2025 年 3 月 6 日

オリンピックを契機とした、ロサンゼルス都市交通の再興

主席研究員　廣岡 信也

【要旨】

アメリカ合衆国の西海岸に位置する大都市ロサンゼルス。最近ではドジャースに所属する大谷選手の活躍により、以前にも増して日本人にとっては親しみのある都市となっている。太陽光線溢れるビーチや広々としたプール付き邸宅、多くのスポーツチームや大規模テーマパークなど、日本人にとっては夢の膨らむ憧れの地でもある。一方で、鉄道や地下鉄が発達しておらずバスは治安が悪くて利用できないため、レンタカーなどが必須で、移動には少し不便な都市という印象がある。しかし、ロサンゼルスは歴史的には都市交通が充実した都市だったということを知ったら、意外に思う方が多いのではないだろうか。そして最近は公共交通の整備が進んでおり、2028 年のロサンゼルスオリンピックに向けて、大変貌を遂げようとしている。

＜目次＞

はじめに 2
１．鉄道の発展と衰退 3
２．自動車中心時代の問題点 5
３．公共交通の再興 10
４．オリンピックに向けた取り組み 15
おわりに 18

本稿中に記載したデータ・数値等は、筆者が信頼できると判断した各種データに基づき作成・加工したものですが、その正確性・確実性を保証するものではありません。

はじめに

アメリカ合衆国の西海岸に位置するカリフォルニア州の大都市ロサンゼルスは、よく車社会の象徴の様な都市だと思われている。多くの車線のあるフリーウェイが幾何学的に交差する姿は、完成された未来都市を想起させる。車が都市交通の主役であるアメリカ合衆国においても、特にロサンゼルスは車への依存率の高いことで知られている。しかし、歴史を紐解くと意外な事実が浮かび上がってくる。100 年ほど前には、ロサンゼルスはダウンタウンから四方八方の路線が張り巡らされた鉄道王国であったのである。その遺構は街のいたるところで確認できる。碁盤の目の様な道路を自由に横切る湾曲した道路や、細長く何マイル[1]も続く緑地帯は鉄道の痕跡である。また、郊外の住宅地に忽然とレストランやバーが現れるところがある。それらは地元ではオールドダウンタウン[2]などと呼ばれることが多いが、概ね以前には駅があった場所なのである。ロサンゼルスでも他の多くの都市と同様に、駅を中心とした都市の発展が進んでいた時代があったのである。それがなぜ衰退してしまったのだろうか。そして今どこへ向かっているのであろうか。

＜図表 1＞ロサンゼルス郊外の交差点に、突然現れる機関車

出所：著者撮影

[1] 1 マイル＝約 1.6 キロメートル。
[2] トーランス、ガーディナ、エルセグンドなど。

１．鉄道の発展と衰退

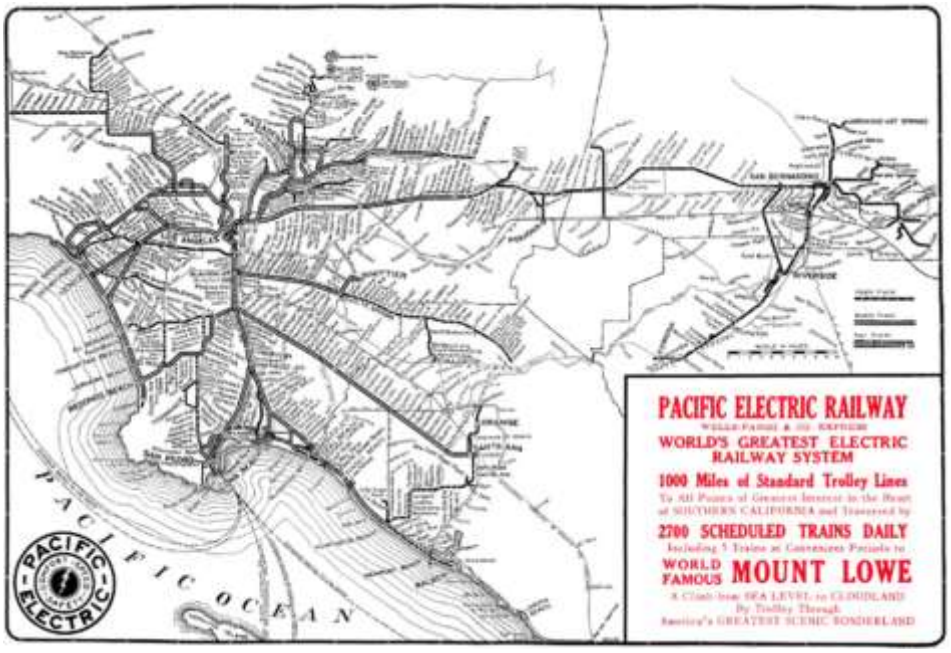
ロサンゼルスには鉄道の痕跡だけでなく、実は現役の鉄道施設も数多い。私が駐在時代に住んでいたアパートの前に古びた線路があった。バラスト[3]の砂利も枯渇しているような状況で廃線跡を撤去していないものだと思っていたが、ある日突然機関車が通過して非常に驚いたことがあった。大した保線もしていないようではあるが、現役で貨物の輸送を行う線路だったのである。確かにアメリカ合衆国は鉄道での貨物輸送は盛んな国ではある。大型のトレーラーなども活躍をしているが、国土が東西に広いので鉄道輸送も活発だ。ロサンゼルスには西海岸で最大の港湾であるロングビーチ港を擁し、港に隣接して広大な鉄道施設が展開し、そこを起点に全米中に貨物が輸送される。そのような大動脈以外にも枝葉の路線がたくさんあり、前述の線路は数カ月に一度の貨物輸送を行っているのである。それらの線路の中には本来は旅客運送用に建設されたものも多い。

