

マラウイ共和国における公共交通の利用と運営

— ゾンバのミニバスを事例として —

大野 邦 晴

キーワード

ゾンバ ミニバス 通勤 買い物 運行距離 運行台数

本報告の目的は、これまであまり取り上げられることのない、なかつたアフリカの公共交通について、利用と運営それぞれの特徴を明らかにすることである。具体的には、南部アフリカに位置するマラウイ共和国 (Republic of Malawi) (以下、マラウイ) とくにマラウイ南部の都市ゾンバ (Zomba) を中心としたミニバスが検討の対象になる。

本報告では、公共交通を「一般に利用が公開されて」おり、「事業者が業として提供している」交通とする「金森ほか (編) 一九九八・三三七」¹⁾。ここで、交通とは、社会的な意味を持った人の場所的な移動「幸田 (編) 一九六七・一一二六」で、その目的は人によってさまざまに異なる。しか

し、この移動の目的を大きく二つに分けるならば、住居の変更を伴う国際移動 (International Migration) や国内移動 (Internal Migration) と、住居の変更を伴わず一日のうちで定期的・不定期的に流動する人口を指す日々流動 (Daily Migration) や回帰移動 (Regressive Migration) [岸本 一九七八・五五―七三] になる。このうち本報告が対象とするのは、後者の日々流動である。

これまで、人の日々流動を対象とした公共交通研究は、地理学をはじめさまざまな分野で研究されてきた。しかし、これらの公共交通研究が対象とする地域は、日本をはじめとする先進諸国、あるいはアジア地域がほとんどである。

マラウイ共和国における公共交通の利用と運営（大野）

その一方で、アフリカにおける公共交通の研究はほとんど行われていない。アフリカにおける公共交通を対象とした研究は、「Olarunde 1988」や「平田 一九九四」などを挙げる事ができるがその数は少ない。ナイジェリアのヨルバ社会におけるタクシーを対象としたオラルンデの研究では、その車体に描かれたジュジュ (Jujju) と呼ばれるスローガンや、車内に備えられたお守りが果たす文化的機能を明らかにした。また、ケニアの首都ナイロビで運行されているマタトウ (matatu) と呼ばれるミニバスを対象とした平田の研究では、より多くの乗客を呼び込むための工夫がいかになされているか、車体に装飾を施したマニヤンガ (manyanaga) なるミニバスが、ナイロビの若者文化にいか

に受け入れられてきたかを明らかにした。
アフリカにおける公共交通研究では、上記以外の成果はほとんどない。とくに、運行の実際や特徴についてはほとんど明らかにされていない。このような理由から、本報告ではミニバスを具体的な研究対象として取りあげその利用・運営の特徴を明らかにする。

具体的な研究方法は次のとおりである。まず、ミニバスの利用についてゾンバでのインタヴュー調査をもとに分析を行う。その上で、ミニバス運行の実際・特徴を明らかにするために、ゾンバを発するミニバスおよび大型路線バ

スの運行記録を中心とした分析を行う。さらに、これらの運行記録とインタヴュー結果を補完するために、適宜、マラウイ統計局 (National Statistical Office、以下 NSO) が発行したミニバスその他の統計資料を利用する。なお、運行記録の調査とインタヴューは二〇〇一年一〇月および二〇〇二年七月に実施した。

第一章 マラウイの公共交通事情および道路網

第一節 ゾンバについて

図1-1にアフリカ大陸におけるマラウイの位置と、マラウイ国内の各県 (District) の位置を示す。マラウイは、南部アフリカに位置しザンビア、モザンビーク、タンザニアと国境を接した内陸国である。国土総面積一一八、四八四 km²を有し、東アフリカ大地溝帯に沿って南北約八三七 kmに細長く延びている「国際協力推進協会 一九八六：一」。南北に細長いマラウイの国土は、大きく北部州 (Region)、中部州、南部州に分けられる。このうち、本報告の調査対象地であるゾンバは南部州に属し、マラウイ最大の商業都市ブランタイヤ (Blantyre) より幹線道路の M3 (以下、特定の幹線道路を指す場合には、例えば M1、M3 などのように表記する) を約六〇 km 北上したところに位置する。

