

Amtrak Connects USからみる 米国における都市間旅客鉄道輸送

ながせ ゆういち
永瀬 雄一

交通経済研究所副主任研究員



はじめに

米国における都市間旅客鉄道輸送を担うアムトラックは、設立当初から 50 年以上にわたり一度も黒字を計上しておらず、連邦政府や州政府による補助金を頼りに事業運営がなされている。そのためアムトラックは、持続可能な経営、すなわち補助金に依存しない事業運営方法を模索しており、その一つが 2021 年 5 月に発表された Amtrak Connects US という都市間旅客鉄道輸送サービス拡充計画である。本稿では、アムトラックが創立 50 周年を機に発表した Amtrak Connects US から米国における都市間旅客鉄道輸送の現状について概観し、今後の都市間旅客鉄道輸送について考察する。

アムトラック

アムトラックは鉄道事業者の慢性的な不採算部門であった旅客部門を引き継いで 1971 年に設立された公社であり、旅客鉄道輸送法 (Rail Passenger Service Act of 1970) によって全国的な

都市間旅客鉄道輸送の運営を義務付けられている。全国的な旅客鉄道を運営しているが、保有している線路は北東回廊 (ワシントン D.C. ～ニューヨーク～ボストン間、735km) の一部等のみであり、ほとんどの路線では貨物鉄道事業者から線路を借りて運行している。また、アムトラックへの連邦政府からの補助金額は概ね 5 年ごとに定められている授權法¹⁾ によって決められるが、同法には連邦政府によるアムトラック運営の指針が示されており、アムトラックはそれに従って運営がなされている。

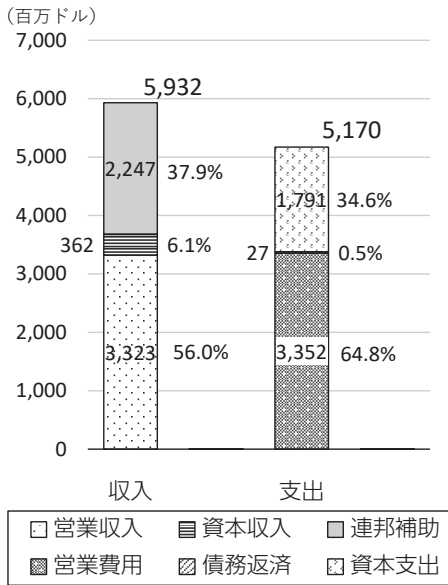
2019 年度のアムトラックの収入は 59 億 3,181 万ドルで、そのうち連邦補助が 22 億 4,687 万ドルと約 38% を占めている (図 1)。アムトラックは、主に北東回廊、州支援路線、長距離路線 (750 マイル (約 1,200km) 以上) の 3 区分から構成されており、図 2 からアムトラックの収益の柱は北東回廊であることがわかる。州支援路線と長距離路線は営業利益がマイナスであり、特に長距離路線の赤字幅が大きい。また、長距離路線の連邦補助は 11 億 7,900 万ドル (長距離路線

1) 連邦政府が予算を決定するために制定する法律。

収入の68.5%)を占めていることから、長距離路線がいかに連邦補助に依存しているのかがわかる。

北東回廊と連邦補助に依存している収益構造はアムトラック発足当初から変わらないが、2015年の授權法であるアメリカ陸上交通修正法

図1 アムトラックにおける収入・支出内訳(2019年度)

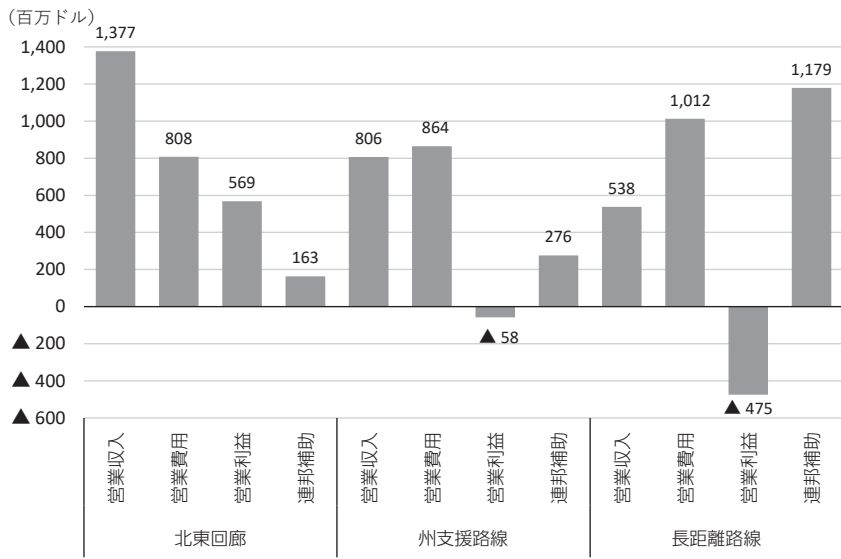


出典：図1・2は Amtrak「Amtrak Monthly Performance Report」より筆者作成

(Fixing America's Surface Transportation Act)により、北東回廊から州支援路線や長距離路線への内部補助ができなくなった。そのため、アムトラックとしては北東回廊以外の2区分での収益改善が重要な課題となっている。なお、北東回廊からの内部補助ができなくなった理由は、北東回廊の収益を北東回廊のインフラ整備の財源とするためである。北東回廊の大部分はアムトラックがインフラを保有しているが、北東回廊の維持管理や設備の老朽化対策に資金を回せていないことはアムトラックの大きな課題の一つとなっている。