ロサンゼルスの発展にはいろいろな段階があったが、工業が勃興し人口が爆発的に増加を始めたのは 1890 年にロサンゼルス油田が発見されたことがきっかけである。ロサンゼルスに油田と言うと、これもピンとこない方も多いかもしれないが、今でも現役の油井が市内の各地にある[4]。その油田によって重化学工業が発展し、仕事を求める労働者が流入した。市域は急速に拡大し、それに伴って交通機関も発達車体の色からレッドカーと呼ばれるパシフィック電鉄と、イエローカーと呼ばれるロサンゼルス鉄道が急速に路線網を拡大した。ロサンゼルス鉄道は路面電車として市内の中心地区を隈なく網羅した。一方のパシフィック電鉄はサンフェルナンドバレーやサンタモニカ、サンベルナルディーノやハンティントンビーチなど郊外まで路線を広げ、市内からワッツに至る主要幹線などは複々線を擁し、いわゆるインターアーバン[5]としての機能を有した。1920 年代のロサンゼルスは世界に冠たる鉄道都市だったのである。

---

[3] 線路や枕木の周囲に敷き詰められる砂利や砕石。
[4] 2022 年 12 月 2 日に、市内全域における石油・ガスの新規掘削禁止と、既存の石油・ガス井を段階的廃止する条例が市議会で可決された。
[5] 都市と都市を結ぶ電気鉄道。

＜図表 2＞パシフィック電鉄の路線図（1926 年）



出所：https://www.pacificelectric.org/

しかし、ロサンゼルスの鉄道王国時代は長くは続かなかった。第二次世界大戦前の 1920 年代には既に多くの旅客を運んでいた強大な路線網は、1963 年には全ての旅客営業が廃止されたのである[6]。正に急転直下の衰退である。これには様々な憶測を呼んでおり、有名なのはゼネラルモーターズによる「路面電車陰謀説[7]」である。これはゼネラルモーターズが資本参加している会社がロサンゼルスの鉄道事業者を買収し、その結果として鉄道網が衰退したので、自動車を売るために競合する鉄道会社を買収したというものである。真偽のほどは定かではないが、一般的には路面電車から高速鉄道に脱皮できなかったことが一つの要因と考えられている。日本も同様だがアメリカ合衆国の各都市も、20 世紀初頭は路面電車が活躍していたが、その後の都市構造の変化とモータリゼーション化により、その多くは 1960 年代には淘汰されていった。ロサンゼルスでもパシフィック電鉄の郊外路線は専用線を持っていたが、ダウンタウン地区は併用軌道であったために高速化・大量輸送化が実現できなかった。日本の主要都市やニューヨークなどのアメリカ合衆国東部の都市では地下鉄の建設により鉄道網の維持が図られたが、ロサンゼルスにおいてはフリーウェイが都市交通の主役となっていった。

---

6 アムトラックなどによる長距離輸送はその後も継続されていた。
7 ディズニー映画「ロジャーラビット」1988 年（米）でも触れられている。

＜図表 3＞廃棄されたパシフィック電鉄のレッドカー

出所：https://marketurbanism.com/2010/09/23/the-great-american-streetcar-myth/

ロサンゼルスでは 1930 年代にフリーウェイシステムの建設が計画され、1935 年に現在の 10 号線である Ramona Boulevard Freeway の完成を皮切りに、トーランスやロングビーチ、バーバンクなどの郊外に路線を広げていった。人口増加と自動車の普及に支えられ、交通の主役の座を鉄道から奪っていった。鉄道はと言えば、高速化がままならない中で都市部においては自動車との併用軌道のために速達性が失われ、一部の路線のバスへの転換などもあり、それが余計に鉄道の利用者を減少させた。1961 年のパシフィック電鉄に続いて 1963 年にはロサンゼルス鉄道も廃止となり、ロサンゼルスの鉄道時代は呆気なく幕を閉じたのである。

２．自動車中心時代の問題点

フリーウェイ中心の都市構造は、ロサンゼルスに大きな変革をもたらした。1920 年代には重化学工業の発展により市内の各地に工場が建設されており、白人労働者は交通の便の良いダウンタウン南部のサウスセントラル[8]地区から鉄道を使って通勤するものも多かった。第二次世界大戦時には軍需産業も発展し、公民権運動の高まりによって差別意識の残る南部の州から黒人労働者が職を求めて流入し、同じくサウスセントラル地区の線路を挟