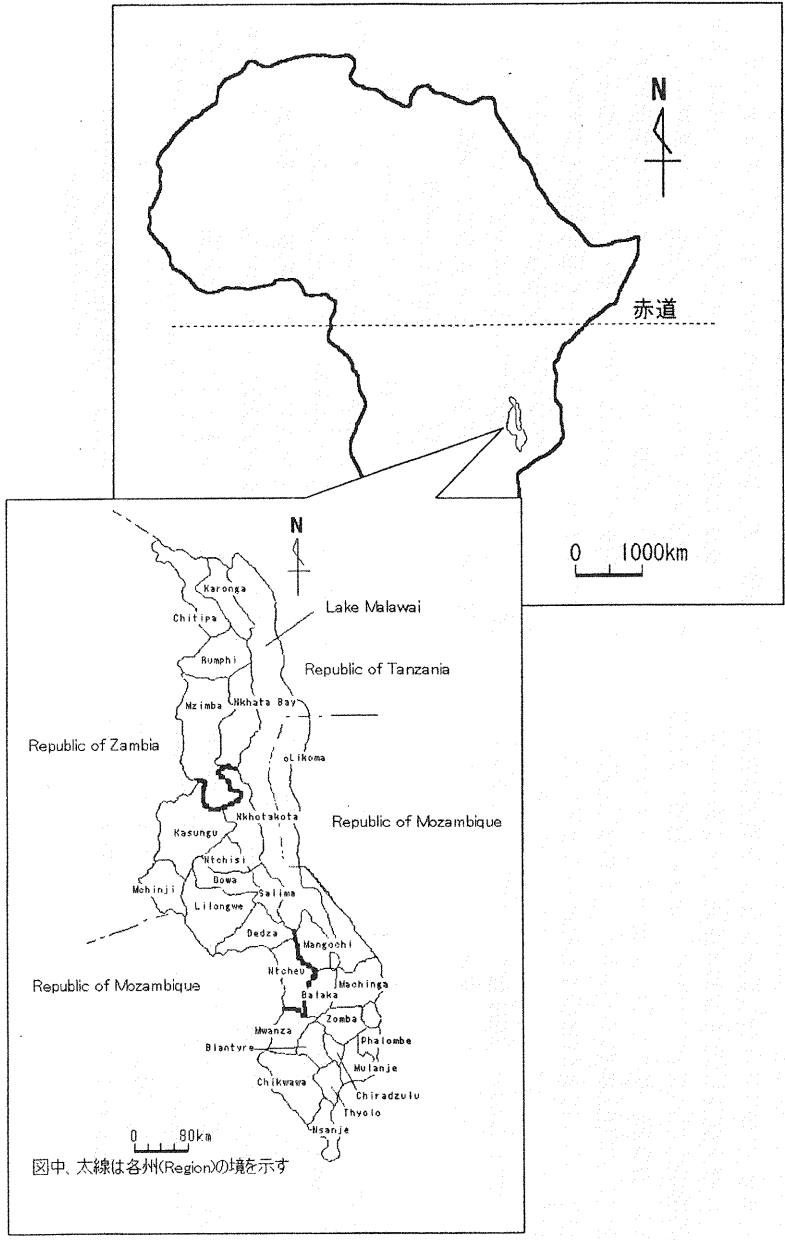


図 I-1 マラウイの位置と国内の各県 (District)
 出所: [NSO 1995a] をもとに筆者作成

マラウイ共和国における公共交通の利用と運営（大野）

調査の中心地となったバス・デポ（日本のバスターミナルに相当）は、図1-2の詳細図の星印で示すように、ミニシパリティー（Municipality）内のゾンバ・セントラル・ワード（Zomba Central Ward）（以下、タウン）に位置する。ゾンバは、それぞれ独立して地方行政を執行している県とミニシパリティーに分けられる。さらに、県は、複数のヒレツジから構成される五つのT.A.（Traditional Authority）と一〇SS.T.A.（Sub Traditional Authority）という行政単位から構成されている。その一方で、ミニシパリティーは、一四のワード（Ward）という行政単位で構成されている。一九九八年時点における県およびミニシパリティーを合わせたゾンバ全体の推定人口は五四六、六六一人、県の推定人口は四八〇、七四六人、ミニシパリティーの推定人口は六五、九一五人である〔NSO 2000e:26〕。図1-3にタウンおよびその周辺の地図を示す。タウンは、ゾンバの中でもっとも商業が発達した地区である。ここを中心に北側は行政諸機関のオフィスが、また東および南側には住宅地が広がり、学校も点在する。タウンのM3沿線およびその南側では、ガソリンスタンド、銀行、アジア系マラウイ人経営による商店、スーパーマーケットなどが建ち並ぶ。また、バス・デポのすぐ近くには常設の市場（ゾンバ・セントラル・マーケット）があり、野菜、肉、魚をはじめさまざまな雑貨類を扱う店が建ち並んでいる。M3をは

さんで北側のムティヤ（Muyya）・ワードには、地方行政を司っているディストリクト・カウンシル（District Council）、ディストリクト・コミッション・オフィス、大統領が地方遊説の際滞在するステート・ハウスが、マソングラ（Masongora）・ワードには、警察、NSO、地質調査所（Geological Survey）などのオフィスが点在する。タウン東隣のザカザカ（Zakazaka）・ワードには、警察学校とその職員の住宅地が、さらにその東側のリカンガラー・ノース（Likangara North）・ワードにはリカンガラー・セカンダリー・スクールおよびその職員住宅がある。バス・デポを中心に約一、五〇〇mの範囲に、これら商店・学校・行政諸機関および職員住宅がある。

