

超低排出ゾーン：ロンドンの大気汚染を改善できるか？

今年、英国の青春カルト映画「さらば青春の光」が1979年に公開されてから40周年を迎え、イギリスの若い労働者の間で1950年代後半から60年代前半に流行したモッズ文化であるシャープ・スーツやソウル・ミュージック、そしておそらく最も象徴的なイタリア製スクーターへの関心が、英国の十代の若者の間で再燃している。しかし2019年に時間を進めると、イタリア製の2ストローク¹オートバイのベスパやランプレッタは、ヨーロッパの都市で大気を汚染すると見なされるようになっており、特にパリとアムステルダムをはじめとするいくつかの都市では、ガソリン車が今後、全面禁止となる可能性があることに先駆け、ガソリン車の市内乗り入れを排除するような厳しい排出規制政策を導入している。

2019年には、世界で最も急進的な大気汚染防止策の一つと見なされている超低排出ゾーン（Ultra Low Emission Zone、以下「ULEZ」という）がロンドンで導入された。これは365日、24時間運用され、環境負荷の大きい車を首都ロンドンの通りから排除することを目指している。この「世界初」の制度は2014年にボリス・ジョンソン前市長によってまとめられ、（成人発症喘息を患う）後継者のサディク・カーン市長の下で1年以上前倒しして導入された。首都ロンドン中心街にすでに導入されている渋滞税²の課金エリアと当面は同一範囲で、2021年10月に南北の環状道路にまで拡張される予定である。

この制度の導入への反応はまちまちで、2020年5月の市長選挙に先立って労働党のカーン市長と対立する保守党議員は、これを（英国国民から公然と嫌われ、後に廃止された地方税になぞらえ）「車輪への人頭税³」と揶揄し、その範囲拡大に反対すると公約している。しかし2019年4月に実施されたユーガブの世論調査⁴では、ロンドン市民の72%が汚染と渋滞を減らすために排出課金の制度を支持していることが明らかになった。

ロンドンの超低排出ゾーン（概要）

導入：2019年4月

¹ 主に二輪車や軽自動車に搭載されるエンジンの一種であるが、近年ではほとんど使用されていない。

² 渋滞税（Congestion Charge）は、ロンドン中心部の特定のエリア内に、特定の時間帯に車（公共交通機関など一部除く）を乗り入れる際に課金されるシステム。ロンドン市内の渋滞緩和と公共交通機関の利用促進のため2003年から導入されている。

³ 人頭税（Poll tax）は、1990年にサッチャー政権が強行した新税で、所得に関係なく18歳以上の全ての住民が一律に支払う地方税である。低所得者に大きな負担を強いることになったため、大規模な不払い運動が起こり、これを機にサッチャー首相は辞任に追い込まれ、人頭税も廃止された。

⁴ <https://www.theguardian.com/environment/2019/apr/08/londoners-back-charging-dirty-drivers-says-air-pollution-study-ulez>

範囲：中心部の渋滞区域（2019～2021年）、南北環状道路（2021年以降）

料金：一日 12.50 ポンド（1800 円）

対象車両：排出基準ユーロ 3（2007年）以前のオートバイ、ユーロ 4（2006年）以前のガソリン車、ユーロ 6（2015年）以前のディーゼル車。ユーロ 4 排出基準を満たしていないトラックとバスは一日 100 ポンドを支払う。

対象除外：渋滞税割引が適用される区域内の居住者および身体障害者登録された車両には、2021年までの猶予期間が設けられている。認可タクシーと（1979年以前に製造された）「歴史的」車両は完全免除される。

ULEZ に抵触するのは大型トラックやディーゼル車だけではなく、2007年以前に製造されユーロ 3 排出基準を満たしていないオートバイも一日 12.50 ポンドを支払う義務がある。

（1971年に生産を終えた）ランブレッタやベスパの旧式スクーターのような歴史的車両は ULEZ の課金を免除されるが、より一般的な新型ベスパで 2007年以前のモデルは免除されない。雑誌“*Scootering*”の元編集長で『*Scooterboys: The Lost Tribe*』の著者であるマーチン・ラウンド氏は「保険会社にクラシック・オートバイの見積もりを求める人が増えており、ランブレッタ LI-150 スペシャルは現在 2 位です」と語る。