[8] 時代によってサウスロサンゼルスとも呼ばれるが、本レポートではサウスセントラルで統一する。

んだ反対側の東部地区に移り住んだ。このように従来は鉄道を中心とした都市の形成が行われていたが、自動車での移動は地域の開発を変容させ、都市の際限のない拡大をもたらした。環境の良い遠隔地に住宅地が建設され、白人の富裕層は郊外に移り住むようになった。また工場の郊外への移転も進み、それに伴って白人労働者の郊外への移住も加速した。黒人労働者はサウスセントラル地区に取り残され、失業率が上昇し地域全体がスラム化していった。これが 1965 年のワッツ暴動[9]に繋がっていくのである。ダウンタウンの南にある USC[10]（南カリフォルニア大学）を北限とした広大なサウスセントラル地域が、全米でも最も治安の悪い地区の一つであると言われる由縁は、鉄道から自動車への交通手段の移行もひとつの要因となっているのである。

＜図表 4＞全米各都市の通勤時間（2022 年）

順位	地域名	州	往復通勤時間（分）	順位	地域名	州	往復通勤時間
1	パームデール	カリフォルニア	91.0	26	リバーサイド	カリフォルニア	59.6
2	ニューヨークシティ	ニューヨーク	81.4	27	ケープコーラル	フロリダ	59.4
3	ジャージーシティ	ニュージャージー	74.8	28	オークランド	カリフォルニア	59.2
4	ヨンカーズ	ニューヨーク	72.8	29	サンフランシスコ	カリフォルニア	59.0
5	モレノバレー	カリフォルニア	70.0	30	ロングビーチ	カリフォルニア	58.8
6	コロナ	カリフォルニア	68.4	31	エスコンディード	カリフォルニア	58.0
7	シカゴ	イリノイ	67.0	32	マイアミ	フロリダ	58.0
8	フォンターナ	カリフォルニア	66.6	33	グランドプレーリー	テキサス	57.6
9	ランカスター	カリフォルニア	65.8	34	ボルティモア	メリーランド	57.6
10	ストックトン	カリフォルニア	65.4	35	ハイアリア	フロリダ	57.4
11	ランチョ・クカモンガ	カリフォルニア	65.4	36	アレクサンドリア	バージニア	57.4
12	ハリウッド	フロリダ	65.4	37	ポートセントルーシー	フロリダ	57.0
13	サンタ・クラリタ	カリフォルニア	64.0	38	モデスト	カリフォルニア	57.0
14	フィラデルフィア	ペンシルベニア	63.0	39	ハンティントンビーチ	カリフォルニア	57.0
15	ポモナ	カリフォルニア	62.8	40	サンベルナルディーノ	カリフォルニア	56.2
16	ニューアーク	ニュージャージー	62.8	41	ガーデングローブ	カリフォルニア	56.0
17	オンタリオ	カリフォルニア	62.4	42	サリナス	カリフォルニア	55.8
18	エルク・グローブ	カリフォルニア	62.4	43	オーロラ	コロラド	55.8
19	ボストン	マサチューセッツ	61.0	44	フォート・ローダデール	フロント	55.4
20	ガーランド	テキサス	60.4	45	オーロラ	イリノイ	55.2
21	ロサンゼルス	カリフォルニア	60.4	46	フリスコ	テキサス	55.2
22	ワシントンDC	—	60.2	47	グレンデール	アリゾナ	54.8
23	ヘイワード	カリフォルニア	60.0	48	ヒューストン	テキサス	54.6
24	ペンブロークパインズ	フロリダ	59.6	49	フリーモント	カリフォルニア	54.2
25	チュラビスタ	カリフォルニア	59.6	50	アナハイム	カリフォルニア	54.0

＊黄色はロサンゼルス近郊の都市

出所：https://www.llc.org/worst-commutes-in-america/を基に著者作成

[9] 1965 年 8 月 11 日から 17 日かけてワッツで起こった、死者 34 人を出した暴動事件。当地はスラム化しており、白人警官に対する不信感が要因となった。
[10] University of South California。

自動車を中心とした都市形成は、他にも大きな弊害をもたらした。都市の膨張による移動時間の拡大と、それに伴う大気汚染などである。ロサンゼルスの通勤圏は自動車とフリーウェイによる交通網の発達により大幅に拡大した。ロサンゼルス都市圏はざっくり言うと関東南部の平野部くらいの広さがある地域だ。その全域からフリーウェイを使った通勤移動が展開する。もちろん、全ての労働者がダウンタウンに向かう訳ではなく、オフィスのある場所も分散している。そして通勤にはかなりの時差もある。これはオフィスで働く労働者の一定数は、アメリカ東海岸の時間で働いていることが理由である。本社がニューヨークにある場合や、顧客が東海岸にいる場合など東海岸の時間で働く者も多い。そのためにロサンゼルスの朝の通勤ラッシュは 6 時くらいには始まり、夕方も 15 時くらいには始まる。それほど分散していてもフリーウェイは毎日大渋滞である。図表 4 はアメリカ合衆国の通勤時間の長い地域のランキングである。上位 50 地域のうちロサンゼルス圏の都市が 15 件を占めており、トップ 10 では半分の 5 件となっている。いかにロサンゼルス地域での通勤時間が長いかがお分かりいただけるだろう。

