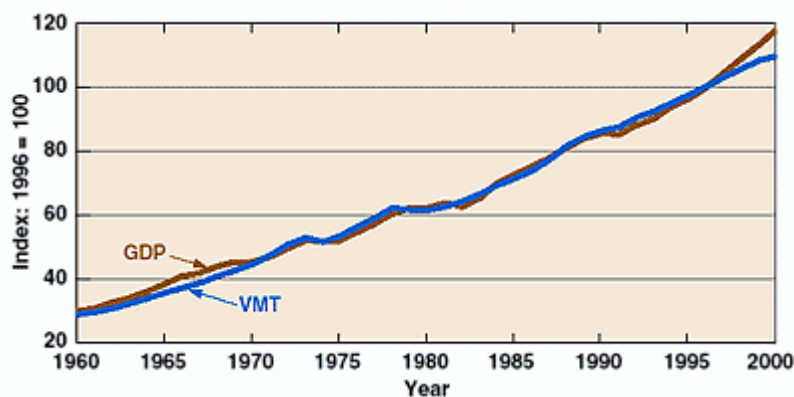


4 米国アムトラックの現況と課題

はじめに

米国では、1950年代のアイゼンハワー大統領の在任中大統領自らの強力なイニシアティブにより幾多の困難を乗り越えて州際道路制度を創設し、ガソリン税等を財源として高速道路を急速に整備し、国土全体にあまねく張り巡らされたネットワークによる交通制度の確立が人及び貨物の迅速かつ円滑な移動を可能にし、米国の経済の発展に著しく寄与してきたことは論を俟たない。

図表1 GDPと自動車走行の関連



出典：DOT Our Nation's Highways 2000 より

(国の経済と高速道路走行の間には強い連関がある。1930年代以来、GDPとVMT(Vehicle-Miles of Travel)は1970年代のエネルギー危機も含めて全く同様の傾向を辿っている。)

この空前の自動車中心の交通体系を支えているのは多くの要因が絡んでいると見られるがそのうちの大きな要素は燃料となるガソリン価格が割安ということであろう。

過去のエネルギー危機の一時期を除いてガソリン価格はガロンあたりレギュラーで1ドル30セント(\$1 = 105円換算で40円/リッター)程で安定的に推移してきた。

ところがこの割安のガソリン価格については近年の原油価格の高騰により先行きに暗い影が投げかけられている。

米の指標原油であるWTIの平均価格は1998年において14.39ドル/バレルであったが、その後、2000年には平均が30.37ドル/バレルと上昇した。その後、2001年及び2002年の平均は25ドル/バレル台まで下がっていたが、2003年には平均で31.06ドル/バレルまで上昇した。顕著な上昇が生じたのは2004年に入ってからであり、10月には55ドル台という高値を記録している。需要と供給側双方に価格高騰の要因はあるがいずれにしろ一時的なものというより、今後ともかなり長期にわたって、高止まり傾向が続くという

のが大方の予測である。

もっとも最近 GS において 1 ガロン 2 ドルを超えるといってもリッター当たり換算でレギュラーで 50 円を超える程度であるからわが国のそれに比較すればまだまだ割安とはいえるが。

こうしたガソリン価格の高騰を受けて消費者としては自衛策を講じ、それまで人気のあった SUV を小型車に切り替えを行ったりハイブリッド車が注文後数ヶ月も納入待ちといった状態が目につくようになってきている。

しかし目をより大局的に転じてみると、主要な交通手段としての自動車（及びこれと機能的にも物理的にもリンクした航空）のみでは益々増加する交通需要に対応することが年々困難になってきており、州際道路等高規格の道路においてはいたるところで渋滞が深刻化しその新建設のための財源の確保が特に大都市域内及び周辺地域においては現下の喫緊の課題となっている（当研究所「公共投資と日本経済 40 号」200 ページ以下参照）。道路財源を確保するための基本法である TEA-21 法（Transportation Equity Act of the 21）は 03 年 9 月末で失効し、それ以降この法に代わるものとして大幅な道路財源の増額を目的とした新たな 6 ヶ年法 SAFETEA（Safe, Accountable, Flexible, and Efficient Transportation Equity Act of 2003）が議会で論議中であるが、連邦政府と議会の間でガソリン税の引き上げをめぐる厳しい対立があり、いまだに議会で成立を見ない。

