

【米国】

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 —

福原 和弥 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。第二次トランプ政権は、発足直後から多数の大統領令を相次いで発出し¹⁾、気候変動対策、産業政策、通商・外交政策などを含め、バイデン政権下で進めら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軸を通じて、政策運営の基本的な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²⁾。この投資対象には「造船」が含まれるなど、交通運輸分野にも影響を及ぼす動きとなっている³⁾。

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、観光分野に影響を及ぼしている⁴⁾。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⁵⁾。

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⁶⁾するなど、国際協調のあり方を巡る政権の姿勢の変化も顕在化している。

本レポートでは、第二次トランプ政権発足後 1 年間に

る交通運輸・観光政策の動向について、航空、海事、高速鉄道・都市交通、観光の分野ごとに整理を行う。すべての政策動向を網羅的に扱うことは困難であるため、政策的・制度的インパクトが大きいと考えられる動きを中心に整理している点について、あらかじめ断っておきたい。

なお、交通運輸分野の中でも自動車分野については、関税政策や EV 規制、産業政策との関係など、第二次トランプ政権下で重要な論点が多数存在するが、これらについては既に多くの専門的な分析や報告が公表されている⁷⁾。本レポートでは、自動車分野には立ち入らず、上述のとおり、航空、海事、鉄道・都市交通、観光分野に焦点を当てることとした。

本レポートを通じて、第二次トランプ政権における交通運輸・観光分野の政策運営の基本的な考え方や優先順位への理解を深めるとともに、今後 1 年間に想定される政策動向を読み解く上での基礎的な視座を提供することとしたい。

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。特に、政権発足直後に発生した重大事故は、航空安全を最優先課題として位置付ける契機となり、その後 1 年間の航空政策における資源配分や制度運営の方向性を大きく規定した。

2.1.1 重大事故を契機とした航空安全への投資集中

(1) DCA 周辺航空事故と安全政策の最優先化

2025 年 1 月 29 日、ワシントン・ナショナル空港 (DCA) 周辺において、民間航空機と米陸軍ヘリコプターが空中衝突し、計 67 名が死亡する重大事故が発生した⁸⁾。本事故は、第

二次トランプ政権発足から9日後、ダフィー運輸長官の就任翌日に発生したこともあり、新政権における航空安全政策の最優先課題として位置付けられた。

国家運輸安全委員会（NTSB）による調査では、DCA 周辺空域におけるヘリコプターの運航高度や、過去に多数のニアミス事例が蓄積していた点が指摘された⁷。これを受け、同空域における一部ヘリコプター・ルートの運航停止など、即時的な安全措置が講じられた⁷。こうした事故対応は、単なる個別事案への対処にとどまらず、航空安全全体の見直しへと議論を押し上げる契機となった。

(2) 航空交通管制システムの近代化と予算の集中投入

本事故を受け、2025 年 2 月、トランプ大統領は航空交通管制（ATC）システムの抜本的な近代化を進める方針を表明した⁸。航空交通管制インフラの老朽化は長年の課題であったが、DCA 事故に加え、その後、ニューアーク空港に発着機を誘導する管制施設において通信・レーダーの喪失といった障害が発生したことで、システム刷新の必要性が一気に顕在化した⁸。

連邦運輸省（DOT）は、同年 5 月、通信、監視、自動化、施設の 4 分野を柱とする更新計画を策定した⁹。そして、7 月に成立した OBBBA では、航空交通管制システム近代化のために 125 億ドルが計上された⁹。これは、一括的な財政措置としても異例の規模であり、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であった。

同プロジェクトでは、2025 年 12 月に航空交通管制システム全体の統合を担うプライム・インテグレーターが選定され⁹、2026 年 1 月にはレーダー更新などの個別分野においても新規契約が発表された¹⁰。他方、DOT は、システム全体の完成には追加で約 200 億ドルが必要との見通しも示しており、今後の追加的な財源確保が課題として残されている⁹。

(3) 航空管制官不足への対応

インフラ更新と並行して、慢性的な人材不足への対応も進められた。米国では、航空管制官が約 3,500 人不足しているとされており、2025 年 2 月には、採用プロセスを従来の 8 段階から 5 段階へと簡素化するとともに、初任給を約 30%引き上げる措置が講じられた⁸。さらに、同年 5 月には、ベテラン管制官の離職防止策として、基本給の 20%相当額を一括支給する制度等も導入されている⁸。

同年 9 月、ダフィー運輸長官は、2025 年度における航空管制官の採用目標である 2,000 人を達成し、2,026 人の新規航空管制官を採用したと発表するとともに、2025 年 1 月から 9

月までの期間において、前政権が 2024 年の同期間に採用した人数より 20%多く航空管制官を採用したと強調した¹¹。

このように、ハード（インフラ）とソフト（人材）の両面から航空安全基盤を立て直そうとする姿勢は、この 1 年間の航空政策を特徴付ける重要な要素である。

2.1.2 航空消費者保護政策の転換

第二次トランプ政権発足後、航空安全分野において大規模な投資と制度強化が進められたこととは対照的に、航空消費者保護政策については、バイデン政権下で進められてきた規制強化の動きが見直される局面が見られた。

2025 年 9 月、DOT は、航空会社の責任による遅延や欠航が生じた場合に、乗客に対する現金補償を義務付ける規則案について、撤回方針を公表した¹²。当該規則案は、バイデン政権下で検討され、国内線で 3 時間以上の遅延に対して 200 ～ 300 ドル、さらに長時間の遅延に対しては最大 775 ドルの補償を航空会社に義務付ける内容を想定していたものである^{12, 13}。その後、同規則案は、同年 11 月に正式に撤回された¹³。

また、既存の消費者保護違反に対する制裁措置の運用についても変化が見られた。2025 年 12 月、DOT は、2022 年 12 月の繁忙期に発生した大規模な運航障害を巡り、サウスウエスト航空に科されていた 1 億 4,000 万ドルの和解金のうち、残額である 1,100 万ドルについて、罰金免除を行った¹⁴。続いて同月、障害のある乗客への不適切な介助や車椅子の誤扱いを巡る和解の一環として、DOT は、2024 年にアメリカン航空に科された 1,670 万ドルの罰金を免除する一方、1,680 万ドルを障害者の利益となる活動に直接支出することを求める措置を講じた¹⁴。

こうした対応を踏まえ、2026 年 1 月には、DOT が航空会社による消費者保護違反への対応方針を見直し、罰金を中心とした制裁型の対応から、是正措置や遵守支援を重視する方向へと転換する考え方を示した¹⁵。これにより、航空消費者保護政策は、規制・制裁の強化よりも、事業者の改善行動を促す運用へと重心を移しつつあることが明確となった。

2.1.3 航空脱炭素政策の変化

航空は、国境を越えた人や貨物の移動を担い、世界全体に影響を及ぼす産業であるため、脱炭素化についても国際的な枠組みに基づく取り組みが進められてきた。国際民間航空機関（ICAO）では、2010 年に燃料効率の年平均 2%改善や、2020 年以降の CO₂排出量増加を抑制する目標が掲げられ、2016 年には 2035 年までの国際航空におけるカーボンオフセ

ット及び削減スキーム (CORSIA) が設定された¹⁶⁾。さらに、2022 年 10 月には 2050 年までに国際航空の CO₂排出量をネットゼロとする長期目標 (LTAG) が採択され、2023 年 11 月には、2030 年までに持続可能な航空燃料 (SAF)、低炭素航空燃料 (LCAF) 等の活用を通じて、国際航空の CO₂排出量を 5%削減するビジョンが示された¹⁶⁾。

