

(一財)自治体国際化協会 ロンドン事務所 マンスリートピック (2014年12月)

【テムズ川を横断するロンドンのケーブルカー「エミレーツ・エア・ライン」 ～ 東ロンドンでの橋の不足には政府などが対応策を検討中】

要旨

- ・ロンドン南東部で2012年6月、エミレーツ航空がスポンサーとなり、テムズ川を横断するケーブルカー「エミレーツ・エア・ライン」が開通した。そのルートは、ロンドン・オリンピックの会場として使われた2つの施設をつないでいる。
- ・当初の見込みが外れ、民間からの資金で開通費用の全額をまかなうことはできず、ロンドン交通局の予算が使われた。
- ・通勤利用者は1人もいないとのデータも報じられており、地元住民の足としては根付いていないことが伺える。一方、観光シーズンには利用者が増えている。
- ・ロンドン交通局は、エミレーツ・エア・ラインについて、ロンドン東部でテムズ川に橋などが不足している問題を解決する一助となると述べたことがある。この問題はかねてから指摘されており、現在、ロンドン交通局及び運輸省が、それぞれ対応策を検討している。

本報告書では、ロンドン南東部で2012年6月に開通したテムズ川を横断するケーブルカー「エミレーツ・エア・ライン (Emirates Air Line)」について紹介するとともに、ロンドン東部でテムズ川を横断する橋やトンネルが不足している問題について取り上げ、現在検討されている対応策などについて説明する。

エミレーツ・エア・ラインは、ロンドンを含めた英国の都市部に開通した初めてのケーブルカーである。運行はロンドン交通局 (Transport for London、TfL) が担い、その名称で分かる通り、ドバイの航空会社であるエミレーツ航空がスポンサーとなっている。ロンドン東部の区であるニューアム (Newham) 区の南端に位置するテムズ川北岸のロイヤル・ドックス (Royal Docks) 地区と、グリニッジ (Greenwich) 区の北端に位置するノース・グリニッジ (North Greenwich) 地区を結び、走行距離は約1.1キロメートルである。

エミレーツ・エア・ラインは、南北の2つの駅がいずれもロンドン・オリンピックの会場に使われた施設 (北側は大規模展示場「エクセル・ロンドン」、南側は多目的施設「O2アリーナ」) に近く、またオリンピックの直前に開通したため、オリンピックの開催計画の一

環として作られた交通施設であるとの誤解を与えやすいが、これは正しくない（ただし、このケーブルカーの開通計画が発表された 2010 年 7 月には既にロンドン・オリンピックの開催が決まっていたため、ロンドン交通局は、オリンピックの 2 会場をつなぐ新たな交通機関になると説明していた）。新型ルートマスター(Routemaster)と呼ばれるバスの導入や、通称で「ボリス・バイク」と呼ばれるレンタル自転車サービスなどと同様¹、ボリス・ジョンソン・ロンドン市長が個人的に強く望んで導入に至ったプロジェクトとして知られており、市長の「自己陶醉プロジェクト」と揶揄されることもある。

エミレーツ・エア・ラインの乗車時間は片道 10 分で、地上 90 メートルの距離から、シティに次ぐロンドン第 2 の金融街カナリー・ウォーフや天文台で有名なグリニッジなど周辺の地域はもちろん、ロンドン・オリンピックの主会場であったオリンピック・パークやテムズ川の洪水防止施設テムズ・バリアーなど、ロンドンの様々な名所を一望できる。

エミレーツ・エア・ラインでは、常時 34 台のケーブルカーが稼働しており、1 台あたり 10 人まで乗車可能である。運賃は片道 4.40 ポンドで、オイスター・カードの「ペイ・アズ・ユー・ゴー (pay as you go)」で払えば 3.30 ポンドに割引される²。「ペイ・アズ・ユー・ゴー」の機能を利用しておらず、定期券としてしか使っていないオイスター・カードでも、乗車時に提示すれば同様に 3.30 ポンドで乗ることができる。