第二節 マラウイの道路網

マラウイの道路は、幹線道路、セカンダリー・ロード、県道（District Road）に分けられる。一九九四年時点で、マラウイにおける道路の総延長距離は一〇、六九〇kmである〔NSO 1995a:1〕。このうち、幹線道路は、三、四三二km、セカンダリー・ロード三、〇二六km、県道四、二三二kmとほぼ同じ距離である。しかし、それぞれの道路の整備状況は大きく異なる。舗装道路の状況を比較すると、幹線道路の総延長距離が二、四六五kmであるのに対し、セカンダリー・ロードは一〇〇km、県道は三一kmであり、マラウイにおけ

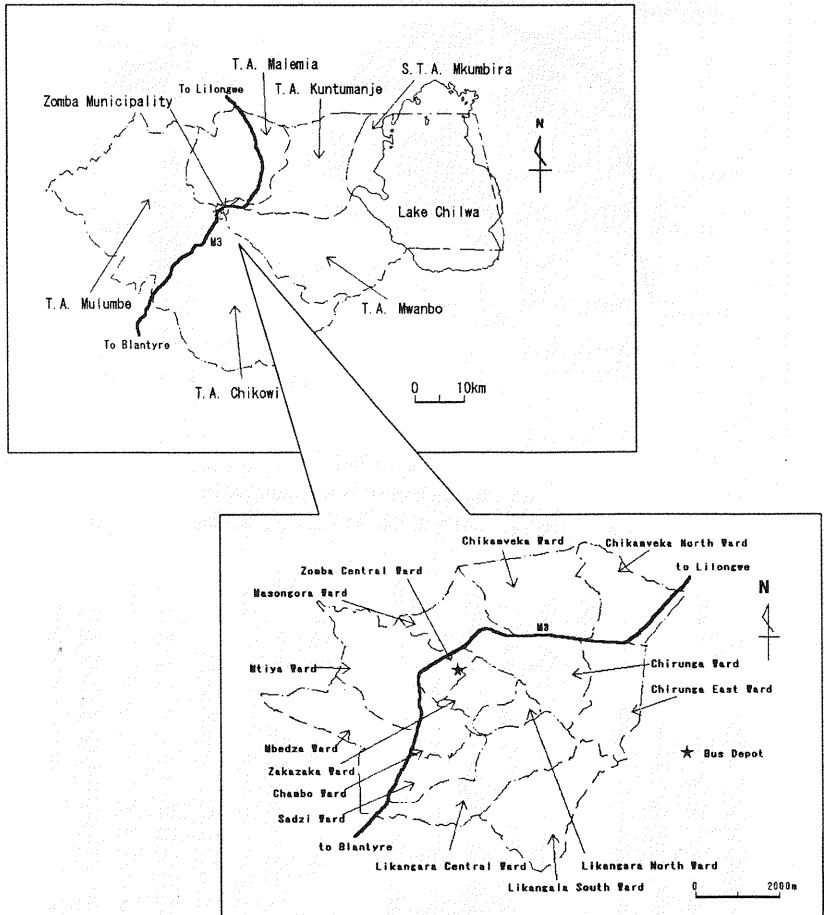


図 I-2 調査地

出所 : NSO Department of Geography 発行の
2万5千分の1地図(作成日不明)をもとに筆者作成

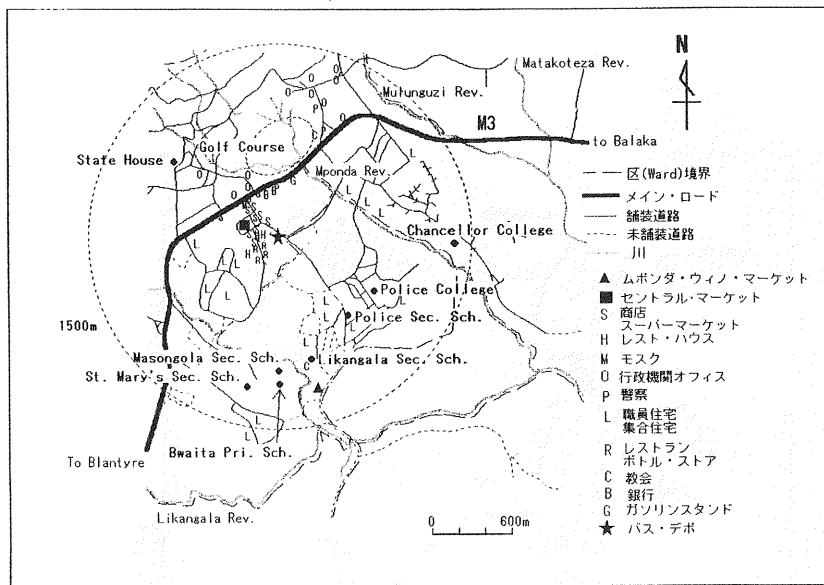


図 I-3 ゾンバ・セントラル・ワードとその周辺

出所：NSO Department of Geography 発行の

5千分の1地図[June 1998 作成、Drw. No. 356]および筆者調査をもとに作成

る舗装道路の約九五パーセントを幹線道路が占めている。通行の安全性などを考えると、公共交通の多くは舗装された幹線道路を利用していると考えられる。

幹線道路は、Department of Surveysが二〇〇〇年に発行した二五万分の一地図から合計一七本を確認できた。このうちのいくつかの幹線道路は、中部州では首都リロングウェ (Lilongwe)、南部州ではブランタイヤを中心に東西南北方向へほぼ放射状に発達している。また、M1は国内でもっとも長い幹線道路であり、マラウイを南北に縦断し、隣接国へとつながっている。