こうした中、米国の航空脱炭素政策の変化として、以下の二点が注目される。

(1) OBBBA 成立に伴う助成プログラムの停止および SAF 税額控除の縮小¹⁶⁾

2022 年インフレ抑制法 (IRA) では、SAF の生産や低排出航空技術の開発に関するプロジェクトを対象とする助成プログラムが創設され、これに基づき、2024 年 8 月にはバイデン政権から関連プロジェクトに対する 2 億 9,100 万ドルの支出が発表されていた。しかし、2025 年 7 月 4 日に成立した OBBBA において、SAF や低排出航空技術に関する助成プログラムについては、未執行の予算残高を廃止することが決定された。

また、SAF の税額控除については、適用期間を 2027 年末から 2029 年末まで延長した一方で、SAF には他の低炭素輸送燃料と比べより高い税額控除率が設定されていたが、当該上乗せ分の控除は廃止された。これらの助成金や税額控除の縮小により、SAF 生産に対するインセンティブが低下し、今後、生産量の増加にマイナスの影響が及ぶ可能性がある。

(2) ICAO への関与¹⁶⁾

2025 年 9 月 23 日から 10 月 3 日にかけて開催された第 42 回 ICAO 総会の初日に行われた各国代表団による演説において、米国はダフィー運輸長官を通じて、ICAO の気候変動への取り組みに対する批判的な見解を示した。

ダフィー運輸長官は、米国の立場として、「ICAO は長年にわたり本来の使命を超え、社会プログラムや気候ファイナンスなど、安全・保安・効率とは直接関係のない分野にまで活動範囲を広げ、重要な資源を浪費してきた」と述べ、改革が行われなければ、米国による活動支援の在り方を再考する可能性にも言及した。

一方、ICAO は同総会において、気候変動および CORSIA に関する決議を採択した。これらの決議は、第 41 回総会における同趣旨の決議を更新する形で採択されたものであり、加盟国による LTAG へのコミットメントを再確認するとともに、CORSIA の実施を継続して進めることを支持する内容となっている。米国は、前述のように批判的な発言を行ったものの、当該決議への反対などの具体的行動には至っておら

ず、引き続き現行の ICAO 枠組みの下に留まっている。

もともと、気候変動対策に慎重な米国政権の基本姿勢は、今後の航空分野における脱炭素化の進展に対して、一定の影響を及ぼす可能性がある。

2.1.4 次世代航空機 (AAM) に関する制度・政策枠組みの整備の進展 (本項はワシントン国際問題研究所 釣 慎一郎研究員による執筆)

日本では「空飛ぶクルマ」とも呼ばれる次世代航空機である Advanced Air Mobility (AAM) を巡っては、バイデン政権下から計画・推進されてきた政策やルールメイキングが、2024 年連邦航空局再授權法で定められたスケジュールに概ね沿う形で進展している。具体的には、パワードリフト機の型式証明に関するアドバイザリーサーキュラー (AC 21.17-4, Type Certification - Powered-lift) の発行や、Light-Sport Aircraft (LSA) の対象範囲拡大等を意図した特別耐空証明の近代化 (Modernization of Special Airworthiness Certification: MOSAIC) に関する最終規則の発行等が挙げられる^{17), 18)}。

また、これまで策定の遅れが指摘されていた AAM に関する国家戦略についても、2025 年 12 月に公表に至っており、空域、インフラ、セキュリティ、地域計画・連携、人材、自動化、包括的提言の 7 つの柱の下、合計 40 項目の提言が示された¹⁹⁾。

さらに、トランプ政権下における新たな動きとして、大統領令「Unleashing American Drone Dominance (米国ドローンの優位性強化)」において eVTOL 統合パイロットプログラム (eVTOL Integration Pilot Program: eIPP) を設立することが指示されている²⁰⁾。これは、eVTOL 機等の AAM の安全運航に必要な規制整備を促進しつつ、米国拠点の事業者によって開発・提供される AAM 関連技術の活用を加速させることを目的としている。

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、米国籍外航商船が約 80 隻規模にとどまるという構造的な危機認識があり、海事分野は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られた。

他方、海事分野における脱炭素化を巡っては、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。

2.2.1 大統領主導による「造船復興」の明確化と海事産業の再興

(1) トランプ議会演説と「造船復興」の明確化

2025 年 3 月 4 日、トランプ大統領は議会演説において、防衛産業基盤の強化と国民保護を目的として、商船・軍艦を含む米国造船業の再興に取り組む方針を明確にした²¹⁾。

演説では、ホワイトハウス内に造船政策を統括する新組織を設置する構想や、税制優遇措置等を通じて造船機能を国内に回帰させる考えが示された²¹⁾。

(2) 海事産業再興に向けた大統領令と立法動向

2025 年 4 月 9 日、トランプ大統領は大統領令「Restoring America's Maritime Dominance（アメリカの海事支配力の回復）」に署名し、海事産業再興を連邦政府横断で推進する枠組みを指示した。同大統領令は、概ね、①海事産業活性化のための海事行動計画（MAP: Maritime Action Plan）の策定、②対中の不正行為への対応（米国通商代表部（USTR）への指示）、③港湾関連費用・課徴金の徴収徹底による財源確保、④米国における船舶建造の促進、⑤海事関連人材の教育・訓練等の強化、⑥米国籍国際商船の隻数増加を柱としている²¹⁾。

同大統領令に基づく取組は、2025 年後半にかけて、砕氷船、造船所支援、人材育成といった「可視的な個別案件」として具体化した²²⁾。

砕氷船分野では、2025 年 10 月 10 日、米国政府がフィンランド政府との間で、米沿岸警備隊向け新型砕氷船の調達に関する覚書を締結した。フィンランドで 4 隻を先行建造した後、米国内造船所で最大 7 隻を追加建造する計画であり、北極圏対応を急ぐ中、米国・カナダ・フィンランドによる協力枠組み（ICE Pact）の文脈で、同盟国の造船能力を活用する構図が具体化した²²⁾。

併せて、国内造船所の基盤強化も進められた。2025 年 7 月、DOT は「中小造船所助成金プログラム」により、12 州 17 造船所に総額 875 万ドルを交付し、設備更新や訓練・徒弟制度の拡充を通じて、造船・修理能力の底上げを図った²²⁾。

さらに人材面では、労働省が造船技能育成策を拡充し、2025 年 9 月に最大 800 万ドルの助成枠を公表²²⁾、2026 年 1 月には約 1,380 万ドル（デラウェア・カウンティ・コミュニティ・カレッジに 800 万ドル、マサチューセッツ海事大学に 580 万ドル）の追加助成を決定した²³⁾。これらは、国際連携

も視野に入れつつ、造船人材基盤を中長期的に再構築する取組である。

また、2025 年 4 月 30 日、超党派の議員 4 名が「米国の繁栄と安全のための造船および港湾インフラ法」（いわゆる SHIPS 法）を、連邦議会に提出した。同法案はバイデン政権下の 2024 年 12 月に議会に提出されながらも廃案となった旧法案の更新版であり、米国の海事産業の再興を目指す包括的な政策パッケージである。同法案では、①国家的な海事政策の監督体制の確立、②安定的な資金供給の仕組み、③国際商業における米国船籍の競争力強化に向けた規制緩和、④造船産業基盤の再建、⑤船員および造船労働者の採用・訓練・定着の促進など、多岐にわたる政策を包含している²⁴⁾。提案議員からは「ホワイトハウスと連携しており、本法案は政権の取り組みに 100%補完的である」とのコメントも出されており、同一の政策方向性に基づく包括的な立法措置と位置づけられる²⁴⁾。

2.2.2 通商法 301 条に基づく対中措置を通じた市場介入

海事産業の再興に向けた一連の取り組みの中でも、特に特徴的かつ重要な政策の一つが、USTR による通商法 301 条に基づく対中措置を通じた市場への直接的な介入である。

2024 年 3 月、全米の 5 つの労働組合が、中国による海運・物流・造船分野における不当な国家主導の介入について調査を求め、これを受けて同年 4 月、USTR は正式な調査を開始した。USTR は 2025 年 1 月 16 日、中国の不正慣行を認定する結論に至り、第二次トランプ政権下で具体的な対抗措置の検討が本格化した²⁵⁾。同年 2 月 21 日には対抗措置案が公表され、中国建造船が米国港湾に寄港するごとに最大 150 万ドルを課す案などが、議論の焦点となった²⁵⁾。

