1.2 FTA (連邦公共交通局)

FRA同様DOT内の局の一つで、1,000を超える地方公共交通事業者(バス、地下鉄、通勤列車、ライトレール、フェリー等)に対し財務・技術支援を行っている。また、安全対策の監督や次世代技術の研究開発支援も行っている。州や地方自治体と協調し公共交通システムの拡充に努めており、その補助金額は年間120億ドルにも及ぶ⁸⁾。

補助金は新規交通システム開発や既存システムの保守運営のために割り当てられ、FTAは補助金プロジェクトの契約・履行の監督を行っている。旅客鉄道事業者は補助金を得るためにFTAの定める調達要求、安全要求、資産管理要求を満足する必要がある⁹⁾。

2.2 DHS (国土安全保障省)

テロの防止、国境警備、サイバーセキュリティ、防災・災害対策等アメリカが直面する多くの脅威から国民を保護することをDHSのミッションとしている。

本省は、2001年9月11日に発生したアメリカ同時多発テロ事件の教訓を生かすために設置され、セキュリティに係る一切を管轄している。省内には税関国境警備局、運輸保安庁、連邦緊急事態管理庁等23のセクションがある。2019年度の議会提出予算額は約744億ドルである^{10) - 13)}。

2.2.1 TSA (運輸保安庁)

空港セキュリティでなじみのある機関であるが、鉄道事業者のセキュリティ対策もTSAの指導に従う。脅威を想定し、対策を講じるなどすることで安全保障の強化に努めている¹⁴⁾。

2.2.2 FEMA (連邦緊急事態管理庁)

ハリケーン等緊急事態における対応を行う機関である。自然災害対策や対応時に関係機関と緊密に連携を取り、早期回復を目指す¹⁵⁾。

2.3 NTSB (国家運輸安全委員会)

アメリカ国内の航空事故やその他交通機関の重大事故を調査するための独立機関である。重大事故を調査し、連邦政府に提言している¹⁶⁾。日本の運輸安全委員会の機能¹⁷⁾と似ているが、運輸安全委員会は国土交通省内に組織¹⁸⁾されているのに対し、NTSBには強い独立性がある。

2.4 STB (陸上運輸委員会)

貨物鉄道の運賃、サービス問題、事業者の統廃合や線形、工事、売上に係る監督権を有する独立機関である¹⁹⁾。

2.5 FRAとFTAの違いについて

FRA(連邦鉄道局)とFTA(連邦公共交通局)の役割は、見近しいようにも見受けられる。そこで、それぞれの役割の違いについて掘り下げていきたい。

2.5.1 安全管理編

FRAは鉄道全般、FTAは公共交通の安全管理を行っているが、鉄道公社はどちらの監督下に置かれるのか、という疑問が生まれる。例えば前述のワシントンメトロはFTAの監督範囲である「地下鉄」であるが、FRAの監督範囲である「旅客輸送」ともとれる。ここで興味深いNTSBの報告書がある。すなわち、ワシントンメトロで発生した発煙事故(2015年1月12日)の調査報告書に「議会が近年実施している、FRA及びFTAを含む地上輸送に係る規制機関の見直し法案と合わせ、U.S. Code: Title 45 - RAILROADS Chapter 20 § 1104に定義されるCommuter Authorityにワシントンメトロをリストアップし、FRAの監督下に置くことを推奨する」というものだ。つまり、いずれの監督下に置かれるのかという点で解釈の余地がある(あった)のだ²⁰⁾。

この「余地」についてはアメリカ会計検査院(GAO: Government Accountability Office)も指摘をしており、FRAとFTAの役割の違いを明確にするよう議会に推奨している²¹⁾。

GAOの立場は、「一元的な鉄道安全管理計画を有しているFRAに対し、FTAの鉄道安全管理は州法により実施することを求める」というものである。

2.5.2 調達編

先に見てきたように、FRAもFTAも鉄道事業者に対し財政支援を行っている。財政支援を受けるために事業者はFRAやFTAの要求に応じる必要があるということも先に述べた。ここではもう少し詳細に紹介したい。