＜図表 5＞全米各都市での時間価値の喪失（2023 年）

順位	都市名	損失時間（時間）	損失額（米ドル）
1	ニューヨーク	101	1,762
2	シカゴ	96	1,672
3	ロサンゼルス	89	1,545
4	ボストン	88	1,543
5	マイアミ	70	1,219
6	フィラデルフィア	69	1,209
7	ワシントン特別区	63	1,095
8	ヒューストン	62	1,082
9	アトランタ	61	1,066
10	シアトル	58	1,010

＊経済コストは、インフレ調整後の米国連邦道路局の 2016 年版「経済分析のための移動時間の評価に関する省庁ガイドラインの改訂版」に基づく次の時間単位の値に基づいて計算される。米国では 1 時間あたり 17.90 ドル。

出所：Forbes Here’s Where Commuters Lose The Most Time And Money Sitting In Traffic, Study Shows を基に著者作成

通勤時間の長さはそのまま時間的価値の喪失でもある。図表 5 はアメリカ合衆国で交通渋滞によってどれだけの時間と価値が喪失されたかを表したものである。全米の大都市はいずれも渋滞が激しく多くの時間を浪費しているが、ロサンゼルスはフリーウェイシステムが充実しているのにも関わらず、それ以上の交通量のために 3 番目に渋滞の酷い都市として、年間 89 時間と価値としては 1,545 ドルが喪失していると試算している。そもそもの通勤時間が長く、更に渋滞で多くの時間を喪失しているのである。

また、長い通勤時間はその分交通費の負担も大きい。ロサンゼルスは意外とガソリン代は高額だ。ガロン[11]単位なのですぐに比較がしにくいが、1 ガロン当たり 4 ドル～6 ドル程度が相場であり、日本の単位に換算すると 1 リットル当たり 158 円～237 円[12]にもなるのである。購買力平価が違うので単純な比較はできないが、安価ではないことは確かなのである。そして長距離の移動のために消費量がものすごい。たとえば郊外のサウスベイ地区にある著名な住宅街であるパロスバルデス[13]からダウンタウンに通勤する場合、距離は約 30 マイルある。筆者の経験では一般的な SUV タイプの乗用車で燃費は 1 ガロンあたり 25 マイル程度であった。1 か月の走行量は 30 マイル x 2 回 x 22 日＝1,320 マイルとなり、必要なガソリン量は 52.8 ガロンで、1 ガロン 5 ドルで計算すると 264 ドル（39,600 円）にもなる。アメリカ合衆国では通常は通勤補助費の考え方は無いので、これが全て通勤者の自己負担になる。ロサンゼルス地域ではダウンタウンの周囲は治安の悪いところが多く、郊外の一戸建てに住んでいる中産階級は非常に多い。他にあまり選択肢は無いにも関わらず、通勤にかかるガソリン代の家計にとっての負担は大きいのである。

自動車中心の社会構造と激しい渋滞は、当然ながら大気汚染も引き起こしている。図表 6 は American Lung Association が出している“State of the Air”という 2024 年の報告書である。この中で悪性オゾンの影響を受けた都市のランキングでロサンゼルスは 2 位を大きく引き離しての 1 位となっている。上位にロサンゼルス近郊の都市もランクインし、大気汚染が深刻な状況であることを表している。近郊の都市は大規模な山火事が頻発する地域でもありそれらの要因もあるが、ロサンゼルスに関して言えば自動車の排気ガスが主要因であると考えられる。テスラを始めとする電気自動車の普及率は比較的高い地域であるが、如何せん自動車の走行量が多く大気汚染は避けられない。市内の有名な観光地であるグリフィス天文台から市内が一望できるが、残念ながら常にスモッグが掛かっている状況である。

[11] 1 ガロン＝約 3.8 リットル。
[12] 1 ドル 150 円で計算。
[13] ロサンゼルスの郊外の丘陵地帯にある住宅街。ダウンタウンへの通勤者も多い。

＜図表 6＞全米各都市の大気汚染状況

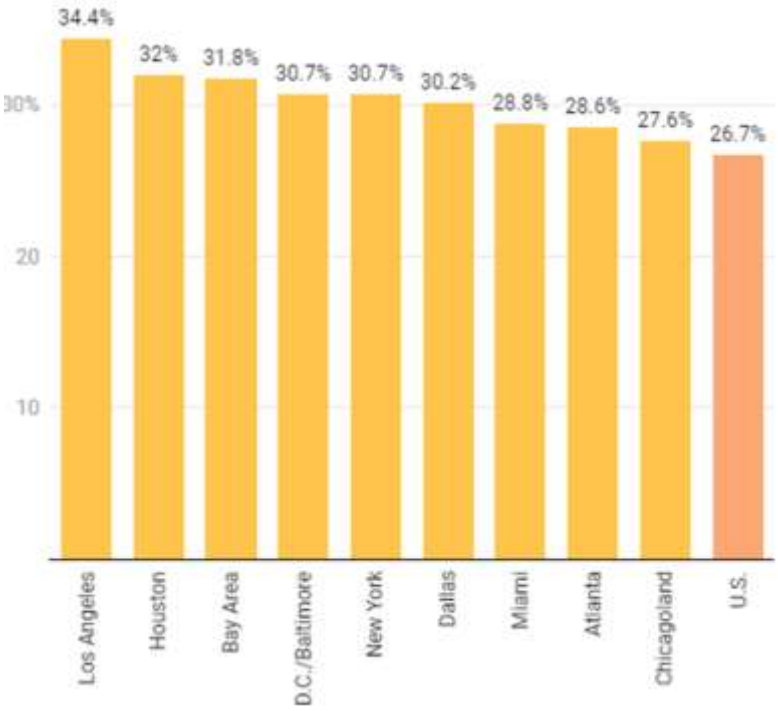
出所：American Lung Association　“State of the Air 2024 Report”

