



コロナ禍と米国公共交通：ロサンゼルスを中心とした観測から

神戸大学 経済経営研究所
准教授 松尾 美和

研究所と六甲台後援会のご厚意により、2021年8月から2023年の年始まで在外研究の機会を頂いた。在外研究をお許しいただいた皆様にはこの場をお借りして心より感謝を申し上げます。

今回の在外研究先はUCLAで、初めてロサンゼルスに住む機会を得た。ロサンゼルスは美しい太陽とさわやかな気候で知られる人気の街だが、都市計画・交通政策界限ではとにかく評判が悪い都市でもある。ロサンゼルスは全米第二の都市。広域都市圏で1100万人の人口を抱えているが、公共交通が十分整備されないまま都市が平面的に広がってしまったため、自動車依存度が非常に高く、あらゆる主要道路で慢性的に渋滞が発生している。この慢性的かつ広域的な渋滞はアメリカの中でも特に深刻であり、都市経済学者 Edward Glaeser をして「集積の利益よりも集積の費用が上回った都市」と言わしめたこともあるほどだ。

ロサンゼルスはまた、都市圏内の経済格差が大きく社会階層ごとの居住地分化 (Segregation) が進んでいて、人種・民族間の分断が顕著な都市でもある。富裕層・中間層は概ね郊外に住んでいて、中心部近くの低所得者層居住地の上を高速道路で通過し、バスや鉄道にはほとんど乗らない。これに対して、主として黒人やヒスパニックからなる低所得者層は、都心近くや港近くの物流拠点近辺に住んでいることが多く、頭上の高速道路を行き交う自動車からの大気汚染に苦しんでいる。このため、郊外地域居住者に比して喘息の発症率が有意に高いことが知られている。

2020年春には、このロサンゼルスもコロナ禍に見舞われた。しかし、2020年春の第一波の時期には、地獄の様相を呈したニューヨークに比較すると感染者も非常に少なく、医療崩壊にも見舞われなかった。これを受けて、メディアや一部研究者の間では「ニューヨークのような高密都市よりも、ロサンゼルス型の郊外居住・自動車通勤はパンデミック下やコロナ後においては都市として好ましいのではないか。」という論説も出たほどである (Kotkin, 2020; Yang, 2020)。しかし実際には、都市構造や通勤動態よりも、ニューヨークよりもかなり早めに行った社会的距離政策の方が主として奏功していたのであろう (Melley, 2020)。2020年冬の感染拡大時にはロサンゼルスでも感染爆発が起り、低所得者層が居住する South Los Angeles では5人から6人に1人が感染して医療崩壊の様相を呈した (Meeks et al., 2021;

Whitcomb and Gorman, 2021)。当時ロサンゼルスにいた友人の談では、しんと静まり返った街中に救急車のサイレンの音だけがする、異様な状態であったという。それでも、冬の感染爆発が少し落ち着いた 2021 年 4 月半ばから公立学校も対面活動を再開し始め、6 月には様々な行動制限が撤廃された。大学を含めた各所で定期的な検査や健康観察が義務づけられ、マスクの着用も求められていたものの、2021 年夏には大学を含め教育活動は対面に戻り、生活は正常化していった。

コロナ禍は世界中で交通事業に大きな爪痕を残しており、アメリカの公共交通も例外ではなかった。不特定多数と空間を共有しなければならない公共交通は多かれ少なかれ忌避の対象となったため、地方公共交通機関は大幅な乗客減に苦しむこととなったのである。例えば南カリフォルニア全体では、2020 年にはバスや列車の乗車はのべ 2 億 1300 万回と、前年比で 57.6%(2019 年は 3 億 7000 万回)にまで落ち込んだ(Venkat, 2021)。ニューヨークやボストンなどその他の都市においても同様に、都市封鎖等の影響で大幅な乗客減が起こった(Paul and Taylor, 2022)。