第三節 マラウイの公共交通事情

本節ではマラウイの公共交通について概観する。公共交通は、大きく鉄道輸送と自動車輸送に分けられる。このうち、筆者が確認したところでは、自動車輸送はミニバス、大型路線バス、ハイヤー、タクシー、マトーラ (Matola) があった。

ミニバス車両にはさまざまなタイプがあるが、筆者がゾンバでもっとも多く確認した車両は、写真1-1に示すトヨタ製ハイエースを改造した定員一八人のタイプである。以下、ミニバス以外の公共交通手段について簡単に紹介しておこう。



鉄道輸送

マラウイは、内陸国のため近隣沿岸諸国への輸送手段は重要な意味を持つ。その中でも、とくに鉄道貨物輸送は重要な輸送手段である。マラウイ国内の鉄道は、中部から南部にかけて運行されており、ムチンジ (Mchinji)、ナユチ (Nayuchi)、ムニコ (Mkoko) を經由して、隣国のモザンビークと結ばれている (図1-4)。

マラウイの鉄道は、北部のシレ・プラトー (Shire Plateau) におけるプランテーションとモザンビークの港湾を結ぶ目的で、一八九〇年にプランタイヤンサンジェ (Nsanje) 間が建設されたのがはじまりであり、一九六六年に国有化されたマラウイ鉄道 (Malawi Railways) と、その子会社の中央アフリカ鉄道 (The Central Africa Railway) により運営されていた「国際協力推進協会 一九八六：二二一―二四」しかし、構造調整プログラムのひとつとして一九九〇年代に世界銀行とIMFによる鉄道の機構改革が行われ、乗客輸送から貨物輸送中心への転換、乗務員削減等の操業費削減が図られた「国際協力推進協会 一九九六：三九」。

一九七〇年から一九八二年にかけて、モザンビークのベイラ (Beira) 港、あるいはナカラ (Nacala) 港經由で行われていたマラウイの交易は、モザンビークの内戦により、一九八二年から一九八八年にかけてほとんど不可能となった。この期間には、鉄道ではザンビア、道路ではモザンビー

マラウイ共和国における公共交通の利用と運営 (大野)

クの特テ (Tete) 経由で、南アフリカのダーバン (Durban) 港を利用した交易が行われた。その他、この期間には、道路、マラウイ湖、およびタザラ鉄道 (Tanzania Zambia

Railway) を利用して、タンザニアのダル・エス・サラーム (Dar es Salaam) 港に至るルートも開かれた。しかし、その後のモザンビーク国内の安定と道路整備により、一九九五年時点では、道路輸送も