「開通費用は民間資金でまかなう」との方針は達成できず

エミレーツ・エア・ラインは、当初の見込みと異なり公的資金を使って開通したこと、またそれにも関わらず地域住民の日常的な交通手段として根付いていないことなどが批判を呼んでいる。

ロンドン交通局は、ロイヤル・ドックス地区とノース・グリニッジ地区を結ぶケーブルカーを開通させる計画を発表した際、開通費用は 2500 万ポンドで、民間部門から全額調達することを目指すと述べていた。しかし、2011 年 9 月までに、この額は 6000 万ポンドに修正された（うちケーブルカーの工費は 4500 万ポンドであることが明らかにされた）。ロンドン交通局は当時、費用の財源について、最初は同局の予算から拠出し、「商業目的のスポンサーシップの獲得、欧州地域開発基金 (European Regional Development Fund) からの助成金、及び運賃収入によって取り戻す」と述べていた。

¹ これらについては、2011 年 9 月のマンスリートピック「ロンドンの自転車レンタルサービスについて」及び 2012 年 7 月のマンスリートピック「ロンドンのシンボル、2 階建てバスに『新型』ルートマスターへロンドン市長の主導で実現」を参照のこと。

² オイスター・カードは、ロンドン市内の交通機関で利用できる交通 IC カードである。「ペイ・アズ・ユー・ゴー」は、カードに幾らかの料金を予め入金しておき、使った分だけそこから払うプリペイド機能。オイスター・カードはほかに、定期券としても使える。

この翌月の 2011 年 10 月、エミレーツ航空が、10 年間を期間としてケーブルカーのスポンサーとなり、3600 万ポンドを拠出することで合意したことが明らかにされた。さらに、2012 年 9 月には、このプロジェクトに対し、欧州地域開発基金から 970 万ユーロ（約 770 万ポンド）の助成金が付与されることが決まった。しかし、これら 2 つの財源を合わせても総費用には足りておらず、「市長は、開通費用を全て民間部門から調達するとの約束を破った」との批判も聞かれている。

エミレーツ航空は、このスポンサー契約で、ケーブルカーのネーミングライツ（命名権）を獲得し、航空会社（airline）を連想させる「エア・ライン(Air Line)」という言葉と自社の名前をつなげたものをケーブルカーの名称にした。また、ケーブルカーの 2 つの駅にも「エミレーツ」の名を冠し、ロンドン交通局が発行するロンドンの公共交通機関の路線図には、エミレーツ・エア・ラインのルートが掲載されたことで、初めて企業の名前が登場することになった。こうしたスポンサーシップ内容について、ロンドン議会の議員からは、「エミレーツ航空にとって非常に有利な合意内容であるのに、工費さえまかなえないスポンサー料しか獲得できなかった。ロンドン市長が、ロンドン市民にとってより良い合意を獲得するよう努力しなかったのは残念」との声が聞かれている。

観光シーズンは乗客増も、通勤利用者はゼロとのデータも

エミレーツ・エア・ラインが地域住民の足として根付いていないことを示すデータの 1 つは、ロンドン南東部のローカルニュースを伝えるウェブサイト「853blog.com」の 2014 年 12 月の記事で報じられた。この記事によると、同サイトがロンドン交通局から入手したデータで、エミレーツ・エア・ラインの通勤利用を奨励することを目的とした運賃の割引システムが適用された人が、2014 年 10 月中旬のある週には 1 人もいなかったことが分かった。オイスター・カードの「ペイ・アズ・ユー・ゴー」を使って週に 5 回以上エミレーツ・エア・ラインを利用した場合、その週に支払った運賃の合計額の半額が、次の週以降にエミレーツ・エア・ラインを使った際にオイスター・カードに戻ってくるシステムになっているが、同ウェブサイトがロンドン交通局から入手したデータによると、2014 年 10 月の第 3 週目にこの割引システムが適用された人は 1 人もいなかった。