この著しい乗客減であるが、その減り方には地域差もあったようである。Qi ら(2023)によると、社会経済階層が高い地域ほど COVID-19 パンデミック時の交通機関利用者の減少率は高かったという。具体的には、大卒以上の人口の割合が高い地域は、より交通機関利用者の減少が大きくなる傾向があり、世帯所得の中央値が高く、雇用率が高く、アジア系住民の割合が高い地域は、公共交通機関の利用率がより低下する可能性が高かった。逆に、貧困人口の割合が高く、ヒスパニック系人口の割合が高い地域は、公共交通機関の利用者数の減少幅が小さくなる傾向にあった。これらを反映して、経済的に中流の世帯の利用が多い中距離通勤列車(Commuter Rail)の方が、ローカルバスなど低所得者層が主として利用する交通手段よりも減少幅が多かったことも明らかとなっている(Paul and Taylor, 2022)。公共交通通勤は、一定以上の経済的余裕のある階層にとっては選択的なものであるのに対し、低所得者層にとっては代替手段が存在せず、不可欠なものであることが証明される形となった。

公共交通依存者の存在が可視化されて公共交通の重要性が再注目されたことを受け、各公共交通機関ではサービス改善への模索が続いている。例えばロサンゼルスの公共交通を運営する Metro では、NextGen と呼ばれる運行システムを導入することでバスの利便性を向上させ、乗り換えの時間短縮や運行頻度向上に努めた。また、LIFE と呼ばれる低所得者向け割引運賃プログラムや、GoPass という義務教育(K-12)およびコミュニティカレッジの学生への無料プログラムを提供するなど、交通弱者の足としてサービスを拡充している。これらの取り組みが奏功したのか、2021 年から 22 年の間に LA Metro のバスの乗車率は 10% 増加し、鉄道の乗車率は約 20%増加したという(Colman, 2023)。

しかし、乗客数は回復傾向にあるとはいってもコロナ禍前のレベルには遠く及ばない。社会が完全にポスト・コロナのフェーズに移っても、ホワイトカラーを中心にリモートワークを

継続する人が多く、遠郊外の広い住宅を求める人も増え、通勤を自家用車へとシフトした人が多かったためである。公共交通事業者にとっては、コロナ禍前から慢性的な財政危機を抱えていたところに、一般乗客が減少して低運賃・無料利用者が増加し、運賃収入が減ったのである。更に、コロナ後の人件費・燃料費高騰によって運行費用は増加の一途をたどっており、連邦補助金も焼け石に水の状態だ。公共交通事業者はまさに、危機的な状況にあると言っただろう。コロナ禍によってサービスの福祉性が再認識された公共交通だが、ポスト・コロナの時代を生き残ることができるのか。今後の動向を引き続き注視したい。

Colman, M., 2023. L.A. Metro Ridership Up 12 Percent In 2022. Metro.

<https://www.metro.net/about/l-a-metro-ridership-up-12-percent-in-2022/>
(accessed 3.2.23).

Kotkin, J., 2020. Angelenos like their single-family sprawl. The coronavirus proves them right. Los Angeles Times.

Meeks, B.A., Maxouris, C., Yan, H., 2021. 'Human disaster' unfolding in LA will get worse, experts say. CNN.

Melley, B., 2020. Coronavirus cases hit 2 largest US cities differently. AP News.

Paul, J., Taylor, B.D., 2022. Pandemic transit: examining transit use changes and equity implications in Boston, Houston, and Los Angeles. Transportation (Amst).
<https://doi.org/10.1007/s11116-022-10345-1>

Qi, Y., Liu, J., Tao, T., Zhao, Q., 2023. Impacts of COVID-19 on public transit ridership. Int. J. Transp. Sci. Technol. 12, 34-45. <https://doi.org/10.1016/j.ijtst.2021.11.003>

Venkat, N., 2021. COVID has gutted public transit in Los Angeles. Will ridership ever bounce back? KCRW.

Whitcomb, D., Gorman, S., 2021. Ambulances put on alert as Los Angeles hospitals swamped by COVID-19 patients. Reuters.

Yang, J., 2020. California and New York were both hit by Covid-19 early, but the results are very different. CNN.