Buy America・Hire Americanという言葉を目にしたことがあるだろうか。簡単に述べると、補助金が注入される事業においては、アメリカ製品の使用、アメリカ人の雇用、アメリカ工場での最終組み立て、を要求するものだ²²⁾、²³⁾。その要求度合いは監督官庁により異なるが²⁴⁾、例えばFRAは最終組み立て及び製造は全てアメリカ製を要求しているものの、FTAでは車両についてはある程度緩和されおり、全てではなく60%以上(2020年以降は70%以上)となっている。税金の使い道は厳しい国民の目によって監視されており、補助金によって国民の労働を担保しているのだと考えられる。

アメリカの鉄道は、貨物と旅客の双方の部門を備えた民間企業として発展し、19世紀後半には交通分野において独占的な地位を築いた。内情としては、貨物輸送の利益を旅客輸送の損失に充当するという運営を行ってきた。

しかし、戦争の終結、高速道路網の建設、ジェット航空機の導入が貨物・旅客双方において鉄道の市場占有率を大きく下げた。また、鉄道は個人投資家の資金によりすべての投資が賄われるのに対し、高速道路や空港の建設に対しては政府が支援を行っており、これが鉄道の市場占有の悪化に拍車をかけた。そこで政府は鉄道旅客輸送を運営する公共企業体としてアムトラックを設立することで旅客を貨物から切り離し、貨物鉄道を救済した。貨物鉄道は旅客輸送の赤字負担から免れるとともに、輸送市場での競争が十分に可能となり、政府の補助を必要としない経営に変革された。また、アムトラックの設立にあたり、旅客鉄道も「通勤鉄道」と「都市間鉄道」と区分されるようになった。

こういった背景から、アメリカでは基本的に民間貨物鉄道事業者が設備を保有し、公共旅客鉄道事業者がその線路上を運行するという形態となっている。

3.1 貨物鉄道事業者

STB（陸上運輸委員会）の定義により、鉄道会社の売り上げによって一級鉄道、二級鉄道、三級鉄道に区分されている。2017年時点で一級鉄道の事業者はBNSF鉄道、CSXトランスポート、グランド・トランク、カンザス・シティ・サザン鉄道、ノーフォーク・サザン鉄道、スー・ライン鉄道、ユニオン・パシフィック鉄道の7社である²⁹⁾。

STBが開示している鉄道一級事業者の財務報告書によると、全ての会社が黒字を計上している（2017年度時点）³⁰⁾。

黒字経営の貨物鉄道会社は自己資金による設備投資が基本だが、鉄道建設、車両や設備更新には政府からの補助金を利用するスキームもある。

3.2 旅客鉄道事業者

アメリカの旅客鉄道は、大きく分類すると都市を結ぶ都市間鉄道(Intercity Rail)、都市と郊外を結ぶ通勤鉄道(Commuter Rail)、都市内輸送を担うその他の鉄道(Heavy Rail, Light Rail, Monorail)がある³¹⁾。それぞれについて紹介したい。

3.2.1 都市間旅客鉄道事業者

都市間旅客鉄道事業は前述のアムトラックにより一元的に

実施されている。政府より都市間旅客鉄道事業を提供する独占権が付与されるとともに、線路使用料を支払うことで貨物鉄道の路線へのアクセス権が与えられている。アムトラックは異なる4つの路線を提供している。すなわち、近距離輸送、長距離輸送、北東回廊の地域輸送及びアセラ（北東回廊の高速輸送）である。

約2万1,000マイルの運行区間を有するが、自ら保有する区間は北東回廊など700マイルに過ぎず、残る区間は貨物鉄道事業者から線路を借りて運行をしている。そのこともあり、運行本数、運行速度のみならず定時性に大きな課題を抱えている。