その後、意見募集および公聴会を経て、2025 年 4 月 17 日、通商法 301 条に基づく措置が正式に発表された。措置内容は、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（入港料措置）、LNG 輸送の制限、ならびに中国製港湾荷役機器に対する 100%追加関税の提案を束ねた、複合パッケージとして整理された²⁵⁾。

入港料措置は 2025 年 10 月 14 日から発効するとされたが、とりわけ自動車運搬船に関しては、中国とは関係のない非米国建造船全てを対象とする設計であり、大型船 1 隻当たり 100 万ドル超の負担が生じ得るとされた。このため、日本の自動車船運航船社を含む国際海運業界では、当惑と警戒感が急速に高まった²⁵⁾。

その後、USTR は 2025 年 6 月に修正案を示し、入港料措置発効直前の 10 月にも再修正を行うなど、制度設計は流動

的に推移した²⁵⁾。こうした中、中国側も対抗措置として特別港湾料金を導入し、緊張は一時的に高まった。しかし、2025年10月末の米中首脳会談を経て、双方は11月10日から1年間、入港料措置の適用を停止することで合意し²⁶⁾、同措置は10月14日の発効後、短期間で停止される結果となった²⁵⁾。

この一連の経緯は、海運市場に対する規制的介入が、制度設計そのものだけでなく、国際政治および首脳外交の日程と密接に連動しながら実装される性格を有することを浮き彫りにしている。

2.2.3 同盟国との造船協力

米国は自国の造船能力不足を前提に、同盟国との連携を並行して進めている。

日本との関係では、2025年10月に日米政府の間で、造船分野の協力覚書が締結され、日米造船能力の拡大、米国海事産業基盤への投資促進、市場経済における船舶需要の支援、人材育成及び技術革新を協力分野として位置づけた²⁸⁾。同覚書では、これらの協力を促進する枠組みとして日米造船作業部会の設置が明記されており²⁹⁾、日本の対米造船協力は、政府間の制度的基盤の下で、今後、個別案件を段階的に積み上げていくことになると考えられる²⁸⁾。また、上述の通り、日本は総額5,500億ドル規模の対米投資・協力枠組みの中に造船分野を一例として位置づけており、造船協力は経済安全保障を含む包括的な対米関与の一部として構成されている。

これに対し、韓国との関係では、企業による対米造船関与が既に具体化している点が特徴である。Hanwha Ocean は2024年に米国フィラデルフィアのPhilly Shipyardの経営権を取得し²⁷⁾、米国内造船拠点への直接的関与を開始したほか、HD Hyundai も米国造船企業との間で、艦船分野を含む技術協力や生産性向上に関する連携を進めている²⁸⁾、²⁹⁾。加えて、米韓間の通商・投資協議の文脈では、韓国側が米国の造船セクターに1,500億ドル規模の投資を行うこととしている³⁰⁾。こうした点から、韓国の対米造船関与は、日本に比べて企業案件と政府レベルの投資コミットメントの双方が先行し、既に実行段階に入っている点が特徴的である。

2.2.4 IMOでの海運脱炭素化政策への対応

国際海運は、世界の貿易量の約80%を担い、温室効果ガス(GHG)排出量では世界全体の約2~3%を占めている。こうした中、国際海運での脱炭素化を推進するため、IMOは、2023年7月に「2023 IMO GHG 削減戦略」を採択し、「2050年頃までにGHG 排出ゼロ」を目標として掲げた³¹⁾。

この戦略の具体策として、IMO では、①船舶使用燃料のGHG 強度規制、②IMO ネットゼロ基金による脱炭素化促進策を柱とする新たな国際的な規制枠組みである Net Zero Framework (NZF) の導入が検討されてきた³¹⁾。

このNZFの採択に向け、2025年4月の第83回海洋環境保護委員会(MEPC)において、条約改正案の承認が行われたが、第二次トランプ政権の下、米国は反対姿勢を示し、交渉や投票に参加しなかったと報じられている³¹⁾。

その後、同年10月のMEPC臨時総会において条約改正案の採択が行われる見込みであったが、臨時総会を前に、米国政府は8月および10月に複数の関係連名で反対声明を发出し、NZFを支持する国々に対する制裁措置をほのめかし、けん制を強めた³¹⁾。結果、MEPC臨時会合では、各国の意見が収束せず、採択には至らず、1年以内に再度臨時会合を開催することとし、採択に向けた審議を継続することとなった³¹⁾。

これらの動きは、第二次トランプ政権が、国際的な脱炭素枠組みに対して、海事分野においても慎重かつ対抗的な姿勢を強めていることを示すものである。

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。同政権は、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、財政規律の確保に加えて、連邦政府の関与と統治の下で投資効率および運営主体の説明責任を厳格に問う姿勢を鮮明にした。

2.3.1 高速鉄道プロジェクトの峻別と補助金取り消し

第二次トランプ政権の発足以降、高速鉄道プロジェクトに対する連邦補助金の取り消しが相次いだ。これらの動きは、同政権が掲げる財政規律の重視を、鉄道分野においても具体化したものと位置づけられる。

象徴的な事例が、カリフォルニア高速鉄道プロジェクトである。2025年2月4日、トランプ大統領は同計画について「管理が最悪の計画であり、数千億ドル規模のコスト超過を抱えている」と強く批判し、事業内容の調査を開始する方針を示した³²⁾。これを受け、2月20日には、ダフィー運輸長官の指示の下、連邦鉄道局(FRA)がカリフォルニア高速鉄道庁(CHSRA)に対する正式な調査を開始したと発表した³³⁾。

6月4日、ダフィー運輸長官は、CHSRAの高速鉄道事業について、FRAによる300ページを超えるコンプライアンス

ス報告書を公表した。同報告書では、長期にわたる事業の遅延や進捗管理の不備が指摘され、補助金契約上の義務を履行できていないとの評価が示された³⁴⁾。これを踏まえ、7月16日、ダフィー運輸長官は、CHSRAに対する未執行の連邦補助金約40億ドルを正式に取り消すと発表した³⁵⁾。16年にわたり総額150億ドル以上を投じながら、高速鉄道の軌道が一本も敷設されていないことが、重大な進捗不足として強調された³⁵⁾。これに対し、翌17日、カリフォルニア州は当該決定の撤回を求めて提訴した³⁶⁾。なお、12月、カリフォルニア州は、連邦政府は信頼に足るパートナーではないとして、同訴訟を取り下げた³⁷⁾。

さらに8月26日には、ダフィー運輸長官が、カリフォルニア州高速鉄道事業に関連する4件のプロジェクトについて、連邦補助金の拠出を取り消すと発表した³⁸⁾。これにより約1億7,500万ドルの支出削減が見込まれ、連邦政府として「失敗した高速鉄道計画」への投資を打ち切る姿勢を改めて明確にした³⁸⁾。

同様の判断は、他州の高速鉄道構想にも及んだ。日本も関与してきたテキサス高速鉄道プロジェクトについて、2025年4月14日、ダフィー運輸長官は、アムトラックおよびFRAが同プロジェクトに対する6,390万ドルの連邦補助金を終了することで合意したと発表した³⁹⁾。同長官は、当該事業の継続が納税者に過度なリスクを負わせるものであり、アムトラック本来の使命である既存サービスの改善を阻害すると指摘した上で、「民間主導で始まった事業である以上、事業性があるのであれば民間が主体的に進めるべきである」と述べている³⁹⁾。