一方では州際道路を初めとする高速道路については全国的に渋滞が深刻化している（図表 2 参照）。

図表 2 許容量を超えている州際道路等高速道路（1998 年）



（出典 FHA）

高速道路およびそれにリンクする航空手段への負荷を軽減し、旅客の鉄道への分担強化、すなわち鉄道利用の一層の推進という声をもっと聞こえてきてもよさそうであるが議会を初めとして TV、新聞といったマスメディアにおいてもそういった意見をとんとみることではない。

これは今のアムトラックという鉄道制度の現状があまりに多くの問題を抱え過ぎているため政策決定の最高の舞台ともいべき議会において言葉は悪いけれど重箱の隅をつつくような議論が行われているのみで根本的な問題を放置しつつ先送りにしていることが原因である。むしろ議会においては補助金を引き換えにして地元路線存続に関して政治的な圧力を用いてアムトラックの経営自立、経営効率化に対して足を引っ張っているとの批判も強い。

また利用者である国民の間においても 01 年の同時テロ以降の一時期を除いてこれだけのガソリン価格の高騰を前にしても鉄道を現状より以上に利用しようという声は全く起きてこないのは異常であるが、これはアムトラックの営業状況の現状があまりにひどいからというほかはない。

以下アムトラックの現状とその問題点を見ていく。

4.1 アムトラックの営業状況

(1) アムトラックの誕生

アムトラックとは正式名称は「National Railroad Passenger Corporation (NRPC)」で全米鉄道旅客輸送公社と訳されている。「American Track」または「American Travel Track」の合成語とも言われている。

その沿革は貨物鉄道から始まる。

米国の貨物鉄道は 1916 年には 1,500 もの企業により 40 万キロに及ぶ路線の営業を行い隆盛を極めたが第二次大戦後にはトラック輸送との競争の結果、それまでであった 65% のシェアが 35% にも低下しこれ以降、経営悪化により 1970 年には企業数も 500 に落ち込んだ。1970 年には米国最大のペンセントラル及び関連企業が更正手続きを申請したが通常の更正手続きでは対応できないと判断されこれを契機として国有化が行われ、コンレイル (Consolidated Rail Corp. Conrail) が設立された (以上「アメリカ合衆国運輸事情」より)。

この際貨物経営救済策として貨物鉄道会社にとって負担となっていた旅客鉄道について鉄道旅客サービス法 (The Rail Service Act) により連邦政府の出資が行われてアムトラックが設立され、1971 年 5 月 1 日より営業が開始された。

その後貨物経営の方は幾多の変遷を経て、特にカーター政権のときの大幅な運賃規制緩和等を受けて、営業の合理化サービスの向上の推進が行われていった。

他方アムトラックについては先述のペンセントラル（そのうちのペンシルバニア鉄道とニューヘブーン鉄道所有の）の有していた鉄道敷「北東回廊路線 Northeast Corridor（ワシントン DC、NY とボストンを結ぶおおよそ 750 マイル、全体総延長の 3%程度）」を所有するのみで残りの大半の鉄道敷は貨物鉄道会社からの賃借によっている。