スクーターは趣味として愛好家を魅了し続け、その多くはモッズ文化世代やリバイバル時代の担い手で、さらには高所得者層の中高年が新規参入している。多くのスクーター愛好家は英国ベスパ・クラブ⁵とその地方支部に所属しており、他にも年に数回、独自にクラシック・オートバイに乗る人もいる。その他のベスパ所有者は、スクーターのサブカルチャーを意識せず、近くへ出かけるときや通勤時に利用している。

2007年以前に製造されたオートバイへの ULEZ の課金を避けたい場合、いくつかの選択肢がある。ロンドン東部オリンピック・スタジアムからリー川をはさんだ対岸に位置するハックニー・ウィック地区の古い工業施設内にある英国排出試験センター(The National Emissions Testing Centre)⁶は、ロンドン交通局 (Transport for London、以下「TFL」という) の認可を得ており、地元企業のリバーバンク・モーターサイクルズが運営している。このセンターでは 1 回 175 ポンドの試験で、もしユーロ 3 以前に製造されたオートバイが排出する窒素酸

⁵ 二輪の愛好家が集い、一緒にツーリングに行くなど様々なイベントを開催する会員制のクラブ。

⁶ <https://www.nationalemissionstestcentre.com/>

化物（NO_x）がULEZの基準（現在0.15g/km）を下回っていれば、TFLの課金を免除される証明書を発行してもらえる。リバーバンクのジョン・ラズビー氏は「4月の期限（ULEZ導入）に間に合わせるため最初の駆け込み需要があったが、その後も毎週20件ほど試験の需要は続いている。所有者が今もTFLから支払い請求書を受け取っているのは、監視カメラが機能している証拠です」と語った。



排出試験を実施するリバーバンク・モーターサイクルズ

試験そのものは、オートバイの加速、減速、アイドリング時のNO_x排出量を記録し、その報告書をTFLのデータベースに送って合否を判定する。しかしリバーバンクは、2ストロークのオートバイのほとんどは合格すると確信しており、試験費用は1回限りでULEZ課金の14日分に相当する。試験済みの基準適合スクーターは、成長を続ける中古市場でより高値の再販価格がつくであろう。

リー・バレーをさらにさかのぼったウォルサムストー地区にある同じく目立たない工業施設内に、スクーターの販売と修理の専門会社であるレトロスペクティブ⁷がある。レトロスペクティブの所有者であるニール・マカート氏は、世界で初めてクラシック・スクーターを電気駆動に改造するULEZ向けの自動車技術ソリューションを提供している。クラシック・スクーターの中には新車の価格よりも高く販売されているものもあり、将来性のある投資としてこれを求める所有者もいる。

⁷ <https://www.retrospectivescooters.com/>



電気駆動のランプレッタに試乗するマカート氏

政府の支援なしで民間資金による研究開発で2年間かけて開発され、世界知的所有権機関（WIPO）に登録されたレトロスペクティブのEV改造キットが最近発売された。ULEZ 導入範囲を超えて世界中から注文が集まっている（しかしこのような地域でも排出課金もしくは禁止を検討している）。アプリ対応（セキュリティ強化）モーターは2,495ポンドで、950ポンドの追加料金でパナソニック製のリチウム電池と充電器がついてくる（さらにロンドン東部にあるレトロスペクティブの工場への輸送と設置に別途500ポンドかかる）。マカート氏は「最初は高いと思われるかもしれませんが、オートバイを定期的にご利用する場合、これから燃料費がどれだけかかるかを考えれば、費用に十分見合った先行投資です」と語り、さらに電池は6時間の充電で（速度によって）30～90マイル走行できるとつけ加えた。

1979年の「さらば青春の光」の映画ポスターは、モッズ文化を「ライフスタイル」として提示した。40年後、ロンドン市当局はロンドン市民の生活の質を向上させるため、ULEZに期待している。