

## 「大量輸送」を模索するクルマ社会

望月克哉

### 「通勤闘争」とその背景

ラゴスの朝は早い。午前五時ともなれば煌々たる街燈の下を通勤者が行き交い、室内燈を点けた乗合バスが走り始める。ざわめき、クラクシヨンといったこの都会らしい喧騒がもどってくるのも、もうまもなくのことだ。大方の官庁、事業所の始業は七時半。公共交通機関が不十分なため送迎用車両を出すところも少なくない。しかし、そうした恩恵に浴するのは一部にすぎず、大多数は日々複数の交通機関を乗り継いでそれぞれの職場にたどりつく。しかもそれらの乗り物が例外なく満員鈴なり状態となれば、もはや体を張るというより命がけの観がある。東京が「通勤地獄」とすればラゴスのそれはさしずめ「通勤闘争」とでも呼ぶべきだろうか。

ある外国系のオフィスで働くA君は、来訪者受付の二時間も前から席についている。また彼は終業後もなかなか家路につこうとしない。そのまじめで勤勉な人柄は周囲も認めることながら、理由はどうもそれだけではないらしい。なにしろ職場で一番若い彼は、郊外の家から片道ゆうに

二時間をかけて通っているのだから……。

また別の職場のB嬢の話。仕事への熱意はともかく、時間にはきわめて正確な女性である。ボスの都合であれこれと注文がついても、それらをきちんとこなし、「(始業) 時間に来て、(終業) 時間に帰る」のだそうだ。ところが、天候の悪い日にかぎって遅刻するという。彼女の性格だから、家を出る時間も決めているのだろうか……。

ことわっておくが、この二人のケースは特別でも何でもない。ラゴスではよくある話なのだ。この都市の交通事情を知る人なら容易に理解できるし、また考えようによってはよほど深刻な事態といえる。つまり遠距離通勤者であるA君は中心部でのラッシュを避けるため「時差出勤」せざるを得ず、一方堅実なB嬢ですら頭を悩ます「交通麻痺」が恒常的に発生しているのである。彼らの足となる交通機関は一体どうなっているのだろうか。



ラゴスの通勤闘争。民営バスに乗りこむ人びと (写真：吉田昌夫)

#### 四輪車主流の交通体系

ナイジェリア全体をながめると交通事情は地域により様相が異なる。例えば北部の都市カノ。近年やはり交通量の増加が著しく大気汚染が問題視されている都市だが、ここでは埃っぽい路肩をゆく自転車とか、青信号で一斉に走り出す二輪車群といった光景にもでくわす。しかしラゴスではまずお目にかかることはない。圧倒的な四輪車の中にあつてはもの数ではないのである。手軽さという点で右にでるものがない二輪タクシ―。それはしばしば迅速さを意味する名を冠せられ、やはり北部に位置するカドナでは文字どおり「エクスプレス」と称されており利用者も多い。ところがこれもラゴスでは営業が禁止されている。四輪車主流の交通体系にそぐわないということであろうか。

四輪の乗合自動車を総称してヨルバ語ではモルエ(Mole)と呼ぶ。ナイジェリア西部、ヨルバランドの中心都市イバダンで「モルエ」と言えばそれはミニバスである。とにかく数が多い。主要道を数珠つなぎで走って来るどの車両にも十数人がぎっしりつまっている。タクシ―と同様に個人営業だが、路線が決まっており、その分だけ料金も安い。この点はラゴスも同じでバスの運賃はタクシ―よりも安めに設定されている。ただしラゴスの場合ミニバスの数が極端に少なく、大部分は二十人掛け(日本でいう「マイクロバス」)以上の車両を使っている。

モルエは州ごとに決められた塗装を施し、車体にライセンス番号が大書されているのですぐにそれとわかる。ちなみにラゴス州は黄色に黒のラインで統一されている。バスと異なりタクシ―には営業区域による協定料金表があり、初乗りにもおよその目安がある。しかし乗合という性格

上、まずは客数、あとは運転手と客の交渉で料金が決まる。このほか州の運輸公社による公営バスがあり、民営とは違うボディ・カラーで路線もやや異なっている。北部の諸州ではもっぱら州間の長距離輸送に力を入れているところもあるが、ラゴス州の場合は近郊とラゴス中心部を結ぶ州内路線にふりむけている。とくに民営バスの路線がない州東部の人口希薄な地域では重要な交通手段となっている。