このロサンゼルスの渋滞地獄を一気に解消する出来事があった。コロナウイルスパンデミックである。2020 年の 3 月からロサンゼルスでは出社や登校が著しく制限されることになった。その結果、Essential Worker[14]以外の労働者はリモートワークか解雇・帰休[15]となった。フリーウェイは閑散とし渋滞は解消され、名物の大気汚染もすっかり消えてしまった。市民は得体の知れないウイルスに備えて、身構えながら不安な日々を過ごすこととなった。当初は不安に駆られた巣ごもり生活であったが、一定期間が経つと次第に慣れ始め、多くの人々はメリットを享受していることに気が付いた。今まで通勤に費やしていた時間と、通勤に関わる費用が不要になったのである。コロナ禍前まで出社をしていた労働者は、濡れ手で粟の如くまとまったお金と時間を手に入れたのである。また、子供のい

14 自治体から職場での勤務を認められた労働者。食品や医療、輸送従事者など。
15 カリフォルニア州では、コロナ下では簡単に解雇や帰休が行われた。失業保険が手厚く、就労中よりも収入が上昇した層も多かった。

る家庭にとっては送り迎えにも多くの時間を費やしていたが[16]、これも無くなった。労働者にとっては予期せぬボーナスであったが、経営層にとっては新たな問題となった。数か月であれば特殊な時期の一次的な対応となったが、1 年に及ぶと既得権益になっていった。コロナ禍が終了し事務所への出社が解禁されても、多くの労働者は職場に戻らなかった。図表 7 はリモートワークの実施率を表したものである。ロサンゼルスは全米の主要都市の中でリモートワークの実施率が一番となっている。これは業種による違いもあるとは思うが、コロナ後に復活した交通渋滞による劣悪な通勤事情が影響していると考えられるのではないか。

＜図表 7＞全米各都市のリモートワーク比率（2023 年 5 月）



出所：Forbes　“Work-From-Home Levels Reach Lowest Since 2020—But Remote Work Still Dominates These Industries”

３．公共交通の再興

1963 年に市内地域の鉄道での旅客輸送を全廃したロサンゼルスであったが、その後の自動車中心の交通政策にも前述の通り多くの問題を抱え、再度鉄道の整備の要望は散発的に上がっていたが、簡単には市民の総意は得られなかった。1964 年には南カリフォルニア地

[16] ロサンゼルスではスクールバスの運用は限定的で、送り迎えが一般的である。

域の公共交通事業者を合併して、南カリフォルニア高速輸送局[17]（RTD）が設立された。この機関は南カリフォルニアの高速輸送システムの構築も担当し、ロサンゼルス郡全体に62マイルの鉄道輸送システムを建設することを提案した。RTDは1968年にプロジェクト資金として0.5セントの売上税法案をかけたが有権者はこれを拒否した。次に1974年に新市長のトム・ブラッドリー[18]が再度投票にかけたがこれも否決された。1980年にはロサンゼルス郡監督官ケネス・ハーンが、売上税収入を鉄道、バス、地元の道路改良に分割するアトランタの計画をモデルにした独自の売上税法案を投票にかけ、ついに54%の賛成を得て可決させた。これによりロサンゼルスにおける高速輸送システムは、再構築に向けて動き出すことになった。

まずは従来のパシフィック電鉄の主要路線であったロングビーチからダウンタウンまでの路線を活用した鉄道が1990年に建設された。これはいわゆるライトレール（Light Rail Train：LRT）で、両端の市街地では専用軌道であるが道路面に建設されている。路線は治安の劣悪なサウスセントラル地区を縦断するルートを通っているが、高架で通り抜ける形になっており、車内や駅にも監視カメラが多数設置されているので比較的安全に利用できる。その後90年代から断続的に新規路線が開業し、統合や路線の整理などを経て鉄道6路線で総延長は119マイル[19]ほどになっている。BラインとDラインの地下鉄線は新規に建設されているが、その他の路線は以前の鉄道線の廃線跡を利用するか、フリーウェイと一体化して建設するなど、用地買収によるコストや建設期間を圧縮することに成功している。ロサンゼルス域内には鉄道王国時代の路線跡や使用中の貨物路線が無数にあり、一部は住宅地や道路になっているが、多くは整備をして再利用が可能なため建設のテンポは速いのである。また、RTDは1993年にはロサンゼルス郡交通委員会（LACTC）と合併し、ロサンゼルス郡都市圏交通局[20]（LACMTA）としてより軌道系の整備を推進する体制が整った。