こうして鉄道敷のほとんどを所有しない公社が鉄道運行のみは排他的独占的に行うようになった。

が、営業は設立以来黒字を出したことはなくその現下の緊急最大の課題は経営の自立（Operational Self-Sufficiency）の達成である。

(2) 営業状況

図表 3 アムトラック営業路線図



図表 4 各国の旅客輸送分担割合

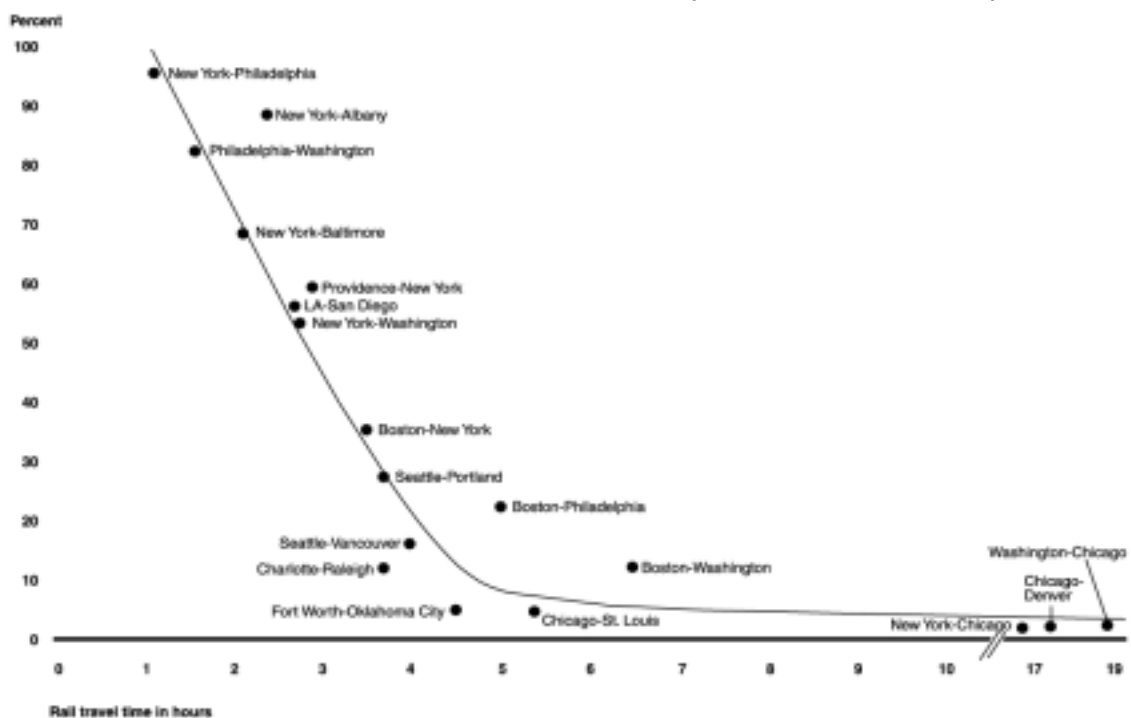
	鉄道		自動車				航空機		船舶		合計			
	10億人キロ	%	10億人キロ	%	10億人キロ	%	10億人キロ	%	10億人キロ	%	10億人キロ	%		
1998年12月期														
日本	385.1	27.0%	88.7	6.2%	866.9	60.9%	955.6	67.1%	79.3	5.8%	4.5	0.3%	1,424.5	100.0%
イギリス	42.0	5.9%	43.0	6.1%	616.0	87.0%	699.0	93.1%	7.0	1.0%	N.A.	N.A.	708.0	100.0%
ドイツ	66.5	7.1%	75.9	8.1%	755.7	80.8%	831.6	88.9%	37.5	4.0%	N.A.	N.A.	935.6	100.0%
フランス	64.5	8.1%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	721.0	90.1%	14.5	1.8%	N.A.	N.A.	800.0	100.0%
イタリア	56.0	6.4%	89.2	10.3%	711.1	81.8%	800.2	92.1%	9.0	1.0%	3.8	0.4%	868.9	100.0%
アメリカ	22.5	0.6%	48.3	1.2%	3,166.5	79.4%	3,214.8	80.6%	749.8	18.8%	N.A.	N.A.	3,987.1	100.0%

（日本 2000 年 3 月期、米国 1997 年 12 月期、日本運輸白書等より）

営業走行マイル数は 46 州プラスワシントン DC において総延長 22,000 マイル(35,200 キロ、うち所有鉄道敷 785 マイル、1,256 キロ、全体のうちの 3.6%) で平均一日 64,000 人の旅客を輸送している。これに対して航空旅客は 180 万人/日、高速バスは 984,000 人/日となっている(2001 年 GAO 調べ)。

米国の場合旅客についての各交通手段別の割合を人キロ単位で見ると(図表 4)、鉄道 0.6%、自動車 80.6%、航空機 18.8%となっており鉄道が 27%を占めるわが国と大きく相違していることが分かる。