また、ボルチモアとワシントン D.C.を結ぶ超電導リニア (SCMAGLEV) 計画についても、2025年8月1日、ダフィー運輸長官はFRAからの2,600万ドルの補助金を取り消すと発表した⁴⁰⁾。その理由として、長期にわたる計画遅延やコスト超過、沿線住民の反対、具体的成果の欠如に加え、国家安全保障機関を含む連邦機関・連邦資産への重大な影響が指摘されている⁴⁰⁾。

もともと、こうした高速鉄道事業に対する厳格な姿勢の一方で、ラスベガスと南カリフォルニアを結ぶ民間主導（公的支援を組み合わせた PPP 型）の高速鉄道計画である Brightline West については、第二次トランプ政権は相対的に前向きな姿勢を示している。実際、カリフォルニア高速鉄道事業に対する調査開始を発表した DOT の公式声明においても、「進捗の遅いカリフォルニア高速鉄道とは対照的に、Brightline West は印象的な取組を進めている」と明示的に評価しており³³⁾、同計画が2028年の開業を目指している点

も言及されている。同計画は、民間資金を中心とした事業スキームを採用している点に加え、2028年ロサンゼルス五輪を見据えた需要創出の可能性も意識されており、政権が批判してきた「財政負担の大きい公共主導型高速鉄道」とは性格を異にするものと判断されたと考えられる。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す事例である。

2.3.2 アムトラックの役割変化とガバナンスの再構築

第二次トランプ政権下では、アムトラックは連邦政府の政策目的を実装する中核的インフラ運営主体として位置づけられ、その統治と責任の在り方が見直された。

(1) アムトラック CEO の辞任

2025年3月19日、アムトラックのCEOであるスティーブン・ガードナー氏は辞任を発表した⁴¹⁾。辞任理由について同氏は、「アムトラックが引き続き政権の信頼を得られる体制を維持するため」と説明している⁴¹⁾。

背景として、アムトラックは近年、幹部の高額報酬やボーナスをめぐる、議会から厳しい批判を受けてきた。特に2023年度には、約7,500万ドルのボーナスを支給する一方で、約17億5,000万ドルの純損失を計上しており、経営規律やガバナンスの在り方に対する疑念が強まっていた⁴²⁾。第二次トランプ政権への移行期において、こうした状況が経営トップ交代を通じた「政権対応」の一環として位置づけられた可能性がある。

(2) ニューヨーク・ペン駅再開発への関与

2025年4月17日、ダフィー運輸長官は、ニューヨーク市のペン駅再開発事業について、ニューヨーク州都市圏交通公社 (MTA) を主導的立場から外し、アムトラックを中核主体として DOT および FRA が関与する新体制へ移行すると発表した⁴³⁾。ペン駅はアムトラックが所有する主要鉄道資産であり、同社主導とすることで、事業の実効性を高めるとともに、連邦補助金の見直しを通じて納税者負担を約1億2,000万ドル削減できると説明している⁴³⁾。

その後、2025年8月27日には、「ペン駅トランスフォーメーション・プロジェクト」の工程表が公表され、2027年末までに本格的な建設工事を開始する方針が示された⁴⁴⁾。あわせて、DOT は事業初動を加速させるため、アムトラックに対し約4,300万ドルの連邦補助金を交付すると発表した⁴⁴⁾。同計画では、官民連携 (PPP) 方式の下、駅施設の老朽化や旅客動線の分かりにくさ、駅舎内における治安・安全面の課題

といった、主として駅構内空間に関する問題を解消し、「安全で清潔かつ世界水準のターミナル」への再生を目指すとしてされている⁴⁴⁾。

(3) ワシントン D.C.ユニオン駅の管理権再掌握

2025 年 8 月 27 日、ダフィー運輸長官は、アムトラックの次世代高速列車「新型 Acela」の運行開始に合わせ、ワシントン D.C.のユニオン駅について、DOT が管理権を再び直接掌握する方針を発表した⁴⁵⁾。DOT は同駅を 1980 年代以降所有しているものの、これまでの契約やリースの積み重ねにより管理権限が分散し、十分な維持管理や治安対策が行われてこなかった結果、駅の老朽化や安全面での課題が顕在化しているとの認識を示している⁴⁵⁾。本措置は、DOT が主導的に管理体制を立て直し、ユニオン駅を「安全で美しい首都」の実現に資する中核的交通拠点として再生することを目的とするものである⁴⁵⁾。

この方針を受け、2025 年 9 月には、アムトラックおよびユニオン・ステーション再開発公社 (USRC) の両理事会が、DOT および FRA を含む協力協定の改定案を全会一致で承認し、連邦政府による管理権回復が正式に合意された⁴⁶⁾。新協定の下では、DOT の指揮の下で、USRC が駅の商業・業務機能を一体的に運営し、その収益を駅の修繕、治安対策、旅客サービス改善へ再投資する体制が整備されることになっている⁴⁶⁾。

アムトラックは、USRC とのサブリース契約を通じて小売収入の駅インフラへの再投資に関与するとともに、警備体制の維持・強化や待合空間の刷新などにより旅客体験の向上を図る方針を示している⁴⁶⁾。新型 Acela の導入と駅機能の再生を連動させることで、同社は北東回廊における基幹サービスの競争力を高め、本来の鉄道輸送事業への集中を強める姿勢を明確にしている。

2.3.3 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

2025 年 3 月 6 日、ダフィー運輸長官は、ワシントン D.C.における交通安全および治安の改善を求め、ワシントン D.C.市長のミュリエル・パウザー、アムトラック CEO のスティーブン・ガードナー氏、ワシントン首都圏交通局 (WMATA) CEO のランディ・クラーク氏に対し、それぞれ書簡を送付した⁴⁷⁾。大統領が連邦職員のオフィス勤務再開を促す中、通勤者の安全確保は不可欠であり、首都ワシントン D.C.の交通システムが「安全で清潔な首都の象徴」であるべきだとの認識が示された。書簡では、犯罪抑止、運賃逃れ対策、道路交通

安全の徹底を通じ、公共交通に対する信頼回復を求めている⁴⁷⁾。

同年 3 月 18 日には、ダフィー運輸長官がニューヨーク市の地下鉄・バスを運営する MTA に対し、暴力犯罪、ホームレス問題、無賃乗車の蔓延を強く問題視する書簡を送付した。改善が見られない場合には、連邦交通局 (FTA) による執行措置や補助金の差し止め・振替の可能性を示唆し、具体的な安全対策やその進捗、資金源の内訳について詳細な説明を求めている⁴⁸⁾。

このほか、ロサンゼルス、シカゴ、ボストンといった大都市圏に対しても、暴動や犯罪多発、無賃乗車の頻発を背景に、交通事業者および自治体首長に説明責任と是正措置を求める書簡が相次いで送付されている^{49), 50)}。

第二次トランプ政権下における都市交通分野の取組は、公共交通の安全確保を名目としつつ、連邦補助金の執行条件や情報開示要求を通じて、主として民主党主導の大都市圏（いわゆる「ブルー・ステート」）の交通ネットワークに対する連邦政府の関与と統制を強める特徴を有している。治安対策や職員・利用者保護という正当性の高い政策目的を起点に、連邦政府が交通事業者、自治体首長に対して説明責任と成果を厳格に求める姿勢が鮮明となっている。

2.4 観光分野（本節はワシントン国際問題研究所 小山 晴彦 研究員による執筆）

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観光分野にも及んだことがあり、入国管理や費用負担の面では抑制的な措置が強化される一方、ワールドカップ等の国家的イベントへの対応では、国益や国際的発信効果を重視した関与が維持・強化されるなど、抑制と重点化が併存する構図が形成された。

2.4.1 訪米観光に影響を及ぼす国境管理・入国要件の強化

(1) ビザ免除プログラムに対する審査・負担強化

ビザ免除プログラム (VWP) は、日本を含む対象国の国籍者が、観光または短期商用目的で最長 90 日間、ビザなしで米国に入国することを可能とする制度であり⁵¹⁾、主要な訪米観光市場において、訪米観光を支える制度的枠組みの一つとなっている。第二次トランプ政権発足当日に署名された大統領