3.2.2 通勤鉄道事業者

通勤鉄道は郊外と都心を結ぶ鉄道であり、全米に28ある¹⁾。運営は全て公的機関によって実施されている。

一方で、この数十年の間に公的機関による運営は直営方式から事業契約方式に変化してきている。経費削減と輸送サービスの向上が主な動機であるが、労働組合はこの変革に反対してきた。なお、アムトラックもこの事業契約方式に応札しており、民間事業者と競争している。

例えば、筆者の住むバージニア州の通勤鉄道はVirginia Railway Expressにより提供されているが、運行はフランス鉄道のグループ会社であるKeolis³²⁾が実施している³³⁾。

3.2.3 その他鉄道事業者

「その他」と一括りにしてしまったが、その規模は大きい。

日本人には馴染みのない名前だが、Heavy Railは地下鉄を、Light Railは路面電車をイメージされたい。全米にそれぞれ15エリア、22エリアある。エリアとしたのは、単に路線数という意味ではなく、路線網と意味するためである。全米第一の規模を誇るニューヨーク地下鉄の1日輸送人員は約500万人と、世界的に見てもその規模は大きい³⁴⁾。しかし、第二位であるワシントンメトロの1日輸送人員は約60万人と、その規模はニューヨーク地下鉄と比べてかなり差がある³⁵⁾。

なお、ワシントンメトロは近年、経営の効率化や運行の信頼性向上を目指し一部運行の外注化を計画している³⁶⁾。

4——ロビイスト

日本とは大きく異なり、政府機関に対し事業者の声を代表するロビイストが存在する。前述のFRAに対して米国鉄道協会(AAR:The Association of American Railroads)、FTAに対して米国公共交通協会(APTA:American Public

Transportation Association)である。それぞれ、政府機関に働き掛けることで必要な補助金を引きだして効果的なインフラ整備を実施している。

4.1 AAR²⁶⁾

AARは貨物鉄道業界の利益に資する目的で活動する組織である。その影響力も大きく、交通政策に関して議論する上院の「商業・科学・交通委員会」、下院の「交通・インフラ委員会」では、AAR会長が意見を述べる機会が与えられているほどだ。

4.2 APTA³⁷⁾

APTAは公共交通に関わる組織や企業を代表する組織であり、会員数は1,500を超える³⁸⁾。公共交通利用者は年々増加しており、APTAのプレゼンスも大きくなってきている。

APTAの政府機関への訴求方法は極めて明確で、キーポイントを「見える化」している。例えば、「公共交通に10億ドル投資すると5万人分の労働と6億4,000万ドルの税収を創出する。公共交通は民間企業に358億ドル支払っている。」といった訴求方法を取っている¹⁾。

5—おわりに

本稿はアメリカの鉄道業界に関連するプレーヤーを抽出することを目的として記述した。その他重要なプレーヤーとしてはシンクタンク、コンサルタント、メーカー等が挙げられるが、範囲が広がりすぎて的が絞り切れなくなってしまう恐れがあるため本稿での言及は避けたい。

モノの移動を支える貨物鉄道事業者は黒字、ヒトの移動を支える旅客鉄道事業者は赤字、という構造が見えてきた。実際は、公共交通は旅客鉄道のみならず全体としても、営業費の約37%しか運賃でカバーできておらず、補助金に依存した運営となっている¹⁾。

しかし公共サービスとして考えた場合、モードの選択肢は多く、例えば近距離移動では地下鉄、バス、タクシー、最近ではライドシェアリングサービス（民間）、バイクシェア等多岐にわたる。さらに近年MaaS (Mobility as a Service) という交通全体を一つのサービスとして考える思想により運賃の一括支払いも可能となってきており、利便性は向上している。実際にロサンゼルス交通局もこの思想を取り入れた計画を実施している³⁹⁾。