図表 5 アムトラックの市場占有率(航空サービスとの比較)



(出典 マッキンゼー & カンパニー社)

旅客についての市場占有率は図表 5 のごとく比較的近距离の場合(NY-ワシントン DC 間、2 時間 30 分くらい) は航空機利用も含めた全体(自動車は含まない) のうちの 50% 以上が鉄道を利用するのに対して、ボストン - ワシントン DC 間(6 時間以上) では 1 割程度に落ち込む。

概して 100 マイル以内では鉄道、100 マイルから 500 マイルの間では他の交通手段との激しい競争が行われ 500 マイル以上では航空を選択するのが通常といえる。

アムトラックでは、少しでも長距離客を確保しようと自社所有の北東回廊路線では時速 240 キロを出すアセラ(Acela - Acceleration と Excellence の合成語) を走行させて、時間の短縮努力を行っている。

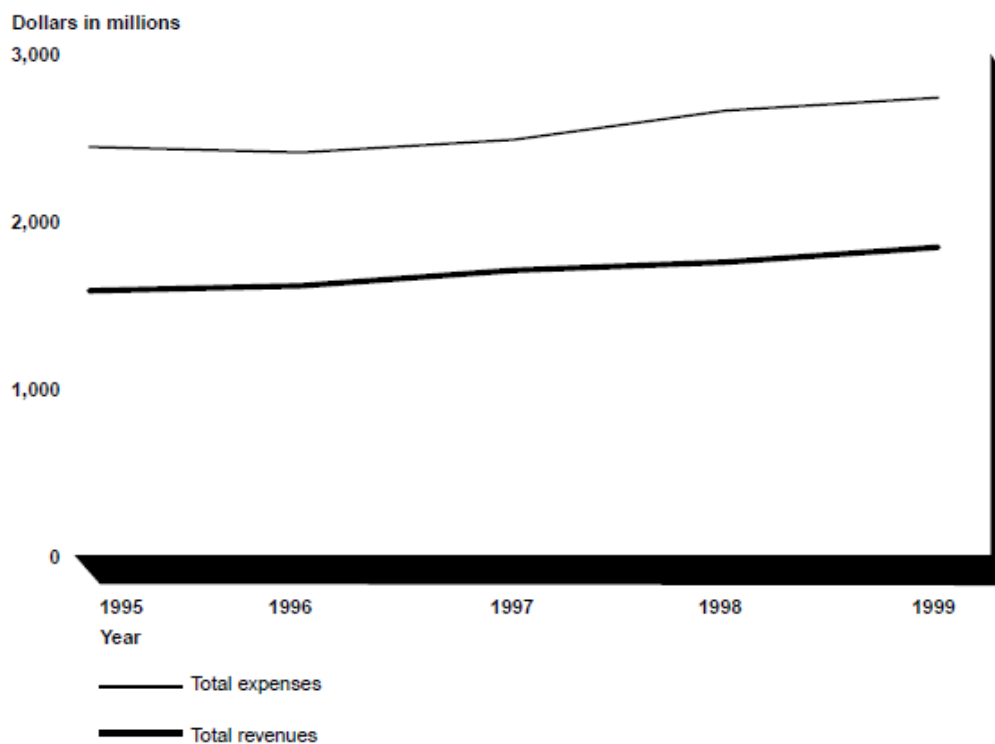
しかしながら時間遵守となると 2004 年度においての時間遵守率は 71.8%、特に高額の

料金を取られる Acella でさえも目標遵守率 94%に対して 74.7%となっていることに対して利用客の不満は高まっている。

4.2 アムトラックの財務状況

アムトラックは設立以来営業のみでも毎年度損失を出しこれを主として地方政府からの補助で賄いその上適切な新規投資、修繕費等資本支出についても連邦政府、州政府等からの補助に頼らざるを得ない状況である。

図表 6 アムトラックの 1995 - 99 年の総営業収入支出比較



(出典 GAO)