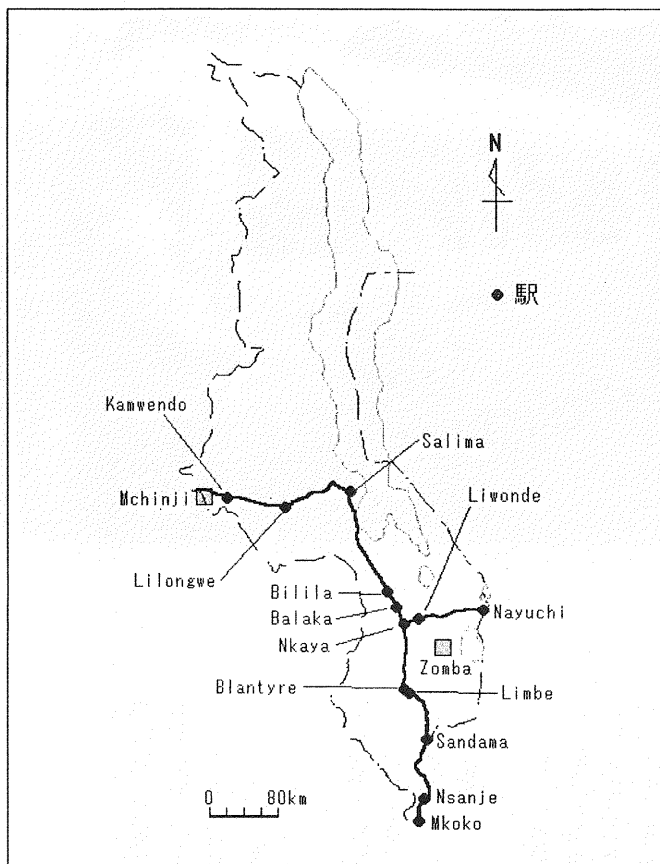


図 I-4 マラウイの鉄道網

出所：[NSO 1995] および Department of Surveys 1991 年発行の
25 万分の 1 地図をもとに筆者作成

を含めたナカラ港、あるいはベ
イラ港へのルートがほぼ再開
された[国際協力推進協会一
九九六・二八一三〇]。

鉄道は貨物輸送だけでなく
旅客輸送にも使われている。
しかし、鉄道旅客数は一九八
五年をピークに減少を続け、
一九九四年以降は年間四〇万
人の乗客数で推移している
[NSO 1995b, 1998, 2000b,
2002]。また、二〇〇一年一〇
月にバラカ (Balaka) 駅で確
認したところでは、旅客輸送を
目的とした運行は、月・木曜
日は一日二便、金曜日は三便、
日・火・水・土曜日は一日一
便しか運行されていなかった。

自動車輸送

マラウイでは、自動車を用いた旅客営業を行う場合、政府から旅客営業許可証 (Road Service Permit) 以下、許可証) の交付を受けなければならない。政府から許可証の交付を受けた大型路線バス、ミニバス、タクシーには、自家用車両とは異なるナンバー・プレートが交付される。ナンバー・プレートの特徴として、自家用車両の場合「黄色地に黒文字」であるのに対し、許可証の交付を受けた車両は「白地に赤文字」である。

一方、運転手についても一定の資格が要求される。マラウイの自動車運転免許は、AからKまでの一々のクラスに分けられる。このうち、Kクラスは、日本でいう普通自動車運転免許資格に相当する。一三人以下の乗客を乗せる車両、タクシー、ハイヤーを運転するためにはHクラスを、一四人以上の乗客を乗せる車両を運転するためにはIクラスの資格を取得する必要がある。

大型路線バス

現在、ゾンバでは、シレ・バス (Shire Bus) 会社とヤヌ・バス (Yanu-Yanu Bus) 会社により運行されている。これらの会社で運行されている大型路線バスは、定員六〇人乗りの大型車両を使用している。

シレ・バスの車体の多くは、車体中央部を一周するよう

に青いラインが引かれ、このラインより上部は白、下部は薄い青色で塗装が施されている。車体左右両側面の青ライン中央部分に白抜きで「SHIRE」と描かれている。一方、ヤヌヤヌ・バスの車体の多くは、全体を黄色く塗装し、車体左右両側面中央部に赤い文字で「YANU-YANU」と描かれており、車体下部両側面に赤と黒のラインが引かれている。

シレ・バス会社は、一九八七年までUTM(United Transport of Malawi) とステージ・コーチ (Stage Coach) の資本提携により運営されていた。しかし二〇〇〇年にADMAC (Agricultural Development and Marketing Corporation) が資本提携に加わったことで半官半民の経営となった。現在は、ADMACがシレ・バスの運行を管理している。

また、ヤヌヤヌ・バス会社は、マンクラ (Mankhula) 氏をオーナーとする私企業である。

シレ・バス会社は、このようなローカル・バスとは別にリロングウェー・ブランドタイヤ間をノンストップで走るコーチ・ライン (Coach Line) を運行している。しかし、二〇〇一年一〇月時点でリロングウェー・ブランドタイヤ間の運賃は一、四〇〇クワチャ^⑩と高くて高く、マラウイの一般の人たちによる利用はない。おもに外国人あるいはマラウイ人の中でも所得の高い人に利用されているようである。

マラウイ共和国における公共交通の利用と運営（大野）

マトーラ

マトーラとは、マラウイの公用語のひとつチェワ（Chewa）語による表現であり、「ヒッチハイク」を意味する。使用する車両は、トラックやセダン・タイプなどさまざまである。マトーラの一運行あたりの乗客数は、大型トラックの荷台で乗客を運ぶ場合、およそ二〇〇〜四〇〇人程度でありミニバスよりも多くの乗客を運んでいる。また、運行ルートは、大型路線バス、ミニバスと重複し、料金はミニバスと同じである。

マトーラは、ナンバー・プレートが自家用車と同じであることから、政府から許可証を受けていない、いわゆる「白タク」と考えられる。ミニバスドライバーをはじめ多くの人がマトーラは違法営業であることを認識しているようである。しかし、警察などの取り締まりはあまり強化されていない。

ハイヤー

主に荷物運搬が目的であり、運転手付きの車両を借りるかたちをとる。ゾンバのバス・デポ付近で客待ちをしているハイヤーの場合、ピックアップを使用している。

二〇〇二年七月時点での料金は、例えばゾンバからM3を約一〇km北上したソングニ（Songani）まで片道一、二〇〇クワチャであった。

タクシー

タクシー料金は極めて高く設定されている。したがって、一般の人が利用するよりも外国人、あるいは高所得者の利用が多いと考えられる。また、外国人が夜間移動する際に安全のために利用することもある。

