

(財) 自治体国際化協会 ロンドン事務所 マンスリートピック (2012 年 7 月)

【ロンドンのシンボル、2 階建てバスに「新型」ルートマスター ～ ロンドン市長の主導で実現】

ロンドン市内を走る赤いバスは、黒塗りタクシーやビッグ・ベン(国会議事堂に隣接する時計台)、またはフィッシュ・アンド・チップスなどと同様に、英国を訪れる海外の観光客からは、英国またはロンドンの「シンボル」と見なされている。「ルートマスター(Routemaster)」は、1950 年代にロンドンのバス路線に導入された 2 階建てバスの車種であり、多くの人気を集めたが、2003～2005 年に段階的に廃止された(ただし、後述する「観光ルート(heritage routes)」での運行を除く)。

ロンドンの 2 人目の市長であるボリス・ジョンソン現市長は、初めて市長に立候補した 2008 年の選挙で「ルートマスターの復活」を目玉公約の一つとして掲げて当選し、2 期目を目指して出馬したこの春の市長選(2012 年 5 月実施)の直前にこれを実行した。正式名称を「ロンドン新型バス(New Bus for London)」とする新型ルートマスターの導入は、ロンドンの公共スペースや公共機関を、街の雰囲気や景観の変化に合わせて刷新しようとするジョンソン・ロンドン市長の試みの一環である。「ロンドン名物」を刷新するという試みは、今に始まったことではなく、黒塗りタクシーについても、過去に何度か行われてきた。本報告書では、赤い公衆電話ボックスや郵便ポストなどと同様にロンドンを象徴する存在として世界中に知られているルートマスターの歴史と人気などについて紹介する。

ルートマスターの導入から廃止まで ～ ロンドン名物として愛されるもコスト高など問題に

ルートマスターは 1956 年、当時ロンドンで運行されていたトロリーバス(車両の上に張られた架線から集電し、走行するバス)や老朽化したディーゼル車のバス車両に代えるため、初めてロンドンのバス路線に導入された。ルートマスターの車両は、当時グレーター・ロンドンの交通行政を担っていた「ロンドン交通行政局(London Transport)」¹との協力で、アソシエイティッド・エクイップメント社(Associated Equipment Company)が製造した。第二次世界大戦中に軍用機の生産のために開発された技術を用い、軽量のアルミ製の車体や、最先端の技術を使った変速装置(ギアボックス)、ブレーキ、サスペンション(衝撃緩衝装置)など、当時としては先進的な装備を備えていた。

ルートマスターの車両の特徴は、ドアのない開放式の乗降口が後部にあることで、乗客はここから車両に飛び乗り、降車時には路上に飛び降りることができた。運転手に加えて車掌が常時乗務し、検札及び運賃収受は車掌の役割であった。また、ロンドンのバス路線で使われたルートマスターの車両は全て、5 年ごとに、ハートフォードシャー県にあったロンドン交通行政局の工場で、車体以外の全ての部品を取り外され、新たな部品を使って再度組み立てられた。このことによって、車

¹ 「London Transport」とは、1933～2000 年にロンドンの公共交通業務を担った歴代の公共機関が使用した通称である。この間、公共交通業務を担う機関の法律上の名称は様々に変わったが、いずれも、通称として「London Transport」との名称を使っていた。後述するように 2000 年に「ロンドン交通局(Transport for London, TfL)」が設置されると同時にこの名称は使われなくなった。

体の長期利用が可能になった。この工場は、近隣の地区名を取って「アルデナム工場 (Aldenham Works)」と呼ばれた。

ルートマスターがポップカルチャー(大衆向け文化)に登場した例には、バスの修理工が主人公の1963年公開の映画「Summer Holiday(邦題は「太陽と遊ぼう!」)や、1960～70年代にテレビ放映された長寿コメディ番組「オン・ザ・バス(On the Buses)」などがある。こうした作品で取り上げられたことや、観光局や民間の旅行代理店などが作成するロンドンの観光パンフレットや宣伝ビデオ、また観光客向けの絵葉書などに数多く登場したことなどもあって、ルートマスターは、ロンドンのシンボルとして次第に多くの人に親しまれていった。1968年に車両の製造が終了する頃までには、ロンドン中心部に位置するピカデリー・サーカス広場と並んで、最も有名なロンドンの風景の一つとして世界中の人々に認識されるようになった。