ロンドン交通局がウェブサイトで発表しているエミレーツ・エア・ラインの乗客数のデータを見ると、2013、2014 年ともに、6～9 月の観光シーズンは比較的用户が多く、1 週間の乗客数が計 5 万人を超えることもあったが、それ以外の季節は目立って利用が減っている。これらのデータから、エミレーツ・エア・ラインは、現在までのところ、地元住民が日常的な交通手段として使っているというよりは、観光客がロンドンの観光スポットと

して訪れ、1回きり乗るといふ利用のされ方が多いことが分かる。

乗客の総数を同様にロンドン交通局のウェブサイトのデータを基に見てみると、2012年6月末の開通から同年末までの最初の6か月間では、計168万人に達した。特にロンドン・オリンピックの期間中（2012年7月末～8月中旬）に多くの人々が利用し、1週間に18万人の乗客を集めたこともあった。しかし、翌年の2013年には著しく利用が減り、年間乗客数は156万人にとどまった。2014年は、12月13日までに約147万人が利用している。

なお、2014年1月には、ロンドン議会のダレン・ジョンソン議員（緑の党）が入手した数字として、2013会計年度の第2四半期（2013年7月～9月）におけるエミレーツ・エア・ラインの運賃収入が、ロンドン交通局の見込みの830万ポンドを35%下回る540万ポンドにとどまったことが報じられている。

交通 IC カードの定期券使えないことなど通勤客の利用伸びない背景

エミレーツ・エア・ラインに通勤客などの定期的な利用者が少ない理由には、◎2つの駅の周辺に住宅が少ない、◎既存の公共交通機関を使って同じルートを移動できる、◎オイスター・カードの定期券が使えないうえ、運賃が高い——ことなどが挙げられている。

エミレーツ・エア・ラインの2つの駅の周辺は、比較的新しいマンションなどはあるものの、まだ住宅はまばらである。また、エミレーツ・エア・ラインのルートであるロイヤル・ドックス～ノース・グリニッジ間は、地下鉄ジュビリー線及び無人運転のライトレール「ドックランズ・ライト・レールウェイ (Docklands Light Railway)」を使って移動することができる。さらに、ロンドンのその他の公共交通機関と異なり、オイスター・カードで定期券を持っている人も、エミレーツ・エア・ラインを利用する場合は、その都度運賃を払わなければならない。

通常、オイスター・カードで定期券を購入した場合、その定期券の適用ゾーン内では³、地下鉄やバス、トラム（路面電車）、列車などロンドン内のほとんどの交通機関を、追加運賃を支払わずに利用できる。しかし、エミレーツ・エア・ラインに限っては、例えエミレーツ・エア・ラインの2つの駅が位置するゾーン3を含む定期券を持っていても、乗車の都度、運賃を支払わなければならない。

また、オイスター・カードの「ペイ・アズ・ユー・ゴー」でロンドン内の公共交通機関

³ ロンドンの公共交通機関の料金システムは「ゾーン (zone)」に基づいており、ロンドン市内が6つのゾーンに分けられている。ゾーン1がロンドン中心部で、郊外に行くほどゾーンの数字が大きくなる。定期券は全て、ゾーンごとに購入する。

を使う場合、ゾーンごとに 1 日の利用限度額が決められており、同じ日に地下鉄やバスなどを何回乗り降りしても、限度額以上はオイスター・カードに課金されないようになっている。しかし、エミレーツ・エア・ラインにはこの仕組みは適用されず、「ペイ・アズ・ユー・ゴー」を使ってロンドン内を移動し、既に 1 日の利用限度額に達していても、エミレーツ・エア・ラインに乗るにはさらに運賃を支払わなければならない。

こうした現状について、ロンドン議会の議員からは、通勤客などの利用を増やすには、エミレーツ・エア・ラインを、オイスター・カードの定期券と 1 日の利用限度額の仕組みに組み込むことが必要であるとの声が再三上がっているが、まだ実現していない。