現在のアムトラックの財務状況は毎年、総営業収入が概ね 20 億ドルに対して総支出が 30 億ドル超で 10 億ドル以上の赤字が続いている。またこのような営業収支以外に資本支出が年額で 10 億ドルほどになっている。

図表 6 のように営業すればするほど損失が発生し、その収支差は収束どころか発散状態となっている。

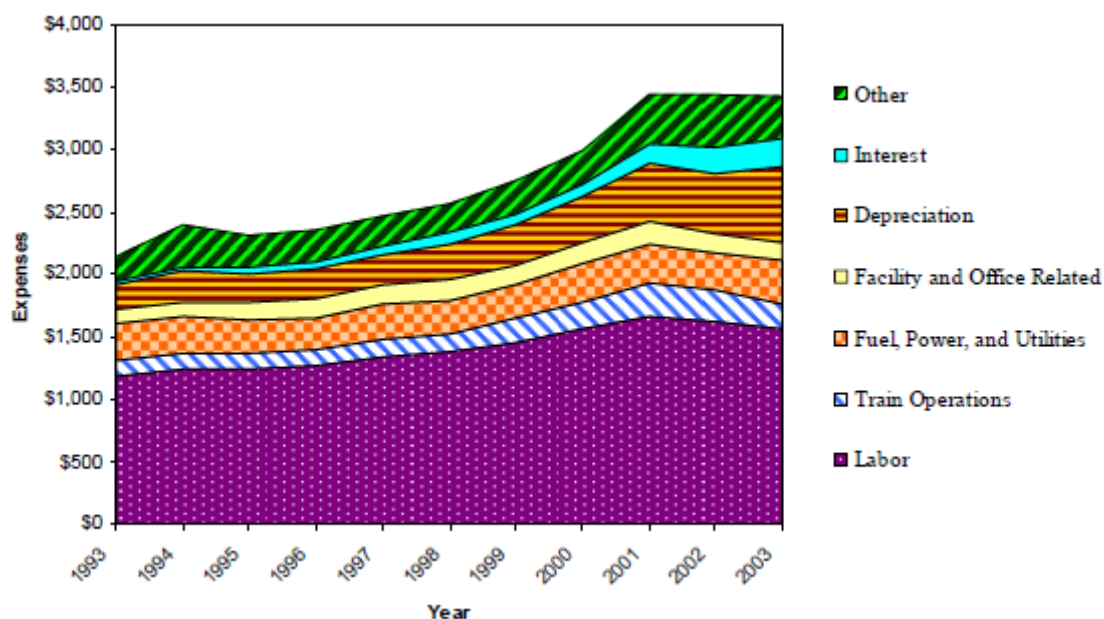
支出の内訳を見ると図表 7 のごとく 2003 年度で総支出額 34.2 億ドル、うち人件費が 15.6 億ドルで 45.5%を占め、これが経費削減の大きなネックとなっている (Assessment of

Amtrak's 2003 and 2004 Financial Performance and Requirements –by Inspector general,11-18,04)

2003 年度現在で 2 万人ほどの従業員の削減は今後も大幅には見込めない。

また自己所有の北東回廊路線以外の鉄道敷地への賃借料の支払いも毎年 1 億ドルに達し、これも 1995 年以降増大基調にある。これら他社所有の鉄道敷地についてはアムトラックが運行についての法的優先権 (a statutory right of way to access to other railroads tracks) を有するとはいえ、その成り立ちからして両者は所謂犬猿の仲ともいえ、その使用契約締結をめぐることは常に難航する。

図表 7 アムトラックの支出内訳 (1993 - 2003 年度、単位 million)



(出典 前述 Inspector General 報告書)

連邦が 1976 年以降 2003 年度までの 28 年間に 417 億ドル (2002 年価格)、毎年平均で 15 億ドルの補助金を営業、資本支出両方に出してきている。