領令「Protecting The United States From Foreign Terrorists And Other National Security And Public Safety Threats (外国のテロリストおよびその他の国家安全保障・公共の安全に対する脅威からアメリカを守る)」を踏まえ、国土安全保障省税関・国境警備局 (CBP) は 2025 年 12 月、約 40 か国の VWP 対象国籍者 (日本を含む。) が取得する電子渡航認証システム (ESTA) に関し、情報収集項目の改定案を官報で公表し、意見募集を開始した。過去 5 年の SNS 情報の提出に加え、過去 5 年の電話番号、過去 10 年のメールアドレスを含む情報のリストが求められるとされている⁵²⁾。

また、2025 年 7 月に成立した OBBBA により、ESTA について、申請手数料が 21 ドルから最低 40 ドルへ引き上げられた³⁾。

(2) 観光目的を含む非移民ビザに対する負担措置

OBBBA により、非移民ビザの発給が必要な外国人を対象とする新たな手数料「ビザ・インテグリティ・フィー」が創設された³⁾。同手数料は、観光目的を含む非移民ビザの発給を受ける渡航者が対象 (日本はビザ免除プログラム適用のため対象外。) となり、ビザ発給時に支払いが求められる。手数料額は 2025 年度が 250 ドル、2026 年度以降は前年度の手数料に消費者物価指数の上昇率に応じた調整額が加算される仕組みとなっている³⁾。同フィーは、非移民ビザの有効期間中に当該ビザ条件を遵守しており、かつ延長申請を行わず、有効期限の満了後 5 日以内に出国していることの全てを満たした場合には、国土安全保障省による還付が認められる制度⁵³⁾とされており、ビザの有効期限を超えて滞在する、いわゆるオーバーステイの抑止を目的としたインセンティブ設計と位置づけられる。

報道によれば、世界の他の国々の一般的な観光・訪問ビザの手数料は、カナダで約 100 カナダドル、オーストラリアで 145 豪ドル程度であるとされており、本手数料は国際的に見ても高額な水準にある⁵⁴⁾。米国旅行協会など 20 以上の業界団体が連名で国土安全保障長官、国務長官宛てに提出した共同書簡によると、観光経済のデータ分析・予測を行う Tourism Economics 社は、この追加コストにより約 300 万人の潜在的訪問者が渡航を断念し、トランプ政権の残任期中の観光経済は推計 90 億ドルの消費支出を失う可能性があるとして試算しており、観光業界からは強い反発が示されている⁵⁵⁾。

(3) 特定国籍者に対する入国制限措置の再拡大

第二次トランプ政権 1 年目には、第一次政権に続き、特定国籍者の米国への入国を制限する措置が導入・拡大された。

これは、移民・国籍法に基づく大統領権限を用い、国別に移民・非移民の入国を原則停止する「全面停止」と、短期商用・観光等の一部非移民区分を停止する「部分停止」を組み合わせ運用する枠組みである^{56), 57)}。政権は、本人確認体制や米国との情報共有の不備、送還対象者の受入れ、オーバーステイへの対応不足などを理由に挙げ、同措置の発効時点で米国外にあり、かつ有効なビザを保有しない者を主な対象としている^{56), 57)}。

本措置は 2025 年 6 月に導入され、同年 12 月に対象が拡大され、39 か国 (加えてパレスチナ自治政府) が対象とされている^{56), 57)}。対象には FIFA ワールドカップへの出場国も含まれるが、報道によれば、選手や大会関係者は適用除外とされる一方、一般の観戦客や報道関係者には制限が適用される見通しとされている⁵⁸⁾。

2.4.2 対外強硬姿勢に起因する訪米意欲の低下

第二次トランプ政権発足直後から、トランプ大統領および政権幹部による対外的な発言や政策姿勢をめぐり、同盟国・友好国を含む諸外国で反発や懸念が相次いで表明された。これらは制度改正とは異なる形で、訪米に対する心理的な障壁として作用していると考えられる。

政権発足初期の象徴的な事例としては、トランプ大統領がカナダを米国に「編入」するかのような文脈で「51 番目の州」と発言したこと⁵⁹⁾、グリーンランド領有に繰り返し意欲を示したこと⁶⁰⁾、さらにバンス副大統領が 2025 年 2 月のミュンヘン安全保障会議において、欧州における言論の自由や民主主義のあり方、移民対応などをめぐり厳しい問題提起を行ったこと⁶¹⁾などが挙げられる。これらの発言は、各国政府のみならず一般市民の対米感情にも影響を及ぼした。

Skift Research 社が 2025 年 4 月に実施した調査によれば、回答者の 46% がトランプ政権を理由に「米国を訪問する可能性が低くなった」と回答している⁶²⁾。特にドイツおよび英国では、政治的要因を理由に「米国を訪れにくい」と感じる旅行者の割合が、2025 年 1 月の 37% から同年 4 月には 54% へと大幅に増加した⁶²⁾。また、米国旅行を想起した際の感情としては「恐怖」(34%) が最も多く、これに「怒り」(26%)、「悲しみ」(22%) が続いており、訪米に対する感情的抵抗の強まりが示唆されている⁶²⁾。

2.4.3 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

(1) ブランド USA を巡る動き

ブランド USA は、米国へのインバウンド旅行の促進を通

じて、経済成長や雇用創出を支えることを目的とする官民連携の観光マーケティング機関である。その役割は、日本の独立行政法人国際観光振興機構（JNTO）に相当する。運営財源は、全米の観光局や民間企業などからの拠出に加え、ESTA申請手数料を原資とする連邦拠出によって構成されてきた⁶³⁾。

しかし、OBBBAの成立により、ブランドUSAに対する連邦政府の年間拠出上限は、従来の1億ドルから2,000万ドルへと大幅に引き下げられた⁶⁴⁾。

OBBBA成立後、観光業界はブランドUSAへの連邦拠出の回復を求め、政権および議会への働きかけを強めている。その一環として、2025年11月には超党派の議員により「Visit USA」法案が上下両院へ提出された。同法案は、ESTA申請手数料を原資とする旅行促進基金から年間1億6,000万ドルをブランドUSAに追加配分することを認める内容であり⁶⁴⁾、実質的にOBBBA以前の予算水準への回復を意図したものと位置づけられる。

(2) 国立公園における非居住者料金の導入

米国の国立公園は、自然景観や文化的価値を背景に、訪米外国人旅行者にとって主要な観光資源の一つとなっており、ブランドUSAによるプロモーションとも密接に結びついてきた。こうした中、2025年7月にトランプ大統領が大統領令「Making America Beautiful Again by Improving Our National Parks（国立公園の改善を通じて、再びアメリカを美しくする）」に署名し、非居住者に対する国立公園の入園料を引き上げる方針を打ち出した⁶⁵⁾。ファクトシートでは、「税金を通じて国立公園を支えているアメリカ人が、外国人と同一の料金を課されている不公平を是正する」「アメリカ人を最優先にする」といった考え方が明示されており⁶⁶⁾、国立公園政策においてもアメリカ・ファーストの姿勢が鮮明に示されている。

これを受け、内務省国立公園局は2026年1月1日から新たな料金体系を導入し、非居住者の年間パスが250ドル（居住者80ドル）に設定されたほか、主要11公園では16歳以上の非居住者に1人あたり100ドルの追加料金が課されることとなった⁶⁷⁾。観光事業者等からは需要減少を懸念する声が出る一方⁶⁸⁾、財源不足に直面する国立公園の維持管理のため、国際来訪者にも相応の負担を求めるのは合理的とする見解も示されている⁶⁹⁾。

2.4.4 政府運営および国家的イベントに起因する影響

(1) 連邦政府縮小を目指す動きと内務省国立公園局への影

響

第二次トランプ政権1年目には、政府効率化を掲げる組織再編や人員削減が進められ、その影響は国立公園局にも及んだ。全米国立公園保全協会によれば、2025年1月以降、国立公園局の常勤職員は25%減少したとされており、加えて、レンジャープログラムの中止やビジターセンターの閉鎖などが生じている⁷⁰⁾。