---

17 Southern California Rapid Transit District。
18 LAXの国際線ターミナルに名を残している。
19 複数路線での重複区間を含む。
20 交通機関の運営はLA Metroの名称で行っている。

＜図表 8＞LA Metro 路線図（2024 年）

出所：LA Metro ホームページ

＜図表 9＞LA Metro の LRT

出所：著者撮影

＜図表 10＞LA Metro 各路線の建設状況

路線名	開業年	路線長(マイル)	駅数	タイプ	歴史	建設の経緯
Aライン	1990	48.5	44	LRT	1990年にロングビーチ駅からダウンタウン駅まで開業。地域連絡線の開業により2023年にLラインのリトルトーキョー駅からアズサ駅までの区間を統合。	旧パシフィック電鉄ロングビーチライン線路の大部分を利用して建設。
Bライン	1993	14.7	14	地下鉄	1993年にユニオンステーションからマッカーサーパークまで開業。1993年にウィルシャー/ウエスタン駅まで延伸。1999年にハリウッド/バイン駅まで延伸。2000年にノースハリウッド駅まで延伸。	地下鉄として新規に建設された。
Cライン	1995	17.8	12	LRT	1995年にノーウォーク駅からレドンドビーチ駅間で開業。2024年に LAX/メトロトランジットセンター駅、レドンドビーチ駅間をKラインに移管。	105号フリーウェイ建設時に、中央部に一体的に建設された。
Dライン	1993	5.1	8	地下鉄	1999年にBラインがウィルシャー/バーモント駅からハリウッド/バイン駅まで延伸時に、ユニオンステーション駅からウィルシャー/ウエスタン駅までの路線として分離。	地下鉄として新規に建設された。
Eライン	2012	21.9	29	LRT	2012年に7thストリート/メトロセンター駅、カルバーシティ駅間で開業。2016年にサンタモニカ駅まで延伸。2023年に地域連絡船の開業により リトルトーキョー駅までの区間をLラインより移管。	パシフィック電鉄のサンタモニカエア線の線路跡を使用して建設。
Kライン	2022	11	13	LRT	2022 年にエクスポ/クレンショー、ウエストチェスター/ベテランズ駅間で開業。2024年にアビエーション/センチュリー駅まで延伸し、Cラインのレドンドビーチ駅までの区間を統合。	ロサンゼルス鉄道5号線の線路跡を活用。
Lライン	2003	他ラインとの統合により廃止		LRT	2003年にユニオンステーション駅からシエラマドレヴィラ駅まで開業。2016年にアズサ駅まで延伸。2023年の地域連絡線の開業により、AラインとKラインに統合される。	アッチソン・トピカ・アンド・サンタフェ鉄道の線路を流用して建設。
Gライン	2005	17.7	18	BRT	2005年にノースハリウッド停留所からカノガパーク停留所まで開業。2012年にチャッツワース停留所まで延伸。	かつてのサザン・パシフィック鉄道 バーバンク支線の跡地に建設され、路線の大部分はバス専用道路となっている。
Jライン	2009	38	20	BRT	2009年に以前からあったバスサービスを統合する形でハーバーゲートウェイトランジットセンター、エルモンテ停留所間で開業。2015年からは一部のバスはハーバーゲートウェイトランジットセンター停留所からサンペドロ停留所まで運行開始。	フリーウェイの中央部にあるFasTrakレーン（バス及び料金支払い車両専用レーン）を主に走行。

出所：LA Metro ホームページ等を基に著者作成

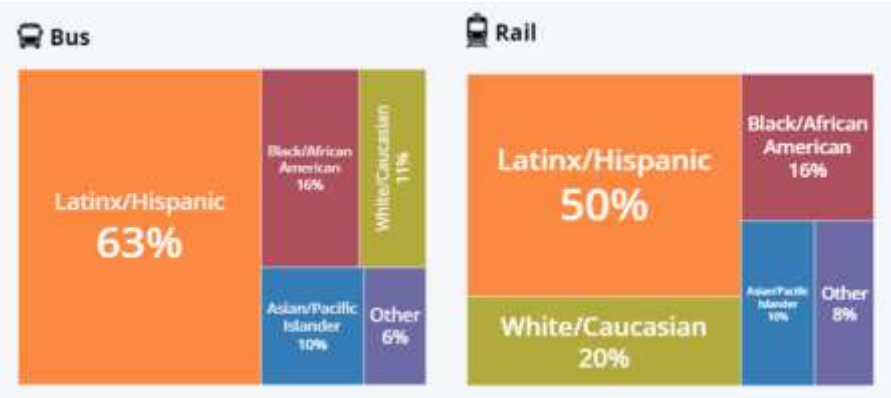
LA Metro の中で、G ラインと J ラインはバス・ラピッド・トランジット[21]（Bus Rapid Transit：BRT）の形態をとっている。G ラインは廃線跡をバス専用道路に整備をして開業し、J ラインは 10 号フリーウェイと 110 号フリーウェイに建設された FasTrak[22]レーンを走行し、フリーウェイ上に駅仕様のバス停留所施設を備えたものである。ダウンタウンでは地上走行をするため速度が落ちるが、その代わりに細かく停車ができるために利便性が高い。また路線の両端には広大な駐車場を備えたトランジットセンター[23]を擁し、自家用車や他のバスとの乗り換えが可能となっている。BRT に限らず、郊外の主要な駅には駐車場を備えたものが多いが、ロサンゼルスは防犯上の観点から夜間に外を歩く習慣が無いことや、住宅地の区画が大きいことから、鉄道駅を建設しても徒歩での利用者が限られてしまうので、パークアンドライド機能となる駐車場は必須なのである。