このように、一般に「ロンドン名物」として認識されているルートマスターだが、ロンドンでの運行が開始された1956年以降、国内のその他の複数の都市でも、トロリーバスやトラム(路面電車)に代わるものとして導入されている。地方都市で使われた車両も含めると、ルートマスターは、1958～1968年に合計2876台が製造された(ただし、1956年にロンドンに導入された車両は試作車であったため、この数字には含まれない。なお、本報告書では、こうした地方都市での状況には触れず、ロンドンでのルートマスターのみに話を絞って紹介する)。

* * *

多くの人に愛されていたルートマスターであるが、1970年代後半までには、運転手と車掌の2人分の人件費が掛かることが、ロンドン交通行政局にとって負担であると考えられるようになっていた。また、1982年には、ロンドン南東部のブルムリー(Bromley)区が、「グレーター・ロンドン・カウンシル(Greater London Council, GLC)」によるロンドンの地下鉄とバス料金の値下げ政策の合法性に異議を申し立てる訴訟を起こし、勝訴した²。このことによって、ロンドンの交通予算はさらに逼迫し、ロンドン交通行政局は、老朽化したルートマスターの車両の一部を売却せざるを得なくなった。さらに、売却によって車両数が減少したことで、多額の費用が掛かる5年ごとの車両の再組み立て作業を行う頻度も減ったため、1986年には、前述のアルデナム工場も売却した。

その後、ルートマスターの車両の売却は中断された。しかし、1980年代中盤～1990年代中盤に

² GLCは、1965～1986年に設置されていたグレーター・ロンドン全体を管轄地域とする自治体である。GLCは、1981年、ロンドンの地下鉄とバスの料金の大幅引き下げを実行した。その財源は、当時の地方税であった「レイト(rates)」の引き上げで調達し、ロンドン交通行政局に補助金として交付した。しかし、管轄区内に地下鉄が通っていないため、区民が追加のレイトを払っても、値下げの恩恵を部分的にしか受けられないブルムリー区は、この施策の違法性を指摘し、GLCに対して訴訟を起こした。上院の上訴委員会(当事の最高裁判所)は、ブルムリー区の訴えを支持し、GLCが、納税者に余計な負担を掛けて調達した資金を公共交通サービスの財源とすることは、「1969年交通(ロンドン)法(Transport (London) Act 1969)」で規定された「経済的(economic)な交通サービスをグレーター・ロンドンで提供する」というGLCの義務に違反するとの判断を下した。GLCがこの値下げ政策を実行する以前のロンドンの公共交通サービスの財源は、運賃収入と中央政府からの補助金であった。この判決の結果、ロンドン交通行政局は、GLCから補助金を受けることが不可能になったため、さらに財政が逼迫することになった。

ロンドンのバスサービスが分割・民営化されると、サービス運営を引き継いだ民間業者がより燃費の良い車種を求めたため、ルートマスターの需要は低下した。このように、ルートマスターは徐々に凋落の道を辿り、2000年にロンドンに市長職が設置され、その直接公選制度が導入された頃には³、幾つかの路線ではまだ運行されていたものの、既に幕引きの時期は見え始めていた。

2000年に実施された初のロンドン市長選に当選し、初代市長に就任したケン・リビングストン氏は、2001年に、「ルートマスターを廃止したいなどと考えるのは、人間味のない忌々しい馬鹿者どもだけだ」と発言し、ロンドン市民と世界中から訪れる観光客がルートマスターに対して抱く愛着の念を独特な表現で言い表した。こうした発言からも読み取れる変わらぬ人気にも関わらず、ルートマスターは、2003年8月～2005年12月に段階的に廃止され、ロンドンのバス路線から姿を消した⁴。その理由は、財政面の問題ではなく、障害者による交通機関の利用に関する新たなEU法及び1995年制定の英国法に含まれた条項の規定を遵守できないことであった(1995年に制定された英国法である「1995年障害者差別撤廃法(Disability Discrimination Act 1995)」は、1階建てバスは2016年までに、2階建てバスは2017年までに車椅子での乗降を可能にするよう求めていたが、旧型ルートマスターはこの要件を満たしていなかった)。

しかし、「ロンドン交通局(Transport for London, TfL)」⁵は2005年11月、ルートマスターの廃止に対する世論の強い反発を受け、その運行を限定的に維持することを目的として、2つの「観光ルート(heritage routes)」をロンドン中心部に開通させた。これは、既存の2つの路線の一部を取ってルートマスター専用路線としたもので、タワー・ブリッジやケンジントン・ハイストリートなど、観光客に人気の場所を回るルートになっている。