(2) 連邦政府閉鎖の影響

2025年10月1日から11月12日まで43日間にわたり継続した連邦政府閉鎖は、観光産業にも直接的な影響を及ぼした。米国旅行協会によれば、観光産業全体で約61億ドルの経済的な損失が生じ、1日平均で約8万8,000件の旅行需要が失われたとされる⁷¹⁾。

国立公園については、国立公園局が可能な範囲で開園を維持したものの、ビジターセンター等は閉鎖され、職員の約6割が一時帰休となった⁴⁾。州や地元自治体が費用を負担して通常運営を継続した地域もあったが、全体として観光地の受入体制は大きく制約された⁷²⁾。

(3) 国家的イベントに向けた動き

第二次トランプ政権は、2026年FIFAワールドカップおよび2028年ロサンゼルス五輪を国家的なイベントと位置づけ、ホワイトハウス主導のタスクフォースを設置した^{73), 74)}。ロサンゼルス五輪については連邦政府が治安、交通、出入国管理、外国人選手・関係者のビザ対応などを一体的に調整する役割を担う姿勢を明確にしている⁷⁵⁾。これらのイベントは、2026年の建国250周年とも重ね合わせられ、米国の国際的存在感や経済的機会を示す場として位置づけられている^{73), 74)}。なお、OBBBAでは、FIFAワールドカップ関連に6億2,500万ドル、ロサンゼルス五輪関連に10億ドルの予算が措置された⁷⁶⁾。

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・観光分野の政策動向を、航空、海事、高速鉄道・都市交通、観光という分野別に整理を行った。個別政策の内容は多様であるが、これらを横断的に捉え、政策運営を貫く基本的な評価軸として、三つの視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政策運営が、分野横断的に

展開された点である。航空分野では、重大事故を契機とした航空交通管制システムの近代化や管制官人材への集中的投資に象徴されるように、「安全」が国家的最優先課題として再定義され、巨額の資源が投入された。この「安全重視」の考え方は航空分野にとどまらず、鉄道・都市交通分野にも拡張されている。アムトラックのガバナンス見直しや、ニューヨーク、ワシントン D.C. 等の大都市圏に対する治安・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では、事業者負担の大きい規制強化を見直し、罰金中心の運用から是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。

さらに、海事分野における造船等の海事産業再興に向けた取組や通商法 301 条に基づく対中措置、観光分野における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」「米国納税者」を優先するという同一の発想に基づくものであり、分野を超えて共通した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、前政権下で形成された連邦支出の構造を所与とせず、むしろトランプ大統領の明確な政治的意向の下で、前政権期の財政支出の在り方をそのものを積極的に組み替えた点にある。高速鉄道分野における連邦補助金の相次ぐ取り消しはその象徴であり、進捗や費用対効果に問題があると判断された公共主導型事業を、撤回の対象とする姿勢が鮮明に示された。

同様の発想は、観光・環境関連分野にも及んでいる。ブランド USA に対する連邦拠出の削減や、人員削減を通じた国立公園運営のスリム化に加え、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」や「理念先行」を特徴とする支出は、分野横断的に再検討の対象とされた。

他方で、(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についても、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。結果として、第二次トランプ政権 1 年目の財政運営は、単なる歳出削減ではなく、「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と再編されたと言える。

(3) 国際協調の再調整

第三の評価軸は、米国の国益や政策裁量との整合性を基準に、国際的な制度や多国間枠組みへの関与の範囲と深度を選別的に調整した点にある。第二次トランプ政権は、政権全体としては国際機関や国際的枠組みへの関与を大幅に見直す姿勢を鮮明にしているが、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、分野ごとに関与の水準や姿勢を再設定する対応が取られた。

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 に対して明確な反対姿勢を示し、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 の枠組みには引き続き関与しつつ、本来の安全・効率という航空行政の使命との関係で脱炭素対応は慎重に検討される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。これらを総合すると、第二次トランプ政権の交通・観光分野における国際対応は、多国間枠組みへの関与を前提とするのではなく、米国の国益や政策裁量を確保する観点から、関与の可否や水準を選択的に見直す方向へと再構築されたと整理できる。

以上の三つの評価軸から整理すると、第二次トランプ政権 1 年目の交通運輸・観光政策は、個別分野ごとの施策の集合体というよりも、「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。すなわち、安全や国内産業、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。

運輸交通・観光分野におけるこうした動きは、単なる政策転換や歳出削減にとどまらず、連邦政府がどの分野にどの程度関与し、どの国際枠組みとどの距離感で向き合うのかを再定義する試みと位置づけられる。今後は、これらの方針が制度として定着するのか、あるいは個別分野ごとに調整・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必要がある。

引用・参考文献・出典資料

- 1) Washington Post, “Trump has already issued more executive orders in his second term than in his first”,
<https://www.washingtonpost.com/politics/2025/12/16/trump-executive-orders-second-term/> (参照 2026-1-20)
- 2) 日本国政府及びアメリカ合衆国政府, 戦略的投資に関する了解覚書, 2025 年 9 月 4 日,
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/tariff_measures/houmon/pdf/MOU%28JP%29.pdf (参照 2026-1-20)
- 3) 福原和弥, One Big Beautiful Bill における運輸交通・観光関連部分の概要について,
https://www.jttri.or.jp/jitti_20250711_fukuhara.pdf (参照 2026-1-20)
- 4) 福原 和弥, 米国政府閉鎖 (2025 年 10 月 1 日～) に伴う交通・観光分野への影響,
https://www.jttri.or.jp/jitti_20251002_fukuhara.pdf (参照 2026-1-20)
- 5) White House, Withdrawing the United States from International Organizations, Conventions, and Treaties that are Contrary to the Interests of the United States, January 7, 2026,
<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2026/01/withdrawing-the-united-states-from-international-organizations-conventions-and-treaties-that-are-contrary-to-the-interests-of-the-united-states/> (参照 2026-1-20)
- 6) JETRO, トランプ政権下で変わる自動車政策と見通し (米国),
<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2026/0102/4a0027d557d75458.html> (参照 2026-1-20)
- 7) 福原 和弥, 2025 年 1 月 29 日発生 ロナルド・レーガン・ワシントン・ナショナル空港周辺航空機事故の概要・調査状況・対応について,
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20250318_fukuhara.pdf (参照 2026-1-20)
- 8) 福原 和弥, アメリカ航空産業の現状と今後の展望 — 市場の最新動向と LCC サービスの持続可能性 — (第 163 回運輸政策コロキウム資料),
<https://www.jttri.or.jp/collo250911-11.pdf> (参照 2026-1-20)
- 9) U.S. Department of Transportation, Trump's Transportation Secretary Duffy & FAA Administrator Bedford Announce Prime Integrator to Oversee Construction of Brand New Air Traffic Control System,