急速に整備された LA Metro であるが、市民の認知度や利用度はまだまだ低い状況である。長年に亘って自家用車を中心とした生活を送っていることや、そもそも公共交通は低所得者層が利用するものという先入観があり、治安的にも不安を感じる層が多い。図表 11 は LA Metro の利用者調査の結果である。ロサンゼルス市の人口構成比[24]では概ねヒスパニック 48.1%、白人 28.5%、アフリカ系 8.8%、アジア系 11.8%なので、ヒスパニックやアフリカ系が多く利用していることになる。また図表 12 の通り利用者の 43%は年収が 15,000 ドル以下の層であり、実際に所得の低い住民の移動手段の域を出ていない状況である。私は駐在時に必要に応じて鉄道やバスを利用することがあったが、現地スタッフからは非常に驚かれていた。ホワイトカラーが車以外で通勤することは、まだまだ日常的では無いのである。

---

21 専用走行レーンの確保を前提とした、速達性、定時制、輸送能力に優れたバスサービス。
22 バスと特別料金を支払った車両のみが走行できる速達レーン。
23 大型の駐車場を備えた駅やバス停留所施設。ここに自家用車を止めて公共交通機関を利用できる。
24 在ロサンゼルス日本国総領事館ホームページより。その他の回答数パーセントを含む。

＜図表 11＞LA Metro 利用者の人種別の内訳



出所：LA Metro ホームページ

＜図表 12＞LA Metro 利用者の年収別内訳

Annual Income	Bus	Rail
Under $15k	43%	32%
$15k - $24k	25%	19%
$25k - $49k	21%	21%
$50k - $99k	08%	17%
+$100k	03%	12%

出所：LA Metro ホームページ

４．オリンピックに向けた取り組み

公共交通の整備に取り組んでいるロサンゼルスであるが、2028 年のオリンピック・パラリンピックに向けて大きな取り組みを開始している。そもそも空の玄関口であるロサンゼルス国際空港（LAX）にも鉄道は乗り入れておらず、周回道路は常に大きな渋滞となっている。現状ではレンタカー、バス、知人や家族の送り迎え、ライドシェア[25]など、どの手段を使ってもターミナルへのアクセスのためには自動車を利用する他に手だてが無いのである。LAX は 2023 年実績で年間 7500 万人が利用する世界でも 8 番目に利用者の多い空

[25] Uber などアプリを使って利用できる乗合システム。ロサンゼルスでは一般的な移動手段として認知されている。

港であるが、その利用客の全てが自動車でアクセスしているのである。激しい混雑は 24 時間続き、空港入り口からターミナルまで 30 分以上かかることも日常茶飯事である。対策として現在ではタクシーやライドシェアはターミナル外の待ち合わせ場所でしか乗車できなくなっている。それでも、乗車場所まではシャトルバスで行かなくてはならないので、抜本的な解決にはなっていない。このままではオリンピック開催時には完全に機能不全に陥ることが予見されるため、Twenty-eight by '28 というプランを策定し、2028 年までに多くの公共交通を改善しようと取り組んでいる。もともとロサンゼルスでは 2008 年に Measure R、2016 年には Measure M[26]という法案を郡政府で成立させ、増税した売上税を交通政策の原資とすることに成功していた。2028 年ロサンゼルスオリンピック決定後には「Car free Olympic」[27]を目指し、公共交通機関の整備に更に力を入れることになった。そうして策定したのが Twenty-eight by '28 プランである。

＜図表 13＞Twenty-eight by '28 による交通機関の整備

出所：https://laist.com/news/transportation/la28-olympics-transportation

[26] 何れもロサンゼルス郡で可決された、0.5%の売上税の増税分を公共交通の向上にあてるという法案。
[27] カレン・バスロサンゼルス市長が掲げた、自動車を極力使わないオリンピックの実現のための標語。