庶民の足といえ、路線や頻度の限られた公営バスよりは民営バス、そしてタクシーであろう。通勤・通学にはとにかくバスを乗り継ぎフトコロを痛めずに職場・学校へたどりつくのが第一。車体が傾くほど殺到する乗客にもまれ、料金をめぐる車掌とのトラブルもあり、渋滞に巻き込まれ遅々として進まない。こうして、始業時に自分の席につくには大変な努力を要する。A君の苦勞も推して知るべしで、むしろ彼の姿勢には敬意を表さねばなるまい。

#### 交通麻痺の諸原因

ではモルエが増えれば事態は解消するのだろうか。目下ラゴスではカブカブ (Kabukabu) と呼ばれる「白タク」が目立って増えており、以前は職業運転手の小使い稼ぎ程度だったものが、今やオートドライブの副業になりつつあるという。それほどあふれた乗客がいるとも解釈できるが、またモルエの現状を嫌う利用者がいるのも確かである。いずれにしても、仮にモルエやカブカブの総数が何割か増加したところで乗客の負担軽減にはつながりそうもない。むしろ逆に事態を悪化させる可能性が高い。何故なら、現在ですら逼迫している交通事情に自動車台数の増加が拍車をかけるからに他ならない。B嬢の悩みのタネ

である交通麻痺、その原因として次の四点ほどが指摘できる。

第一に、ラゴスへ流入する車両の絶対数が多すぎて現在の交通体系ではこれを処理しきれないこと。具体的には、限られた幹線道路への集中、中心部における駐車場不足等により混雑・渋滞が慢性化している。

第二に、交通整理の不徹底。信号の未作動はともかく、それにかわる交通警察の非能率が目にあまる。また要所要所に設けられている検問地点がラッシュ時には否応なく交通の隘路となり、車の流れを滞らせている。

第三に、路上の物売りの跳梁。混雑・渋滞で車が速度を落とすや、どこからともなく現われ新聞・雑誌からスナック、はては台所用品まで商いはじめる輩。彼らによって運転者の注意は散漫となり、あらずもがなの事故を引き起こしている。

第四は、道路など交通施設、そして車両そのものの整備不良にもなつて生じる種々のトラブル。とりわけ排水施設の不備による降雨時の冠水、あるいは陥没等の損壊によつて通行不能となるケースがままある。また車両故障は常識をはるかに超えた頻度で発生し、それだけでなくも激しい渋滞をいつそう悪化させている。

どれひとつをとつても満足な対応がなされているとは言いがたい現状で、各々への対処を抜きにして交通事情の好転をはかることなどおよそ不可能に近い。見直すべきは交通全般なのであつて、単に交通機関のみ云々したところで問題が解決するとは思われない。



またも車両故障、あきらめ顔のコンダクター（車掌）

「大量輸送」は前途多難？

こうして見てくると、すべての問題は車中心の交通体系そのものから発する。中心の物資輸送のみを意図した鉄道敷設という植民地経営の悪弊もあったであろう。しかし、ここでは敢て産油国たるナイジェリアが体験したオイルブームと、その後の経済悪化をその主因として強調したい。ブームの最中は豊富な外貨収入があり安価な燃料にはこと欠かず、しかも運輸・輸送への需要は著しく高まっていた。こうした状況でいちばんつとり早い方策がすなわち車と自動車道路の建設であった。悔やまれるのは当時、見栄えのするプロジェクトが先行し、かつ実質的な成果が上がるまでブームが長続きしなかったことである。すでにブームのかげりが濃くなりつつあった一九八〇年代初頭、ラゴスを南北に貫き、本土部分と島を結ぶ高速鉄道建設が実現一歩手前まできていた。しかし時すでに遅く、何とか着工に漕ぎつけようとした州政府の願いも虚しく、プロジェクトは連邦政府の命令によって白紙に戻された。依然プランとしては残っているものの実現の見通しは暗い。

「大量輸送」はすでに一九七〇年代半ばから唱えられはじめた大目標であり、いまようやくにしてプログラム化されるにいたった。しかしながらその内容は、各州運輸公社へのバス供与といった提唱当時に比べればつましいものにすぎない。今後ともナイジェリアは大量輸送機関の問題を避けて通ることはできない。その産みの苦しみは当分続くことになろう。

(もちづき かつや／アジア経済研究所在ラゴス海外派遣員)