December 4, 2025,

- <https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-duffy-faa-administrator-bedford-announce-prime> (参照 2026-1-20)
- 10) U.S. Department of Transportation, Trump's Transportation Secretary Duffy & FAA Administrator Bedford Announce Radar Contracts as Part of Brand-New Air Traffic Control System, January 5, 2026,
<https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-duffy-faa-administrator-bedford-announce-radar> (参照 2026-1-20)
 - 11) U.S. Department of Transportation, Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy Hits Air Traffic Controller Hiring Goal for FY25, September 23, 2025,
<https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-hits-air-traffic-controller-hiring-goal> (参照 2026-1-20)
 - 12) Reuters, US drops Biden plan to require airlines to pay compensation for disrupted flights, by David Shepardson,
<https://www.reuters.com/legal/government/us-drops-biden-plan-require-airlines-pay-compensation-disrupted-flights-2025-09-04/> (参照 2026-1-20)
 - 13) Reuters, US drops Biden plan to require passenger compensation for delayed flights, by David Shepardson,
<https://www.reuters.com/world/us-drops-biden-plan-require-passenger-compensation-delayed-flights-2025-11-14/> (参照 2026-1-20)
 - 14) U.S. Department of Transportation, Aviation Consumer Protection – Latest News,
<https://www.transportation.gov/airconsumer/latest-news> (参照 2026-1-20)
 - 15) Reuters, US proposes to ease airline penalties for consumer protection violations, by David Shepardson,
<https://www.reuters.com/world/us-proposing-help-airlines-avoid-fines-over-consumer-protection-violations-2026-01-07/> (参照 2026-1-20)
 - 16) 中村 由季子, 米国における航空・空港分野の脱炭素化政策に関する動向について
https://www.jttri.or.jp/jitti_20250929_nakamura.pdf (参照 2026-1-20)
 - 17) 釣 慎一郎, 空飛ぶクルマに関する米国の政策の動向について (その 5) ～AAM TC のロードマップ策定・パワードリフト TC に関する AC 発行・MOSAIC Final Rule 発行

～

https://www.jttri.or.jp/jitti_20250820_tsuru.pdf (参照 2026-1-20)

18) 釣 慎一郎, 米国における空飛ぶクルマに関する政策の最新動向 2025 ～取り組みの進展と今後の展望～(第164回運輸政策コロキウム資料),

<https://www.jttri.or.jp/colo251218-11.pdf> (参照 2026-1-20)

19) U.S. Department of Transportation, Advanced Air Mobility National Strategy 2025,

<https://www.transportation.gov/aam-strategy> (参照 2026-1-20)

20) 釣 慎一郎, 空飛ぶクルマに関する米国の政策の動向について(その4) ～パワードリフト SFAR 最終化・バーティポート EB 改訂・CAAT 運営主体選定・eIPP 設立指示～
https://www.jttri.or.jp/jitti_20250703_tsuru.pdf (参照 2026-1-20)

21) 福原 和弥, 米国の海事産業再興に向けた大統領令及び通商法 301 条措置の概要(速報版),

https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20250421_fukuhara.pdf (参照 2026-1-20)

22) 福原 和弥, 山上 寛之, 米国の海事産業再興に向けた動向について(通商法 301 条措置の適用及びその他の動向),
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20251015.pdf (参照 2026-1-20)

23) U.S. Department of Labor, US Department of Labor awards \$13.8M in funding to revitalize, train next generation of America's shipbuilding workforce, January 8, 2026,

<https://www.dol.gov/newsroom/releases/ilab/ilab20260108>
(参照 2026-1-20)

24) 福原 和弥, 米国の海事産業再興に向けた SHIPS 法案の概要(速報版),

https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20250508_fukuhara.pdf (参照 2026-1-20)

25) 福原 和弥, 山上 寛之, 米国の海事産業再興に向けた動向について(通商法 301 条措置の動向),

https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20251216.pdf (参照 2026-1-20)

26) 国土交通省・米国商務省, 「造船についての協力に関する覚書(Memorandum of Cooperation Regarding Shipbuilding)」, 2025 年 10 月 28 日,

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001966582.pdf>
(参照 2026-01-20)

27) Hanwha Philly Shipyard, Hanwha Closes \$100 Million Philly Shipyard Acquisition, December 19, 2024,

<https://hanwhaphillyshipyard.com/hanwha-closes-philly-shipyard-acquisition/> (参照 2026-01-20)

28) HII and HD Hyundai Heavy Industries Sign Memorandum of Understanding, April 7, 2025,

<https://hii.com/news/hii-and-hd-hyundai-heavy-industries-sign-memorandum-of-understanding/> (参照 2026-01-20)

29) HD Hyundai and Huntington Ingalls Industries Join Forces to Build Next-Generation Naval Auxiliary Ships, 2025-10-26,

<https://www.hd.com/en/newsroom/media-hub/press/view?detailsKey=3757&f=3&listRowSize=10&pageIndex=1&pageRowSize=10&q=&srchTagYn=Y> (参照 2026-01-20)

30) White House, Joint Fact Sheet on President Donald J. Trump's Meeting with President Lee Jae Myung, November 13, 2025,

<https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/11/joint-fact-sheet-on-president-donald-j-trumps-meeting-with-president-lee-jae-myung/>

(参照 2026-01-20)

31) 山下 庸介, IMO ネットゼロフレームワークに対する米国の対応とその背景について,

https://www.jttri.or.jp/jitti_20251031_yamashita.pdf (参照 2026-1-20)

32) Los Angeles Times, Trump says he'll investigate California's high-speed rail; authority calls comments 'noise',

<https://www.latimes.com/california/story/2025-02-05/trump-says-hell-investigate-californias-high-speed-rail-authority-calls-comments-noise>

(参照 2026-1-20)

33) U.S. Department of Transportation, U.S. Transportation Secretary Duffy Announces Review of California High-Speed Rail Project, February 20, 2025,

<https://www.transportation.gov/briefing-room/us-transportation-secretary-duffy-announces-review-california-high-speed-rail-project> (参照 2026-01-20)

34) U.S. Department of Transportation, Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy Releases Report Exposing No Viable Path Forward for California's High-Speed Rail Boondoggle, June 4, 2025,

<https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-releases-report-exposing-no-viable-path> (参照 2026-01-20)

35) U.S. Department of Transportation, Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy Pulls the Plug on \$4B for California High Speed Rail's Train to Nowhere, July 16, 2025,

<https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-pulls-plug-4b-california-high-speed> (参照 2026-01-20)

36) California Governor's Office, California sues to stop Trump's politically motivated attack on high-speed rail, July 17, 2025,

<https://www.gov.ca.gov/2025/07/17/california-sues-to-stop-trumps-politically-motivated-attack-on-high-speed-rail/> (参照 2026-01-20)

37) Reuters, California drops lawsuit over Trump decision to pull \$4 billion in high-speed rail funds, <https://www.reuters.com/world/us/california-drops-lawsuit-challenging-trump-decision-pull-4-billion-high-speed-2025-12-27/> (参照 2026-1-20)

38) U.S. Department of Transportation, Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy Cancels California's Additional Rail Fantasy Projects, August 26, 2025,

<https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-cancels-californias-additional-rail> (参照 2026-01-20)

39) U.S. Department of Transportation, U.S. Transportation Secretary Sean P. Duffy Announces Agreement to Save Taxpayers Over \$60 Million by Ending Grant for Texas High-Speed Rail Project, April 14, 2025, <https://www.transportation.gov/briefing-room/us-transportation-secretary-sean-p-duffy-announces-agreement-save-taxpayers-over-60> (参照 2026-01-20)

40) U.S. Department of Transportation, President Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy Cancels \$26 Million in Funds for Doomed DC-Baltimore MagLev Boondoggle, August 1, 2025, <https://www.transportation.gov/briefing-room/president-trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-cancels-26-million-funds> (参照 2026-01-20)

41) Amtrak, Amtrak CEO Leadership Transition, March

19, 2025, <https://media.amtrak.com/2025/03/amtrak-ceo-leadership-transition/> (参照 2026-1-20)

42) Federal News Network, GOP Senators Slam Financially Strapped Amtrak for Paying \$75m in Bonuses, <https://federalnewsnetwork.com/federal-newscast/2024/06/gop-senators-slam-financially-strapped-amtrak-for-paying-75m-in-bonuses/> (参照 2026-1-20)

43) U.S. Department of Transportation, Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy Takes Control of Penn Station Overhaul, Saves Taxpayers \$120 Million, April 17, 2025,

<https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-takes-control-penn> (参照 2026-01-20)

44) U.S. Department of Transportation, Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy Announces Schedule for New York Penn Station "Transformation" Project, New \$43 Million Grant to Jumpstart Work, August 27, 2025,

<https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-announces-schedule-new-york-penn-station> (参照 2026-01-20)