アムトラックは、以前より構造的な欠陥の一つとして、設備投資や列車運行に対して十分な財源が確保されない一方で都市間旅客鉄道の運行義務を負わされていることが指摘されている。アムトラックは、毎年5億ドルの赤字を出していた鉄道事業者の旅客部門を引き継いで設立されており、そもそもマイナスからのスタートであった。連邦政府からの補助金は運営費の補填となり、運行本数や定時性、安全性を確保するための車両の新造・更新や、貨物鉄道事業者保有の線路に旅客列

図2 3区分別の収入等(2019年度)



車を走らせるための運行容量改善といった旅客鉄道運行のためのインフラ整備に割く資金が不足している。そのため、旅客鉄道輸送として提供するサービス水準が低くなり、サービス水準が低いため利用が低迷し、運賃収入が伸びないという悪循環に陥っている。

Amtrak Connects US の概要

Amtrak Connect Us は、連邦政府がアムトラックへ 15 年間で 750 億ドルを拠出し、アムトラックと州政府が協働して、新規路線の開設や既存の路線の改善等を進め、鉄道利用者を増やそうという計画である。ヒューストンやアトランタなどの主要都市の路線の改善や、ラスベガスやナッシュビルなどへの新規路線の開設などを含め、2035 年までに 39 の回廊路線を新設し、既存の 25 路線を改善、160 駅を新設することで、年間 2,000 万人以上の利用者の増加を見込むとしている。なお、回廊路線 (Corridor) とは 300 マイル (約 480km) 程度の、各州の拠点となる都市間を結ぶ鉄道路線である。300 マイルは、自動車を運転するには遠すぎるが、飛行機では近すぎる距離であり、旅客鉄道が最高時速 110 マイル (時速約 180km) 程度で運行できれば他の交通機関と競争が可能な距離とされている。

Amtrak Connects US は回廊路線の拡充により全米の都市間旅客鉄道輸送ネットワークの利便性を上げ、鉄道利用者を増やすという計画である。そして新設・改善された回廊路線は 5 年かけて、連邦政府の補助金をもとにしたアムトラックからの出資を段階的に削減した後、回廊路線ごとにアムトラックの州支援路線として旅客鉄道輸送サービスを継続することになる (ただし、後述するがアムトラック以外の事業者が運行する可能性もある)。

そのため、回廊路線拡充のために整備された旅客鉄道輸送インフラは、州政府が維持・管理を行うこととなる。

州支援路線

前述の通り、Amtrak Connects US によって拡充された回廊路線は、その後州支援路線として運営されていくことになる。そもそも州支援路線とは、北東回廊以外の短距離路線 (750 マイル (約 1,200km) 未満) を対象に、州政府との契約により運行する路線であり、長距離路線との接続の役割も担っている。2022 年度末時点において、アムトラックは、17 州の 20 機関、28 の短距離路線について運行契約を結んでおり、州支援路線による収入²⁾は、アムトラック全体の 2 割程度を占めている。

州支援路線の契約にあたり州政府は、州政府が必要とするサービスを提示し、適切な金額で委託することが必要となる。なお、州支援路線は、必ずしもアムトラックに運行委託する必要はなく、州政府はアムトラックとの合意のもとサービス内容や予算等に合わせ適正な事業者に委託することができる。州支援路線を運行するための費用や資本費用の分担については、乗車券収入で賄いきれない営業費用と一部の資本費用を州政府が補助し、乗車券収入が増加すると、州政府の補助は減額されるような仕組みがとられている。

Amtrak Connects US においては、回廊路線の拡充とその後の州支援路線としての運営を推進しているが、その背景としてカリフォルニア州の成功事例が挙げられる。カリフォルニア州では道路混雑の解消等の目的から、自動車の代替手段として鉄道サービスの提供を行うとし、アムトラックと協働して州内の 3 回廊路線について、列車走行

2) 州支援路線の乗車券収入と州支援路線補助金を合計したもの。

速度の向上、運行容量増大のための大規模な支援を行い、利用者数、収入ともに大きく伸ばした実績がある。当該回廊路線の一つであるキャピトル回廊は、2019年度の利用者数が177万7,000人、収入が38億ドルと、1998年度と比較して利用者数384%、収入608%と、ともに大幅に伸びている。なお、キャピトル回廊では沿線自治体によって組織されたキャピトル回廊共同事業体(Capitol Corridor Joint Powers Authority)という広域行政組織によって運営が行われており、その財務や法務といった管理業務はBART³⁾に委託されている。