筆者が観察した限りでは、ゾンバのバス・デポ付近で客待ちをしているタクシーは、自家用車と同じナンバー・プレートを付けたいわゆる「白タク」であった。しかし、ブランドタイヤでは、正式な営業許可を受けたとみられるタクシーも確認した。

第二章 ミニバスを利用する人々

第一節 タウンの人々の移動

この節では、筆者が二〇〇一年一〇月にタウンのバス・デポ、ボトル・ストア^①、レスト・ハウス^②などで行ったミニバスの利用頻度などに関するアンケート調査結果の検討が中心になる。

アンケート対象者は、合計五一人、男女の内訳は男性四人、女性七人である。男女別の年齢構成は、男性が二〇歳未満一四％、二〇〜二五歳三六％、二六歳〜三〇歳一八％、三一〜三五歳五％、三六〜四〇歳九％、四一歳以上二一％、不明一四％、女性は二〇歳未満五七％、二六〜三〇歳一四％、

三一〜三五歳二九%である。このうち、未婚者は二六人(うち女性五人)、既婚者二〇人(うち女性二人)、不明五人である。

また、有職者三〇人(うち女性一人)、学生九人(うち女性四人)、無職者八人、不明四人(うち女性二人)であった。有職者の月給は、一、〇〇〇〜三、〇〇〇クワチャの月給がもっとも多く、全体の五三%である。五、〇〇〇クワチャ以上の月給をもらっている人の割合がこれに次いで多く、全体の一七%を占めた。

まず、ミニバスの利用頻度について尋ねてみたところ、月一回程度の利用が全体の二九%(一五人)を占めもっとも多く、あまり日常的に利用されていないことが分かる。次いで毎日利用する人が全体の二〇%(二〇人)を占めた。毎日ミニバスを利用する一〇人の内訳をみると、有職者六人、学生一人、無職者三人であった。有職者・学生は、もっとも公共交通の利用が多いと予想していたが、実際には、それほど多くの人が日常的にミニバスを利用しているわけではない。

そこで、有職者・学生を対象に移動手段について尋ねた。その結果、徒歩による移動と答えた人が、有職者・学生全体の六六%を占めもっとも多かった。このように移動手段を徒歩に頼る傾向は、マラウイに限らず開発途上国一般で

みられる現象である [Gallagher 1992:115-116]。次いで、ミニバスを利用する人が約二六%であった。また、ミニバスが通勤・通学に使われる一方で、大型路線バスを使用する人は皆無であった。その理由は、ある通勤者によれば、職場がMS沿いにあり、職場のすぐ近くで降りることができ、ミニバスの方が便利だからだという。

また、通勤・通学の移動時間を尋ねたところ、通勤手段のいかんにかかわらず、一〇〜三〇分未満の人が全体の二八%(一一人)を占めもっとも多かった。このうち、ミニバスを利用した通勤・通学者が四人である。

通勤・通学以外の利用目的およびミニバスの利点・問題点についても自由記述でアンケートを行った。その結果、ミニバス利用のキーワードは、「買い物」、「両親・友人と会う」ことであり、その理由として「(目的地までの移動が)速い」という回答が多かった。その反面、ミニバスの交通事故の多さ、大型路線バスと比較した運賃の高さを反映して、問題点に「危険」で「運賃が」高い」ことを挙げた人が多かった。

第二節 通勤と買い物

ここでは、前節のアンケートの回答にみられたミニバスを利用した通勤、買い物について二〇〇二年七月に筆者が

表 II-1 ディストリクト・コミッショナー・オフィスのミニバス利用者

	C 氏	R 氏	H 氏
年齢	40 歳代	30 歳代	40 歳代
性別	男	女	男
未婚・既婚	既婚	既婚	既婚
職業	District Commissioner Senior Clerk Officer	Community Development Assistant	Land Survey Office District Surveyor
月給	K3,000 (税込み)	K3,000 (税込み)	K4,500 (税込み)
手当	?	K1,000 (住宅手当)	K9,000 (住宅手当) K3,800 (調査手当)
自宅	3miles	3miles	ブランタイヤ
片道通勤 時間	最大 10 分	5 分	1.5 時間
1 日交通費	K20	K20	ゾンバ〜リンベ: K160*1 リンベ〜 ンディランデ (Ndirande): K30
ミニバス 利用の 買い物	・ブランタイヤへ 1 回/月 ・妻がトンドウェへ 1 回/月	・ブランタイヤへ毎週土曜日 ・トンドウェへ 2 回/月	?