さらに、定期券を持っていても規定の運賃を払わなければならないにも関わらず、その運賃が比較的高いことが、地元住民の利用が伸びない理由の 1 つであるとも言われる。既に述べたように、エミレーツ・エア・ラインの 2 つの駅はいずれもゾーン 3 に位置し、運賃は片道 4.40 ポンドであるが、地下鉄でゾーン 3 内のみを移動するなら、オイスター・カードの「ペイ・アズ・ユー・ゴー」を使えば片道 1.70 ポンド（ピーク時。オフピーク時は 1.50 ポンド）で済む。

ロンドン交通局は、地元住民によるエミレーツ・エア・ラインの利用促進を図り、2014 年 2 月から同年末まで、ニューアム区及びグリニッジ区の住民は運賃を半額とするサービスを実施している。しかし、同局発表のデータを見る限り、これによって特に乗客数が大幅に増加しているという事実はない。

ロンドン東部では橋が著しく不足、背景には港湾業が栄えたテムズ川の歴史など

エミレーツ・エア・ラインの開通計画がニューアム区及びグリニッジ区から許可された 2011 年 1 月、ロンドン交通局は、エミレーツ・エア・ラインが、タワー・ブリッジ (Tower Bridge) の東側にテムズ川を横断する手段（橋、トンネル、フェリーなど）が不足している問題を解決する一助となるものであると述べていた。

タワー・ブリッジは、ロンドン中心部にある中世の城であるロンドン塔の近くに位置するテムズ川をまたぐ橋であり、橋の北側はタワー・ハムレッツ (Tower Hamlets) 区内に、南側はサザーク (Southward) 区内に入る。「ロンドン東部」という言い方に厳密な定義はないが、大まかに言って、タワー・ブリッジから東側のロンドン市内が「ロンドン東部」であると考えてよい。

タワー・ブリッジの西側にはテムズ川を横断する橋が数多くある一方、川の東側ではそ

れらが著しく不足しているという問題は、かねてから指摘されている。シンクタンク「センター・フォー・ロンドン (Centre for London)」が 2014 年 10 月に発表した報告書によると、タワー・ブリッジから西に 20 マイル (32 キロメートル) 以内には 16 もの道路橋があるが、東に 20 マイル以内では、ロンドンの東隣の県であるケント県に位置する「ダートフォード・クロッシング (Dartford Crossing)」を構成する道路橋が 1 つあるのみである。これ以外に自動車を使ってタワー・ブリッジ以東でテムズ川を横断するには、同じく「ダートフォード・クロッシング」を構成する 2 つの道路トンネルか (「ダートフォード・クロッシング」は、1 つの道路橋と 2 つの道路トンネルの総称である)、いずれもロンドン東部にある別の 2 つの道路トンネルまたはフェリーを使わなければならない。なお、タワー・ブリッジ及びダートフォード・クロッシングの位置については、次のリンクを参照のこと <http://www.lddc-history.org.uk/transport/2tran13.jpg>

タワー・ブリッジ以東にテムズ川をまたぐ橋が少ない理由の 1 つには、テムズ川は川下 (東側) に行くにしたがって川幅が広がるため、タワー・ブリッジ以西に比べて橋の建設が困難であることがある。また、ロンドン東部のテムズ川沿いの地域は、1970 年代まで港湾業で栄え、テムズ川には多くの貨物船が行き来していた。そのため、この地域でテムズ川に橋を建設するには、大型船でもその下を通れるように非常に高い橋である必要があり、このことも、タワー・ブリッジ以東で橋の建設が困難であった理由の 1 つであった。