45) U.S. Department of Transportation, Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy Unveils New Acela Trains, Announces Plan to Reclaim Management of Union Station, August 27, 2025,

<https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-unveils-new-acerla-trains-announces-plan> (参照 2026-01-20)

46) U.S. Department of Transportation, Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy Announces Progress in Revitalizing Washington Union Station as Part of President Trump's Agenda to Make D.C. Safe and Beautiful, September 19, 2025,

<https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-announces-progress-revitalizing> (参照 2026-01-20)

47) U.S. Department of Transportation, U.S. Transportation Secretary Sean P. Duffy Urges D.C. Leaders to Improve Transportation Safety in our Nation's Capital as Workers Return to Office, March 6, 2025,

<https://www.transportation.gov/briefing-room/us-transportation-secretary-sean-p-duffy-urges-dc-leaders->

improve-transportation (参照 2026-01-20)

48) U.S. Department of Transportation, U.S. Transportation Secretary Sean P. Duffy to NYC: Clean up Metro Transit, March 18, 2025,
<https://www.transportation.gov/briefing-room/us-transportation-secretary-sean-p-duffy-nyc-clean-metro-transit> (参照 2026-01-20)

49) U.S. Department of Transportation, U.S. Transportation Secretary Sean P. Duffy Calls Out LA Leaders for Failed Response to Riots Ahead of FIFA World Cup and Olympics, June 26, 2025,
<https://www.transportation.gov/briefing-room/us-transportation-secretary-sean-p-duffy-calls-out-la-leaders-failed-response-riots> (参照 2026-01-20)

50) U.S. Department of Transportation, Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy to Chicago & Boston: We're Not Waiting for the Next Iryna, September 19,
<https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-chicago-boston-were-not-waiting-next> (参照 2026-01-20)

51) U.S. Department of State, Visa Waiver Program,
<https://travel.state.gov/content/travel/en/us-visas/tourism-visit/visa-waiver-program.html> (参照 2026-01-20)

52) AP News, US plans to check social media of visa-free travelers,
<https://apnews.com/article/esta-visa-waiver-social-media-travel-foreigners-9a1daaba39ffb7bf24f0f411c2a0275> (参照 2026-01-20)

53) Manifest Law, U.S. Introduces \$250 Visa Integrity Fee for Nonimmigrant Travelers (Updated Nov 17, 2025),
<https://manifestlaw.com/blog/immigration/news/visa-integrity-fee/> (参照 2026-01-20)

54) TravelPulse, US announces new Visa Integrity Fee: here's how much it will cost,
<https://www.travelpulse.com/news/destinations/us-announces-new-visa-integrity-fee-heres-how-much-it-will-cost> (参照 2026-01-20)

55) Airlines for America et al., Industry Sign-On Letter on the Visa Integrity Fee (VIF) to the U.S. Department of Homeland Security and the U.S. Department of State, November 19, 2025,
[https://www.buses.org/wp-](https://www.buses.org/wp-content/uploads/2025/11/UST25-VIF-Sign-On-Letter.pdf)

[content/uploads/2025/11/UST25-VIF-Sign-On-Letter.pdf](https://www.buses.org/wp-content/uploads/2025/11/UST25-VIF-Sign-On-Letter.pdf)
(参照 2026-01-20)

56) White House, Restricting the Entry of Foreign Nationals to Protect the United States from Foreign Terrorists and Other National Security and Public Safety Threats, June 4, 2025,
<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/06/restricting-the-entry-of-foreign-nationals-to-protect-the-united-states-from-foreign-terrorists-and-other-national-security-and-public-safety-threats/> (参照 2026-01-20)

57) White House, Restricting and Limiting the Entry of Foreign Nationals to Protect the Security of the United States, December 16, 2025,
<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/12/restricting-and-limiting-the-entry-of-foreign-nationals-to-protect-the-security-of-the-united-states/> (参照 2026-01-20)

58) Reuters, Trump expands visa travel exception for major sporting events,
<https://www.reuters.com/sports/trump-expands-visa-travel-exception-major-sporting-events-flm-2026-01-16/> (参照 2026-01-20)

59) AP News, How Canada could become a U.S. state,
<https://apnews.com/article/how-canada-could-become-us-state-42360e10ded96c0046fd11eaaf55ab88> (参照 2026-01-20)

60) Washington Post, In address, Trump repeats call to acquire Greenland, retake Panama Canal ,
<https://www.washingtonpost.com/world/2025/03/05/trump-greenland-panama-canal-control/> (参照 2026-01-20)

61) Reuters, Vance attack on Europe overshadows Ukraine talks at security conference,
<https://www.reuters.com/world/europe/zelenskiy-expected-meet-vance-munich-security-conference-begins-2025-02-14/> (参照 2026-01-20)

62) Skift, Tourists Give Up on the United States of America,
<https://www.skift.com/2025/12/09/tourists-give-up-on-the-united-states-of-america/> (参照 2026-01-20)

63) Brand USA, How Brand USA Is Funded,
<https://www.thebrandusa.com/node/415246> (参照 2026-01-20)

64) Congress.gov, H.R. 6128 – VISIT USA Act, 119th

Congress,

<https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/6128/text> (参照 2026-01-20)

65) White House, Making America Beautiful Again by Improving Our National Parks,

<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/07/making-america-beautiful-again-by-improving-our-national-parks/> (参照 2026-01-20)

66) White House, Fact Sheet: President Donald J. Trump Makes Our National Parks Great Again,

<https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/07/fact-sheet-president-donald-j-trump-makes-our-national-parks-great-again/> (参照 2026-01-20)

67) National Park Service, Entrance Passes,

<https://www.nps.gov/planyourvisit/passes.htm> (参照 2026-01-20)

68) AP News, Higher fees for foreigners visiting US national parks stokes tourism concerns,

<https://apnews.com/article/national-parks-foreigners-100-charge-36fb143973040be8e7a55b6c2face422> (参照 2026-01-20)

69) Washington Post, A better way to fund national parks, <https://www.washingtonpost.com/ripple/2026/01/17/national-parks-international-tourists-fees/> (参照 2026-01-20)

70) National Parks Conservation Association, Parks Group Urges Congress to Protect National Park Funding and Staffing as Budget Agreement is Made to End Longest Government Shutdown in History (Nov 12, 2025) , <https://www.npca.org/articles/11207-parks-group-urges-congress-to-protect-national-park-funding-and-staffing-as> (参照 2026-01-20)

71) U.S. Travel Association, Government Shutdown's \$6 Billion Toll on Travel and the U.S. Economy,

<https://www.ustravel.org/news/government-shutdowns-6-billion-toll-travel-and-us-economy> (参照 2026-01-20)

72) Friends of the Smokies, Explained: 2025 Government Shutdown in the Smokies,

<https://friendsofthesmokies.org/blog/2025-government-shutdown-explained-by-friends/> (参照 2026-1-20)

73) White House, Establishing the White House Task Force on the FIFA World Cup 2026, March 7, 2025

<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/03/establishing-the-white-house-task-force-on-the-fifa-world-cup-2026/> (参照 2026-1-20)

on-the-fifa-world-cup-2026/ (参照 2026-1-20)

74) White House, Establishing the White House Task Force on the 2028 Summer Olympics, August 5, 2025

<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/08/establishing-the-white-house-task-force-on-the-2028-summer-olympics/> (参照 2026-1-20)

75) White House, Fact Sheet: President Donald J. Trump Establishes White House Task Force on the 2028 Summer Olympics, August 5, 2025

<https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/08/fact-sheet-president-donald-j-trump-establishes-white-house-task-force-on-the-2028-summer-olympics/> (参照 2026-1-20)

76) Front Office Sports, Trump Big Beautiful Bill Olympic, World Cup Security,

<https://frontofficesports.com/trump-big-beautiful-bill-olympic-world-cup-security/> (参照 2026-1-20)