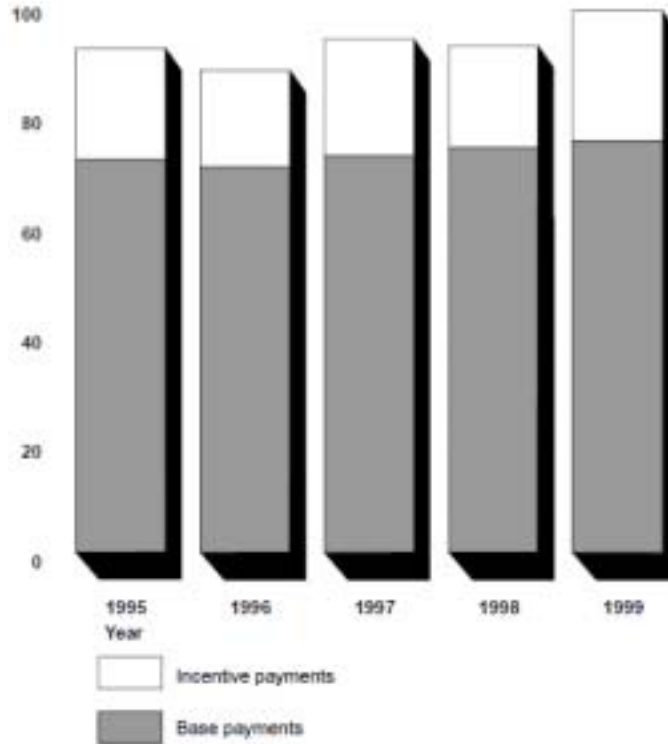
最近、ここ 5 年では平均 10 億ドルの補助になっている。

これに対して、アムトラック側は本来現状の制度を安定的に運用するためには 2004 年度のみで 18 億ドル必要としておりこれは過去 5 年間にわたり連邦政府から受けてきた補助金年額 10 億ドルの倍にもなる。2004 年度は連邦政府に対して営業損失補填として 8 億ドル要求したが結果として認められたのは連邦政府からは 2 億ドル程度であった。

またこうした営業損失の補填以外にも長期間にわたって新幹線の定時走行の維持のためのリニューアル等も含めて必要な投資を後ろ送りしてきており (capital backlog) その解消に必要な費用として 60 億ドル (うち北東回廊に 38 億ドル) と見積もっているが毎年度連邦政府からは 7 億ドル、州、地方政府からの補助も含めて、8 から 9 億ドルが認められるだけである。

こうした中で 2002 年 7 月には営業用の資金が不足して交通省が緊急に 1 億ドルの融資を行う状態である。

図表 8 アムトラックの他社への支払額（1995 - 99 年度、単位 million）



(出典 GAO)

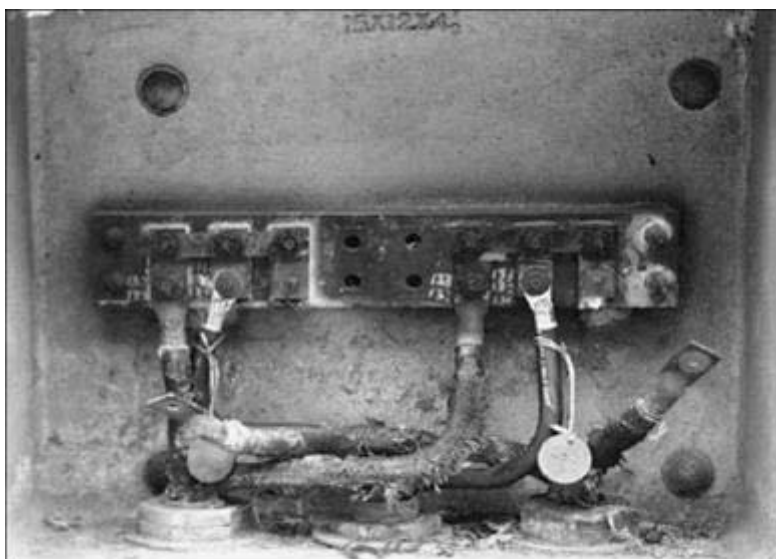
こうした資金不足が常態化しているため施設の維持、修繕等も十分行われる余地もなく GAO は以下の写真を添付して、議会に対して警告を発している状況である (GAO: Amtrak FY04 Operating and Capital Budgets)



(ワシントン DC とペンシルバニアを結ぶ路線、メリーランド州内。氷結や融雪を繰り返し、ひびの入った橋脚)