? : 未確認

出所: 2002 年 7 月の筆者聞き取りによる

*1: 往復料金

表 II-2 NSO の通勤者

	I 氏	J 氏	K 氏	L 氏	M 氏
年齢	40 歳代	40 歳代	40 歳代	40 歳代	40 歳代
性別	男	男	男	男	男
通勤手段	徒歩	徒歩	徒歩	徒歩	徒歩
月給 (税込み)	K3,000	K3,000	K3,000	K3,000	K3,000
自宅	Mpunga	Mpunga	Old Naisi	Mpunga	St. Mary's
買い物	1 回/月 ブランタイヤ (ミニバス利用)	1 回/月 ブランタイヤ (ミニバス利用)	1 回/月 ブランタイヤ (ミニバス利用)	1 回/月 ブランタイヤ (ミニバス利用)	1 回/月 ブランタイヤ (ミニバス利用)

出所: 2002 年 7 月の筆者聞き取りによる

マラウイ共和国における公共交通の利用と運営 (大野)

行った調査をもとに示す。なお、買い物については、ソングニおよびトンドウエ (Thondwe) における定期市を事例として取り挙げる。以下に述べるデイストリクト・コミッションナー・オフィスでの聞き取りの際も、何人かはミニバスを利用してこれらの定期市へ買い物に出かけると答えた。

また、先に述べたように、ミニバスの利用目的についてのアンケートでは、通学および友人・両親に会うといった回答もあった。しかし、二〇〇一年、二〇〇二年いずれの場合も、これらについて十分な調査ができなかったため今後の課題にしたい。

ミニバスを利用した通勤について、デイストリクト・コミッションナー・オフィスおよびNSOで聞き取りを行った結果を表Ⅱ-1、表Ⅱ-2に示す。なお、年齢については筆者による推測である。デイストリクト・コミッションナー・オフィスでは、通勤にミニバスを利用している人のみを対象に聞き取りを行っている。デイストリクト・コミッションナー・オフィス、NSOいずれでも聞き取りの数が少なく、これをゾンバの事例として一般化することは困難であるが、ミニバス通勤と徒歩通勤の相違を考える上で有用な示唆を与えてくれるものと考ええる。

デイストリクト・コミッションナー・オフィスでの聞き取りでは、三人中二人がスリーマイル (3 Miles)^(註)、一人がブ

ランタイヤ在住者であった。筆者が実際に確認したところでは、タウンからスリーマイルまでミニバスを利用すれば約五分の距離にあり、聞き取りで得られた通勤の所要時間はミニバスの乗車時間を指すものと考えられる。

また、NSOでは、三人がムプンガ (Mpngga) 在住者、一人がセント・マリーズ (St. Mary's) 在住者、一人がオールド・ナイシ (Old Naisi) 在住者であった。このうち、タウンからムプンガまで実際に歩いてみたところ、所要時間は約五〇分であった。また、タウンからムプンガまでの道は、途中から未舗装道路に変わり、大型路線バス、ミニバスは運行されていない。

表Ⅱ-1には示していないが、デイストリクト・コミッションナー・オフィスでは他にも何人かミニバス通勤者がいることが分かった。これらの人々にも確認をとったが、そのいずれもスリーマイル居住者であり、ランタイヤからミニバスを利用した通勤者はこの一例を確認するだけだった。しかし、筆者の聞き取りによれば、このランタイヤからの通勤者は役職者であり、給料も高いため他の事例との比較が困難であるから、以下の検討ではこのランタイヤからの通勤者は除外する。

デイストリクト・コミッションナー・オフィスとNSOでの聞き取りによれば、彼らの手当てのひとつとして、日本で

マラウイ共和国における公共交通の利用と運営（大野）

いう通勤手当に相当するものは支給されない。したがって、大型路線バスやミニバスを通勤に利用する場合、交通費は自己負担となる。例えば、スリーマイルからミニバス通勤を利用してはいる場合、完全週休二日、一カ月二二営業日として、月額八八〇クワチャの往復交通費が必要になり、彼らの収入にとつては重い負担である。

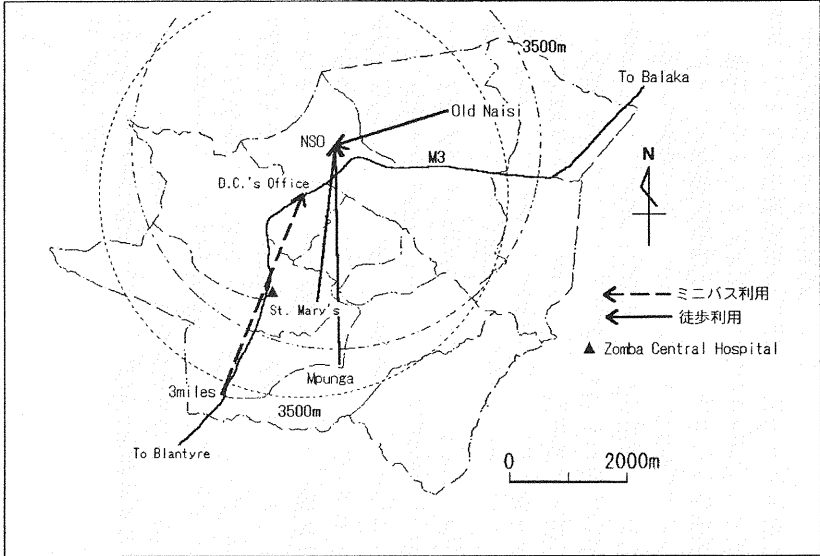
これらのミニバス・徒歩通勤者の居住地と職場との移動距離を地図上で表現したのが図II-1である。同図は、ミニシパリテイー全土を表し、NSOを中心にした一点鎖線の円と、デイストリクト・コミッション・オフィスを中心とした点線の円を描いており、いずれも半径三、五〇〇mに相当する。これを見ると、ミニバス通勤者と徒歩通勤者の通勤距離はほぼ同じであり、職場を中心としておおよそ三、五〇〇mの範囲にある。とくにこの図で重要な点は、両者の居住地とM3との位置関係である。