旅客鉄道単体を切り取って考えた場合、定時運行性、収益性は日本の品質の方が高いかもしれないが、公共交通全体として考えた場合、アメリカから学べることは多い。

引用・参考文献, 出典資料

- 1) American Public Transportation Association HP, “2017 PUBLIC TRANSPORTATION FACT BOOK”, <https://www.apta.com/resources/statistics/Documents/FactBook/2017-APTA-Fact-Book.pdf> (Access: 2018/12/4) .
- 2) Washington Metropolitan Area Transit Authority HP, “Metro reminds customers: No Yellow Line service Nov 26 – Dec 9 due to Potomac Bridge rehabilitation”, <https://www.wmata.com/about/news/Metro-reminds-customers-No-Yellow-Line-service-Nov26-Dec9.cfm> (Access: 2018/12/4) .
- 3) U.S. Department of Transportation HP, “Mission”, <https://www.transportation.gov/mission/about-us> (Access: 2018/12/4) .
- 4) U.S. Department of Transportation HP, “Our Administrations”, <https://www.transportation.gov/administrations> (Access: 2018/12/4) .
- 5) U.S. Department of Transportation HP, “Fiscal Year 2018 Budget Highlights”, https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/mission/budget/281076/fiscal-year-2018-budget-highlights-book_0.pdf (Access: 2018/12/4) .
- 6) The White House HP, “AN AMERICAN BUDGET”, <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2018/02/budget-fy2019.pdf> (Access: 2018/12/4) .
- 7) U.S. Department of Transportation HP, “Understanding the Federal Railroad Administration”, <https://cms.dot.gov/transition/fra-%E2%80%8B8Bunderstanding-federal-railroad-administration> (Access: 2018/12/4) .
- 8) Federal Transit Administration HP, “About FTA”, <https://www.transit.dot.gov/about-fta> (Access: 2018/12/4) .
- 9) Federal Transit Administration HP, “Regulations and Guidance”, <https://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/regulations-and-guidance> (Access: 2018/12/4) .
- 10) Official website of the Department of Homeland Security, “About DHS”, <https://www.dhs.gov/about-dhs> (Access: 2018/12/4) .
- 11) Official website of the Department of Homeland Security, “Our Mission”, <https://www.dhs.gov/our-mission#> (Access: 2018/12/4) .
- 12) Official website of the Department of Homeland Security, “Creation of the Department of Homeland Security”, <https://www.dhs.gov/creation-department-homeland-security> (Access: 2018/12/4) .
- 13) Official website of the Department of Homeland Security, “FY 2019 Budget in Brief”, <https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/DHS%20BIB%202019.pdf> (Access: 2018/12/4) .
- 14) Official website of the Department of Homeland Security, “History”, <https://www.tsa.gov/about/tsa-mission> (Access: 2018/12/4) .
- 15) FEMA HP, “About the Agency”, <https://www.fema.gov/about-agency> (Access: 2018/12/4) .
- 16) National Transportation Safety Board HP, “About the National Transportation Safety Board”, <https://www.ntsb.gov/about/Pages/default.aspx> (Access: 2018/12/4) .
- 17) 国土交通省 HP, 運輸安全委員会, “運輸安全委員会の業務”, <http://www.mlit.go.jp/jtsb/gyoumu.html> (Access: 2018/12/4) .
- 18) 国土交通省 HP, 運輸安全委員会, “組織図”, <http://www.mlit.go.jp/jtsb/sosiki.html> (Access: 2018/12/4) .
- 19) Surface Transportation Board HP, “Overview”, <https://www.stb.gov/stb/about/overview.html> (Access: 2018/12/4) .
- 20) National Transportation Safety Board HP, “Safety Recommendation”, <https://www.ntsb.gov/safety/safety-recs/recletters/R-15-031-032.pdf> (Access: 2018/12/4) .
- 21) U.S. Government Accountability Office HP, “Federal Transit Administration Can Strengthen Safety Oversight by Improving Guidance to States”, <https://www.gao.gov/products/GAO-18-310> (Access: 2018/12/4) .
- 22) Federal Railroad Administration HP, “Buy America”, <https://www.fra.dot.gov/Page/P0185> (Access: 2018/12/4) .
- 23) Federal Transit Administration HP, “Buy America”, <https://www.transit.dot.gov/About/BuyAmerica> (Access: 2018/12/4) .