(北東回廊のペンシルバニア - フィラデルフィア間の鉄道敷地。排水が十分ではなく矢印の箇所に水がたまり、線路地盤を弱化させる)



(北東回廊の電気供給盤、ワイヤがぼろぼろになり朽ちている。ショートの原因ともなる)

4.3 今後の対策をめぐるさまざまな論議

1. 2002年アムトラック改革委員会(97年 Amtrak Reform and Accountability Act によって設立された独立の監視委員会)は以下のような抜本策を提言した。

北東回路の自己所有の路線管理は新設の国営インフラ所有機関に移管する。

自主経営が可能な北東回路シアトル近郊路線は分割、独立する。

採算困難な長距離路線は別会社を設立しフランチャイズ方式により入札させ競落企業に運営を一任し、必要な補助金を支出する。

本案に対しては、長距離路線については相当思い切った補助金を与えない限り、採算上無理との意見が大勢である。

これについてはその後継続して議論が行われた形跡はない。

2. 経営が順調な貨物会社に旅客部門を併せ持たせ、上下一体の管理を行わせるとの意見もある。

これに対して経営難から Conrail を発足させた当初の頃はともかく、その後の経営が順調になった今日、元来独立志向の強い貨物会社にとって連邦及び地方政府の補助金を受け入れることについては相当強い反発がある。

それに加えそもそも旅客部門の不調が足を引っ張って経営悪化に陥り、その結果 1970 年不採算部門を集約してアムトラックが発足した経緯を考慮すると、貨物各社にはいま

だに旅客部門を担うことに対する根強い抵抗感がある。

3. 2002年6月の各国鉄道改革状況調査を行った議会事務局による報告書の見解

(Foreign Intercity Passenger Rail: Lessons for Amtrak? June 7th, 2002)

本報告書はカナダ、フランス、ドイツ、日本、アルゼンティン、メキシコ、英国の7カ国について鉄道事業改革の敬意、方法、成果等を調査しその教訓を引き出している。

これによると、米国においては

国民所得がもともと他の国々に比較して高かったため米国ではコストの掛かる自動車に交通を依拠することとなりフランスや日本のように鉄道に頼らざるを得ないという要因がなかった。すなわちいわゆる鉄道文化が欠如していた。またこうした国は国家威信にかけても鉄道を整備するという事情もあった。

元来旅客のシェアが極端に少なく(米国0.1%、日本18%、フランス、ドイツ7%)貨物のシェアが多かった(米国36%、日本3%、フランス、ドイツ20%)

地理的に広大な国土を有するため、人口密度が小さく、狭小な国土の国に比較して、鉄道は成り立ちにくい。

ガソリンや駐車場代が割安であることも大きな要因である。

そして特に日本を始めとして改革に成功した国々は

まず中央政府が衰退する鉄道のマーケット市場を回復させ、ひいては道路混雑や環境汚染を緩和させるという明快な目標を掲げたこと。

鉄道事業の経営を市場すなわち利用者や投資家に忠実に反応させ、経営を政治から隔絶し経営効率や革新に集中できるようにさせた。

税金の使用を極力減少させ、少なくとも税金使用の場合でも用途等について外部に対し、透明性を確保した。

このような明確な改革目標の下で以下のような思い切った施策を断行したとしている。

借金の解消、棒引き

インフラ部分に対する政府の補助

例として日本の新幹線は原則として全額中央、地方政府が負担していることを紹介している。

4.4 結び

2月に入って米国の原油価格もNYの先物相場でもまた50ドルを超えた。

これを反映して、DC近辺のガソリン価格もまたレギュラーで2ドル程になっている。もともとエネルギーの大消費国である米国においてもさすがにこれではいけないと消費者の一部ではあるが敏感に反応しだした。

州際道路を初めとした高速道路は、いまだに活発な建設途上にある。

ところが米国に生活していると例えばワシントンDCからNY、またはボストンという近場に行こうという場合でも、なかなか鉄道を利用する気にはならない。

比較的新しいシステムといわれているアセラでさえ、時間が不正確で突然理由も告げられずに途中の駅で停車になり、待ち時間もいくら問い合わせても教えてもらえないといった不便さが頻繁にあり加えて時折ニュースで流される列車事故に見るごとく安全に対する信頼も薄い。