「観光ルート」でも使用されず、不用になったルートマスターの車両は、廃車にされたほか、世界各国の交通愛好家や、米国、カナダ、中国⁶などの観光ツアー業者等に売却された。また、2006年12月には、日本の山口県下関市にロンドン交通局からルートマスターの車両が無料貸与され、現在でも同市の路線バスとして利用されている⁷。1958～1968年の間に製造された2876台のルートマスターのうち、現存するのは全世界で約1000台である。

新型ルートマスターはデザインを一般公募 ～ 環境にも配慮したハイブリッド車

³ GLCが1986年に廃止された後、しばらくグレーター・ロンドン全域を管轄する行政体は設置されていなかったが、2000年に「グレーター・ロンドン・オーソリティー(Greater London Authority, GLA)」が創設され、同時にロンドン市長職が創設された。GLAは、GLCと異なり、公共サービスの提供は行わないため、自治体(local authority)ではなく、地域政府(regional government)として位置付けられている。

⁴ なお、ロンドン以外の都市で導入されたルートマスターはほぼ全て、1980年までに廃止された。

⁵ 「ロンドン交通局」は、2000年の「グレーター・ロンドン・オーソリティー」の設置と同時に創設されたグレーター・ロンドンの公共交通を担う機関である。

⁶ なお、ロンドン以外の英国の地方都市のみならず、英国統治時代の香港でも、路線バスの車両としてルートマスターが使われていた。

⁷ 当時、ロンドン交通局は、ロンドンへの観光誘致等を目的としてルートマスターの車両を世界の6都市に無料貸与するプロジェクトを進めていた。下関市は、重要文化財に指定されている市内の旧英国領事館が建設100周年を迎えたことを機に、同市をこれら6都市に含めるようロンドン側に要請したところ、申し出が受け入れられた。

ルートマスターが 2005 年までにロンドンのバス路線から撤退した後も、新型車両の導入によるルートマスターの「復活」を求める声は少なくなかった(特に保守党系のシンクタンクがルートマスターの新型車両の導入を強く支持していた)。しかし、労働党所属のリビングストン・ロンドン市長は、(前述のように、ルートマスターの廃止前は、これに反対する発言を行っていたにも関わらず)単一の都市のためにバス車両を新たに設計するには法外な経費が掛かるとして、こうした意見に耳を傾けなかった。

現職市長のこのような姿勢に挑戦するかのように、2008 年 5 月のロンドン市長選で、保守党のボリス・ジョンソン候補は、新型ルートマスターの導入を目玉公約として掲げた。ジョンソン候補は選挙戦で、「知恵のある人間なら、ロンドンの顔となる新しいルートマスターを設計することが可能だ」などと述べて自らの公約をアピールし、それも功を奏してか、リビングストン市長を破って当選を果たした。

ジョンソン新ロンドン市長は、市長就任から間もない 2008 年 7 月、新型ルートマスターのデザイン案を公募することを明らかにした。公募の主催はロンドン交通局で、デザイン案は、旧型車両を現代化し、障害者の利用及び環境への配慮といった点で 21 世紀にふさわしい水準を満たすことが求められた。デザイン案の審査を行う審査委員会には、ロンドン交通局の理事会メンバー 1 人と幹部職員 2 人、ロンドン交通局内のバスサービス担当部門である「ロンドンバス(London Buses)」の幹部職員 2 人のほか、行政と関連のない独立した立場にある産業界の代表者としてバス車両製造会社の元幹部社員が加わった。

ロンドン交通局は、審査で選ばれた幾つかの案を、新型ルートマスターの車両デザインに関する全体的な要件と共に、複数の車両製造会社に送付した。車両製造会社は、それらを基に、新型ルートマスターの車両の詳細なデザイン案をロンドン交通局に提出した。ロンドン交通局は、これらの案を審査した結果、2009 年 12 月、北アイルランドを拠点とするライトバス(Wrightbus)社が、新型車両の製造委託先に選定されたことを明らかにした。ロンドン交通局は同時に、下記のような新型ルートマスターの車両の詳細を発表した。