- dot.gov/buyamerica (Access: 2018/12/4) .
- 24) Federal Railroad Administration HP, “FRA Buy America and Related Requirements”, <https://www.fra.dot.gov/Elib/Document/3372> (Access: 2018/12/4) .
- 25) Louis S. Thompson [2014], “Past and Future of Intercity and Commuter Rail Passenger Service in the U.S.”, 『運輸と経済』, 第74巻, 第7号, ' 14.7, pp.36-48.
- 26) 小林潤 [2014], “米国における貨物鉄道の現況”, 『運輸と経済』, 第74巻, 第7号, ' 14.7, pp.58-69.
- 27) 田口芳郎 [2014], “米国の交通を巡る現状と今後の動向”, 『運輸と経済』, 第74巻, 第7号, ' 14.7, pp.24-35.
- 28) 桜井徹 [2014], “米国鉄道の構造的特徴と貨物会社の経営問題”, 『運輸と経済』, 第74巻, 第7号, ' 14.7, pp.74-80.
- 29) Surface Transportation Board HP, “Financial & Statistical Reports”, https://www.stb.gov/stb/industry/econ_reports.html (Access: 2018/12/4) .
- 30) Surface Transportation Board HP, “Annual Report Financial Data”, <https://www.stb.gov/econdata.nsf/f039526076cc0f8e8525660b006870c9?OpenView&Start=1&Count=300&Expand=1&1> (Access: 2018/12/4) .
- 31) American Public Transportation Association HP, “Fact Book Glossary”, <https://www.apta.com/resources/statistics/Pages/glossary.aspx> (Access: 2018/12/4) .
- 32) 萩原隆子 [2016], “フランス鉄道における組織改革の動向”, 『運輸と経済』, 第76巻, 第1号, ' 16.1, pp.112-114.
- 33) Virginia Railway Express HP, “Recommend Authorization to Execute an Amendment for the Fourth Year of the First Option Period of the Contract for Operating Services for Commuter Rail”, <https://www.vre.org/about/board/board-agenda-minutes/2018/April/9h-recommend-authorization-amend-keolis-operating-contract-pdf/> (Access: 2018/12/4) .
- 34) MTA HP, “Subway Ridership at a Glance”, <http://web.mta.info/nyct/facts/ridership/> (Access: 2018/12/4) .
- 35) Washington Metropolitan Area Transit Authority HP, “Metrorail Average Weekday Passenger Boardings”, https://www.wmata.com/about/records/public_docs/upload/2017_historical_rail_ridership.pdf (Access: 2018/12/4) .
- 36) Washington Metropolitan Area Transit Authority HP, “Metro announces contracting opportunity for Silver Line extension in effort to control future expense growth”, <https://www.wmata.com/about/news/Silver-Line-Contracting-Opportunity-Release.cfm> (Access: 2018/12/4) .
- 37) 渡邊亮 [2015], “アメリカの都市交通の現状”, 『運輸と経済』, 第75巻, 第10号, ' 15.10, pp.54-63.
- 38) American Public Transportation Association HP, “REIMAGINE MOBILITY”, [https://www.apta.com/about/Documents/APTA_Annual % 20Report% 202018_Revised% 209.28.18.pdf](https://www.apta.com/about/Documents/APTA_Annual%20Report%202018_Revised%209.28.18.pdf) (Access: 2018/12/4) .
- 39) LADOT HP, “Annual Report Fiscal Year 2015-2016”, http://ladot.lacity.org/sites/g/files/wph266/f/LADOT_Annual_Report_2015-2016.pdf (Access: 2018/12/4) .