これまでにロンドン東部でテムズ川をまたぐ橋の建設が計画されたことはあるが、実現には至らなかった。ロンドン交通局は 2004 年、ニューアム区のベックトン (Beckton) 地区とグリニッジ区のテムズミード (Thamesmead) 地区を結ぶ「テムズ・ゲートウェイ・ブリッジ (Thames Gateway Bridge)」の建設許可を両区に申請し、受理された。この 2 つの地区を結ぶ橋の建設は、1970~90 年代にも計画されたが、中央政府が廃案にしたことがあった。しかし、2008 年のロンドン市長選で、保守党のボリス・ジョンソン候補 (現市長) は、この橋の建設案を廃案にすることを公約に掲げ、当選後、これを実行した。ジョンソン候補が同案に反対した理由は、橋の建設に反対していた地元住民の票を獲得したかったためだと言われている。

しかし、今後数十年でロンドンの人口が急増することが予測され、特にロンドン東部で住宅供給の拡大と雇用の増加が見込まれる中、タワー・ブリッジ以東の地域で新たに橋やトンネルを建設することは急務であると言われており、ロンドン交通局と中央政府の運輸省は現在、それぞれ下記のような案を検討中である。

*ロンドン交通局の案

- ・ニューアム区の南西の端のシルバータウン (Silvertown) 地区とノース・グリニッジ地区を結ぶ道路トンネルを 2021 年までに開通させる。
- ・ニューアム区のガリオンズ・リーチ (Gallions Reach) 地区とテムズミード地区を結ぶ橋またはフェリーを開通させる (ジョンソン・ロンドン市長が廃案にしたテムズ・ゲートウェイ・ブリッジとほぼ同じ場所を通る案)。
- ・ともにロンドン東部の区であるベックスレー (Bexley) 区内のベルベデーレ (Belvedere) 地区とハバリング (Havering) 区内のレイナム (Rainham) 地区を結ぶ橋を開通させる。

*運輸省の案

運輸省の案は、ケント県ダートフォード市及びそれ以东でテムズ川に橋またはトンネルを建設するものであり、下記の 3 つの案を検討している。これらの案はまとめて「ロウアー・テムズ・クロッシング (Lower Thames Crossing)」の建設案と呼ばれている。

- ・前述の「ダートフォード・クロッシング」に隣り合わせて追加の道路橋または道路トンネルを建設する。
- ・「ダートフォード・クロッシング」のさらに東方面で、テムズ川をまたぐ橋またはトンネルを含む新しい幹線道路を建設する。北はエセックス (Essex) 県サウス・オッケンドン (South Ockendon) 地区付近で高速道路「M25」から分かれ、同県オーセット (Orsett) 地区付近で幹線道路「A13」と交差し、南はメドウェイ (Medway) 市内ストルード (Strood) 地区付近で高速道路「M2」に合流する。
- ・上記の幹線道路建設案に加え、幹線道路「A229」を拡張する。

前述の「センター・フォー・ロンドン」が 2014 年 10 月に発表した報告書は、タワー・ブリッジ以东でテムズ川を横断する手段を増やすための方法を政府に提案することを目的とした調査の結果をまとめたものであった。調査は、「センター・フォー・ロンドン」が、アンドリュー・アドニス上院議員 (労働党、ブラウン労働党政権下で運輸大臣) を委員長に据えて設置した委員会が行った。

報告書は、ロンドン交通局の 3 案及び運輸省の「ロウアー・テムズ・クロッシング」の建設案を全て実現すべきであると述べた。ただし、ガリオンズ・リーチ地区では、ロンドン交通局が提案するような橋やフェリーではなく、「沈埋（ちんまい）トンネル（immersed tunnel）」と呼ばれる種類のトンネルを開通させることを提案した。特にシルバータウンと「ロウアー・テムズ・クロッシング」の建設案については、早急に実行することを求めた。

さらに、ロンドン交通局の 3 つの案については、全ての開通工事の監督業務を担う組織を同局の下部組織として設置すべきであると提案した。また、4 つの橋またはトンネルの建設費用は、通行料の徴収及び中央政府からの補助金などで調達することを提案した。