

## 首都ナイロビの交通機関

池野 旬

通勤ラッシュ ナイロビでは、朝夕と昼食時に車の渋滞が起こる。日本はもちろんのこと、交通渋滞・おそらくアジア諸国でも見慣れた風景であろうが、アフリカ諸国では渋滞が見られる都市はいまだ少ない。ほぼ三〇分もあれば端から端まで歩いて行ける小さな都心部に、周辺の住宅街から通勤者が流入し、流出していくのである。例えば、KTY901のように「K」で始まるローマ字三字と数字三字のナンバープレートをつけた一般民間人の乗用車に交じって、「GK」（ケニア政府関係）、「KA」（ケニア陸軍）、「AF」（ケニア空軍）、「CD」（外交官）、「UNEP」（ナイロビに本部を置く国連環境計画）、「UN」（それ以外の国連関係機関）のナンバーをつけた高級車も行き交う。そして、タクシーとバス、マトトゥウがそれぞれに割り込んでくる。

## 市民の足はバス

タクシーは外国人旅行者が主たる客筋であり、通常の通勤客はもちろんタクシーなどを利用しない。彼らの足の筆頭は、バスである。

ナイロビ市とその周辺地域のバス輸送は、ながらくナイロビ市評議会公認の民間バス会社ケニ



ナイロビの目抜き通りケニヤッタ・アベニュー

ア・バス・サービス（KBS）社の一社独占であったが、一九八六年十月にケニア政府は交通事情改善のためという名目で六台のバスを導入し、KBSとは別途に新たにニャヨ・バスと称するバス輸送を開始した。ニャヨとは、スワヒリ語で足跡の意で、前ケニヤッタ大統領の遺志を受け

継ぐという現モイ大統領の政治スローガンである。ニャヨ

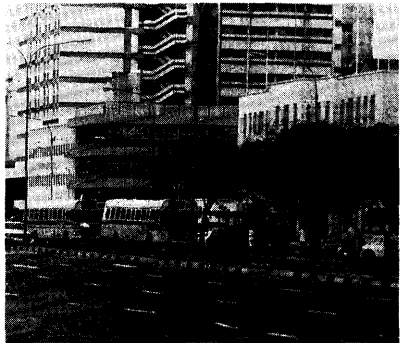
・バスは、車両のほとんどを外国からの贈与に頼り、当初はラッシュ・アワーの通勤客が殺到する時間帯に格安の料金で、大統領府所属の国家青年奉仕隊が運行に当たった。

そして、八八年七月末にニャヨ・バス・サービス（NBS）社が新たな公営企業として設立された。同年十月段階で、NBSは一二九台を保有し、ナイロビ市以外でも六都市で営業している。重点地域は首都ナイロビで、同年末までに二〇〇台の運行を予定していた。

このようなバス輸送が開始されれば、KBSはとうぜん経営が苦しくなる。それだけでなくもKBSは、ナイロビ市評議会に認可されるバス料金の値上げ幅に比べて人件費が増大し、平価切下げにともなう輸入部品価格も高騰して、収益率が極端に悪化している。KBSを含むケニアの主要

バス会社の大株主である海外輸送連合社（イギリス United Transport Overseas Ltd.）は、西部ケニアのキスム市で営業しているバス会社東アフリカ道路サービス社（East African Road Service Ltd.）の保有株をケニア民間企業に売り渡し、モンバサで営業しているバス会社KBS（モンバサ）社の保有株をモンバサ市評議会に売却したともいわれる。すなわち、同社が保有するナイロビ市以外の都市で運行しているバス会社の持株がケニア資本に取って代わられている。

独立後二十年以上も外国資本に牛耳られていた首都交通の現地化をはかる政治的意図のもとに行われたとされるニャヨ・バス導入は、まず周辺部でその成果を収めつつあるといえよう。ナイロビにおいても、KBSが三〇〇台を運行しているナイロビ旅客輸送市場に、二〇〇台のバスを導入するNBSの試みは、とうてい補完的な交通手段の提供という範囲にとどまらず、KBS駆逐までにいたることになる。しかし、軒並み財政危機に陥っている公営企業の「民営化」という援助国・機関の全般的な要請に抗する形で、あえて政府の手厚い保護のもとに設立したNBSが、今後政府のお荷物にならない保証はない。



ナイロビ中央郵便局前のバス停

小回りの利く さて、ナイロビ市民のもうひとつの足が、マタトゥである。マタトゥとは、「マタトゥ」の活躍 小型トラックの荷台を改造して座席を取りつけた乗り合いタクシーであり、近年はミニバスを用いていることも多くなった。名称の由来は定かではないが、一説ではコインを三個（スワヒリ語で三はタトゥ）持つていれば乗れたためであるという。マタトゥは一九七三年によくやく旅客の運搬を認められた。それ以前は非合法で旅客を運搬しており、旅客は法的には貨物扱いであった。

ニャヨ・バスが導入される前にKBSが調査した結果では、ナイロビ市の通勤客の五四％はKBSを利用し、四六％がマタトゥを利用していた。ニャヨ・バスの導入によって、KBSのシェアはかなり減少したが、マタトゥは小回りがきくのであまり旅客を減らしていないとみられる。マタトゥにはバスのような正規の路線がなく、機敏に路線変更しうるからである。バス停近くに停車して、車掌が声高に行き先を叫び、バスが来る前に客をかつさらっていく。フォーマルな交通手段で応じられない需要に、いわばインフォーマルなマタトゥがきめ細かく応じているといえよう。ケニア人の活発な起業家精神をみる思いがする。



庶民の足マタトゥ (写真：吉田昌夫)

しかし、零細個人企業の多いマタトゥは、安全よりも収益を優先するという問題もある。一九七七年から八五年までに、統計資料で「ローリー、バス、タクシー」に分類される車両による事故は三・三倍に急増し、マタトゥが関わっている事故も相当数含まれると推定される。ナイロビ市内ではないが、八八年二月にはマタトゥ三台による死者三〇人以上という大事故が発生した。

この機をとらえた政府は、運輸・通信大臣の指示によって、交通警察が数百台にのぼる欠陥車のマタトゥを押収するとともに、マタトゥ運転手の運転能力の再試験を実施すると公表した。これに対して、ケニア全国で八万人いるといわれるマタトゥ関連就業者のうちの六万人を組織するマタトゥ車両所有者協会(MVOA)が反発し、マタトゥの運行が各地でストップして大混乱が発生する事態となった。モイ大統領は、早々に運輸・通信大臣の通達を撤回させざるをえなかった。ナイロビでは押収されたマタトゥのうち、七五台が即刻返却され、欠陥のひどい二一十台が検査のために止め置かれた。一九八七年にナイロビで運行していたマタトゥは七〇〇台強であるというから、その一割以上がなんらかの欠陥車であったということになる。

マタトゥ業界の強い政治力を見せつけたこの事件のあと、欠陥車を使った荒っぽい運転のマタトゥは、自粛することもなく、今日も車体をきしませながら、ナイロビ市内を走り抜けていく。

(いけの じゅん/アジア経済研究所地域研究部)