＜図表 14＞Twenty-eight by '28 における、鉄道やバスの整備計画

項目	プロジェクト内容	完了年
1	一番古いAラインの改善	2019
2	Jラインの信頼性、接続性を向上	2020
3	クレンショーからイングルウッドまでKラインを建設	2022
4	Aライン、Kラインと旧Lラインを繋げる地域連絡路線を建設	2023
6	Kラインに空港連絡駅を設置	2025
7	Jラインのバスを電気自動車化	2025
9	ノースリッジからノースハリウッド間のBRT新設	2025
10	コリアンタウンからミラクルマイル間のDライン延伸	2025
11	Aラインの東の終点フットヒルからパモナまで12.3マイル延伸	2025
12	ミラクルマイルからセンチュリーシティまでDラインを2駅延伸	2026
13	ローズクランとマルクアルト通りの踏切立体交差化	2026
14	新しいバス専用レーンの設置	2026
16	ダウンタウン主要駅の改善	2026
17	サンフェルナンドバレーとサンガブリエルバレーを繋ぐBRTの建設	2027
19	交差する道路との立体交差化によるGラインの時間と安全性の向上	2027
20	ウエストウッド/UCLAとウエストウッド/VAホスピタルの２駅延伸Dライン延伸	2027
23	ワシントン/フラワー通りの AラインとEライン の速度と信頼性の向上	2027
24	オリンピック、ベニス通りのバス専用レーンの設置により、最大15%のスピードの向上	2027
27	バーモント通りのBRTを計画	2028

出所：MA Metro ホームページを基に著者作成

同プランは 2028 年のオリンピックを目指して 28 の地域交通の向上計画を実行するものである。フリーウェイの改善や歩道の改修なども含まれているが、28 項目のうち 19 項目が鉄道やバスの輸送力の向上である。既に 5 項目は完了しており、項目 4 によってダウンタウンで分断されていた 3 つの路線が繋がり、東西南北の移動が簡便となった。また、2023 年に建設された K ラインには空港接続駅が設置される。この駅にはバスターミナル、自転車駐車場、旅客送迎場が設置され、空港へ乗り入れる Automated People Mover（APM）の接続駅となる。APM は現在建設中で空港の各ターミナルや駐車場、レンタカー会社を結ぶ 2.25 マイルの自動運転列車システムである。これらが完成することにより、ついに LAX は自動車以外の交通手段を得ることになる。これはロサンゼルスにおいて歴史的な出来事であり、新たな時代への第一歩となる。

＜図表 15＞APM の完成予定図

出所：Los Angeles World Airport ホームページ

そもそもロサンゼルスは今回のオリンピックに際し、交通インフラの整備の契機とすることを主な目的としていると思われる。通常のオリンピックの開催地は、オリンピック開催時に競技場や選手村の建設に多くのコストを掛ける傾向にある。しかし、MLB や NFL、NBA などのスポーツチームや UCLA や USC などの著名大学を多数抱えるスポーツ都市であるロサンゼルスは、既に多くの立派なスポーツ施設が存在しているのでため、基本的には既存の施設を活用し、不足がある場合には一時的な改修や他州[28]での開催などで対応する方針を打ち出している。一方で交通インフラの向上には積極的であり、2024 年 3 月には連邦政府から交通インフラ整備のために約 9 億ドルの資金を得たと発表した。これはインフラ投資雇用法（IIJA）[29]と 2024 年度交通支出法から 7 億 990 万ドルを受け取り、LRT の整備や地下鉄路線の延長などの公共交通インフラの整備にあてられるほか、ロサンゼルス地域として道路と交通インフラ、交通安全等の改善のために 1 億 6000 万ドルの連邦助成金を受け取るという内容である。持続可能な都市としては世界の大都市の中でも大きく劣後していたロサンゼルスであるが、オリンピックを契機に都市改造のチャンスをつかんだのである。1984 年にオリンピックが開催されたときには、域内の軌道系交通手

[28] 一部の競技はオクラホマ州で実施される。
[29] IIJA（Infrastructure Investment and Jobs Act）は、バイデン政権下で 2021 年 11 月 15 日に成立したもの。

段が皆無であったが、2028 年には生まれ変わった新たなるロサンゼルスを、多くの来訪者は体験することになるだろう。

おわりに

ロサンゼルスは 1984 年にオリンピックを開催した際も、それまでは費用の巨大化により赤字が膨らみ、立候補都市が減少していたオリンピックにおいて、商業主義を前面に出した儲かるオリンピックを実現させ、良くも悪くもオリンピックを新しい方向に導いた。2028 年に際しては、将来の財産となる都市交通インフラの向上の機会としてのオリンピック、を実現させることになりそうだ。これも単純にオリンピックに頼り切った政策ではなく、鉄道王国であった過去の遺産を上手に利用した上で、都市交通の再興に正面から取り組み、その延長線上でオリンピック開催のチャンスを掴み取り、市民や連邦政府のより大きな協力を得ることができたのである。この戦略により交通インフラの向上は図られるが、同時に「Car Free Olympic」として市民の意識面を、自動車から鉄道を始めとする公共交通に向けさせることも、今回のオリンピックが担っている大きな課題でもある。利用者の意識改革が進んだ時に、ロサンゼルスは本当の意味で持続可能で先進的な都市に生まれ変わることができるだろう。

株式会社ＡＮＡ総合研究所
ANA STRATEGIC RESEARCH INSTITUTE CO.,LTD.

〒105-7140 東京都港区東新橋 1-5-2 汐留シティセンター
mailto info@ana-ri.co.jp