- ・定員は最低 87 人。
- ・階段が 2 ヲ所、ドアが 3 ヲ所にある。
- ・車両後部に開放式の乗降口がある。乗降口は、夜間などに必要に応じて閉鎖できる。
- ・最新の技術を使ったハイブリッドエンジンを使用し、燃費効率を、通常のディーゼルエンジン搭載のバス車両と比べて 40%、既にロンドンのバス路線で使われているハイブリッド車両と比べて 15%向上させる。また、通常のディーゼルエンジン搭載のバス車両と比べて、窒素酸化物(NOx)の排出量を 40%、粒子状物質(PM)の排出量を 33%減少させる。

* * *

このような過程を経て、ジョンソン・ロンドン市長が選挙で公約してからちょうど2年後の2010年5月、ようやく新型ルートマスターの最終デザインがお披露目された。新車両のデザインの最終仕上げは、大規模なパブリックアート作品や建築物などのデザインを手掛け、新進気鋭の英国人デザイナーとして知られるトマス・ヘザーウィック氏が手掛けた(ヘザーウィック氏は、2010年の上海万博で、通称「種の大聖堂(Seed Cathedral)」と呼ばれた英国館の建物をデザインしたことなどで知られる)。

新型ルートマスターの車両と旧型車両の共通する点は、車体後部の上部が曲線状になっていることや、後部に開放式の乗降口があることなどである。逆に、旧型車両にはなかったが、新型車両で新たに導入された点は、窓ガラスが、車体の片側の前方及び車体後部の2ヵ所で、2階部分から1階部分へと斜めに横切る形に取り付けられていることである。

ジョンソン・ロンドン市長は、2011年5月、ベッドフォードシャー県にある車両の性能試験場に報道機関を集め、新型ルートマスターの最初の試作車を自ら運転し、ロンドンのシンボルの復活をアピールした。その9ヶ月後の2012年2月、新型ルートマスターは、ロンドン中心部のビクトリア(Victoria)駅から同東部のハックニー(Hackney)地域までを結ぶ38番の路線に導入された。

2012年5月のロンドン市長選で、再び労働党から立候補したケン・リビングストン前市長は、値段が高いことを理由に、これ以上の新型ルートマスターの発注は行わないことを公約した。38番路線で運行するためにロンドン交通局が発注した8台の新型ルートマスターの購入費は、車両1台につき140万ポンドで、合計約1140万ポンドに上った(このうち、既に4台が38番路線で運行されており、ロンドン交通局によると、残りの4台も近く導入される予定である)。これに対し、通常のディーゼルエンジン搭載の2階建てバスの購入費は30万ポンドである。

ロンドンのバス路線で運行されるバスの車両は、通常、バスの運行会社が購入するが、新型ルートマスターの場合は例外的に、ロンドン交通局が購入した。今後、ロンドンのバス運行会社が新型ルートマスターの車両を発注、購入するかどうかについては、やはり法外な価格が理由で、乗り気ではないと言われている。一方、2012年7月末の報道によると、ジョンソン・ロンドン市長は、2016年までに、さらに600台の新型ルートマスターを発注する意向である。

前述のように、旧型ルートマスターでは車掌が常時乗車していたが、新型では、混雑時のみ、運転手以外のスタッフが1人乗車し、車両後部の乗降口の安全確認、乗客への行き先の案内などを行っている(ただし、運賃の徴収は行わない)。また、旧型ルートマスターと異なり、新型車両は、障害者の利用に関するEU法及び英国法の要件を満たしている。

* * *

新型ルートマスターは、ジョンソン・ロンドン市長が2010年7月に導入したロンドンのレンタル自

転車が「ボリス・バイク」と呼ばれるのと同様に⁸、市長の名前を取って「ボリス・バス」などとも呼ばれ、多額の経費を掛けた市長の「自己陶醉プロジェクト」であると揶揄されることもある（老朽化したヒースロー空港に代えるため、ケント県に新空港を建設し、滑走路には人工の埋立島を新たに造るという同市長の案が、「ボリス島」の建設構想であるなどとして嘲笑されているのと同様である）。そうした見方があるにせよ、自転車レンタルシステムと並んで、新型ルートマスターの導入を実現させたことは、ジョンソン・ロンドン市長が、ロンドンの公共スペースと街全体のイメージや雰囲気を向上させることにいかに真剣に取り組んでいるかを表していると言えるだろう。

⁸ ロンドンの自転車レンタルサービスについては、2011年9月のマンズリートピックを参照。