Amtrak Connect US のポイント

Amtrak Connects US のポイントは、アムトラックが回廊路線の拡充のための初期資本投資および初期運営コストを最大100%負担することを、州政府に対して提案していることである。そのため、資金難を理由としてアムトラックとの契約に二の足を踏んでいた州政府としても受け入れやすい枠組みとなっている。

連邦政府は、Amtrak Connects US に巨額の補助金を拠出することで、都市間旅客鉄道輸送インフラを整備し、アムトラックが過去に指摘された設備投資や列車運行に対して十分な財源が確保されていないという課題の解消を進めたいと考えた。また、その整備したインフラの維持・管理を州政府が担うことにより、アムトラック維持のための連邦補助金の削減を進める。そして、アムトラックは北東回廊以外からの収益の確保について州支援路線の拡充に活路を見出し、Amtrak Connects Us に興味を示している州政府は初期費用負担がない中での旅客鉄道輸送サービスの提

供可能性に対して期待していることが考えられる。Amtrak Connects US は、アムトラックの発表した計画ではあるが、連邦政府による都市間旅客鉄道輸送インフラ整備のための計画ともいえる。

Amtrak Connects Us による州支援路線の拡充は、アムトラックに安定的な収入をもたらし、連邦補助の低減につながることから、アムトラックが連邦政府からの補助金に過度に依存しない持続可能な経営状況を作るにあたっては妥当であるとする。特に初期インフラ整備コストをアムトラックが担うことの効果は大きく、今後回廊路線は少なからず広がっていくと考える。ただし、回廊路線を維持していくためには、地域のニーズを知る州政府が、地域の実情に合わせた適正なサービスレベルを州政府の財政を勘案して設定することで、必要を満たすに足るレベルのサービスを提供することが重要と考える。維持費は州政府が担うのが前提であり、もし計画段階で地域に旅客鉄道輸送サービスのニーズがないと判断されれば、州政府はニーズと予算にあった別の輸送手段を選択するであろう。

Amtrak Connects US の課題

アムトラックがAmtrak Connects Us を推進するにあたり、3つの課題がある。

1つ目が州政府の運営能力の有無である。前述の通り、州支援路線において州政府は、維持費の負担とともに運営を行い、路線を維持していく必要がある。そのため、州政府には、旅客鉄道の運営に関する知識・経験が必要となる。カリフォルニア州の成功要因としては、旅客鉄道サービスに対して初期投資ができる環境にあっただけではなく、管理業務を旅客鉄道事業の運営経験がある

3) BART (San Francisco Bay Area Rapid Transit) はカリフォルニア州のベイエリアで運行されている旅客鉄道システムを運営している公社。

BART に委託したことも大きいと考える。

2 つ目は、州政府との関係性である。共和党が政権を運営している州では Amtrak Connects Us を推進するのは難しいことが考えられる。共和党は以前よりアムトラックの存在自体に否定的な立場をとっていることから、交渉が難航することが考えられる。

3 つ目は、線路を保有する貨物鉄道事業者との折衝である。米国の線路の多くは、貨物鉄道事業者が保有している。そのためアムトラックは、線路容量や線路の優先権等、旅客鉄道が必要なサービス水準を確保・維持するために貨物鉄道事業者と交渉する必要がある。現状においても、法的に優先権は旅客鉄道にあるにもかかわらず、貨物鉄道が優先されていることが少なからずあり、旅客鉄道の運行本数や定時運行率等サービス水準が上がらない要因の一つとなっている。

おわりに

Amtrak Connects US は、新設する旅客鉄道が必要なのか、必要なのであればどの程度必要なのか、それが持続可能なものなのかという議論の上で講じられるものである。繰り返しになるが将来的な維持費は州政府が担うことが前提としてある。そのため、地域が本当に都市間旅客鉄道を必要としているのか、より明確に提示されと考えられ、Amtrak Connects US の進捗如何によって、今後の米国における都市間旅客鉄道輸送サービスの必要性の有無が示唆されるだろう。

主な参考文献

- Amtrak (2021), 「Amtrak Connects US Vision for Improving Transportation Across America」等アムトラック刊行物
- Amtrak Reform Council (2002), 『An Action Plan for the Restructuring and Rationalization of the National Intercity Rail Passenger System: A Report to the Congress』
- Capitol Corridor Joint Powers Authority (2020), 「Performance Report FY19」
- U.S. Government Printing Office (2006) 「Current Governance Issues at Amtrak」
- 川尻亜紀 (2003 年), 「米国における都市間旅客鉄道改革——連邦政府によるアムトラック改革案」, 運輸と経済 2003 年 11 月号
- 川尻亜紀 (2002 年), 「米・アムトラック, 営業停止の危機回避」, 運輸と経済 2002 年 8 月号
- 北川尚 (2009), 「米国都市間鉄道の現状と将来」, JREA52 巻 2 号
- 久保田修司 (2005 年), 「アムトラック改革の動き」, JARTS 190 号
- 瀬領大輔他 (2020 年), 「日本と米国の高速鉄道投資の比較」, (2022 年 4 月 14 日閲覧)