図表9 経営自主性の段階に即した分類

Levels of Increasing Privatization	Description	Examples
Level-1	State-owned companies without commercial statutes	Railways of former socialist countries
Level-2	State-owned companies with commercial statutes	SNCF (France) VIA Rail (Canada)
Level-3	Joint-stock companies, majority state owned	DB AG (Germany) JR Hokkaido, JR Shikoku, JR Kyushu (Japan)
Level-4	Joint-stock companies, majority privately owned	JR East, JR Central, JR West (Japan)
Level-5	Fully privately owned joint-stock companies	Train Operating Companies (U.K.)

(出典 各国鉄道改革状況調査報告書、上から下に向かうほど経営の自主性が強い)

そんなこんなでいわゆる近場でも車で走るか、飛行機を利用するかになってしまう。

高速道路の整備も重要であるが距離等目的地によっては鉄道を選択できるオプションがもう少し有ってもいいのではないか。

総合交通体系を「一面で競争関係にあり、他面で補完協調の関係にある複数の交通手段を適切に組み合わせて、国民に効率的な交通サービスを提供しようということ(岡野行秀)」とするなら、米国においては高速道路と航空の関係は相互に競争、補完関係にあり効率性

の追求が絶え間なく行われているといえようが鉄道はこの体系から見事に置いていかれている。

しかもいまだに議会、州政府においてもまたマスメディアにおいても抜本的な改革について、真剣な議論がされていない。

問題点を後送りにし、せつかく各国の改革の状況について調査しながら我が国やフランス、英国等が行った抜本的改革の教訓を学び生かそうという動きは今のところない。

原油価格の先行きについては楽観論悲観論取り混ぜてあるが、今のような原油高がほんの一時のことであり、また元のような 20 ドル台の時代に戻ると思うと大間違いであることは確かである。

ガソリン価格の比較的な割安さにのみ頼りきった高速道路、航空手段にのみ依拠する歪んだ交通体系を改め「抜本的な改革」の芽を出すための議論が始まるためにはガソリン価格の一層の暴騰を俟たなければならないのであろうか。

(参考)

駅に関する情報

1. アムトラックの駅で最も年間乗降客数の多い駅のベスト 10 (2002 年度統計)。

	駅名	乗降客数
1	New York, NY	8,814,975
2	Philadelphia, PA	3,615,274
3	Washington, DC	3,608,489
4	Chicago, IL	2,054,293
5	Newark, NJ	1,392,553
6	Boston, MA	1,060,311
7	Trenton, NJ	1,021,948
8	Los Angeles	1,012,276
9	Princeton Junction, NJ	930,987
10	Baltimore, MD	836,849

2. バージニア州にあるオートトレインのロートン駅のプラットホームは 451 メートルで最長。

車両に関する情報

1. アムトラックは 2,141 台の車両を保有している。その内訳は寝台車 168 両、コーチ車 760 両、ビジネスクラスとファーストクラス 126 両、ラウンジカー 225 両、食堂車 92 両、クルーカー 66 両、残りは郵便車とエクスプレス荷物車となっている。
2. アムトラックは 425 台の機関車を所有していて、そのうちの 351 台がディーゼル機関車で残りの 74 台が電気機関車である。
3. 最新の高速列車「アセラ」は現在 19 編成あり、ワシントン DC とボストンを最高速 240km/h で結んでいる。「Acela」(アセラ)とは「Acceleration」(加速)と「Excellence」(優秀)の造語から来ている。
4. アムトラックは 3 つの主要整備工場を Wilmington, DE、Bear, DE、Beech Grove, IN に持っている。その他の整備工場は Boston, MA、Chicago, IL、Hialeah, FL、Los Angeles, CA、New Orleans, LA、New York City, NY、Niagara Falls, NY、Oakland, CA、Rensselaer, NY、Seattle, WA、Washington, DC にある。

(出典 アムトラック雑学辞典)