スリーマイル在住者は、M3を運行するミニバスへのアクセスが容易である。その一方で、それ以外のムブンガ、セント・マリーズ、オールド・ナイシ在住者はM3から離れており、ミニバスへアクセスするのが容易ではない。例えば、ムブンガ在住者がミニバスに乗るためには、徒歩で約三〇分の距離をスリーマイルまで行くか、もしくは徒歩で直接タウンへ行くしかない。このような、公共交通機関へのア

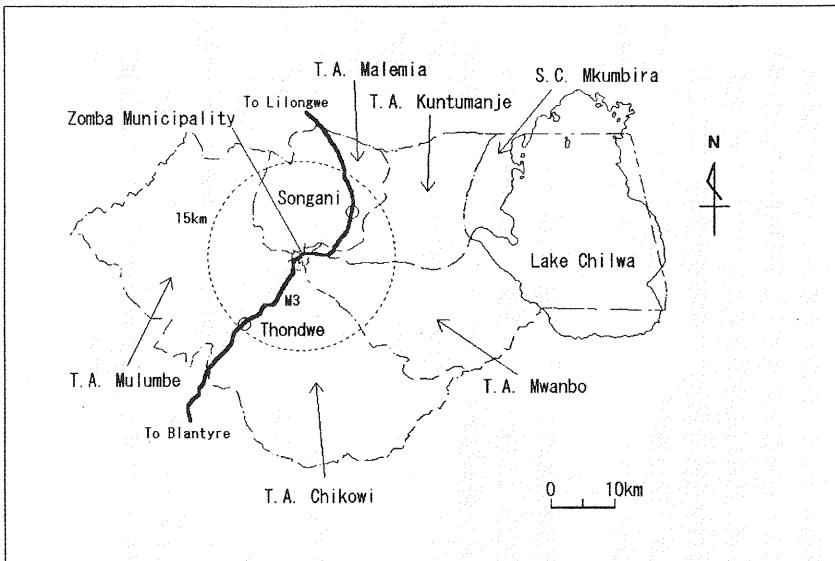
クセスの悪さが、自宅からタウン近くの職場までの移動に徒歩を選択せざるを得ないひとつの要因になっている。

次に、ソングニおよびトンドウェで毎週特定の曜日に開かれている定期市を買い物の事例として取りあげる。図II-2にソングニおよびトンドウェの位置を示す。同図では、タウンを中心に半径一五km相当の点線の円を描いている。ソングニはタウンより北へ約一〇km、トンドウェはタウンより南へ約一五kmの距離にあり、いずれもM3沿線に位置するビレッジである。ミニバスでタウンからソングニまでは約三分の距離で二〇クワチャ、トンドウェまでは約二分の距離で二〇クワチャである。また、大型路線バスの場合、いずれも運賃は一五クワチャであるが、途中で何度も乗客の乗降のために停車し、また、警官による車内点検もあるなどミニバスに比較して所要時間は倍以上かかる。

二〇〇二年七月に筆者が確認したこれらの定期市の規模と開催日は、次のとおりである。ソングニでは、M3沿いに約二二〇m、M3から西方向へ約一四〇mの範囲に約六五〇店舗、約二〇品目、トンドウェでは、M3沿いに約一八〇m、M3から南西方向へ約一五〇mの範囲に約一、〇四〇店舗、約三〇品目の商品を扱っていた。ほとんどの店は、地面に敷いた敷物の上に商品を並べて売っていた。定期市の開催曜日は、ソングニでは毎週月曜日と金曜日、トンドウェで



図Ⅱ-1 デイストリクト・コミッションナー・オフィスのNSOの通勤者の移動
 出所：NSO Department of Geography 作成2万5千分の1地図(作成日不明)、
 および2002年7月の筆者聞き取りによる



図Ⅱ-2 定期市が開かれるトンドウェとソングニの位置
 出所：NSO Department of Geography 作成2万5千分の1地図(作成日不明)をもとに筆者作成

マラウイ共和国における公共交通の利用と運営（大野）

は毎週水曜日と土曜日である。野菜・果物は近郊の農家の人が売っているが、衣料品に関してはブランドイヤなどから売りに来ている。

表II-3に各市場で調査した主な商品の価格を挙げる。ここでは、三つの市場における価格比較のために、ほぼ同じような条件で売られていた商品名とその価格を挙げている。タウン内にあるセントラル・マーケットでは、約三九〇の店が営業しており約三〇品目の商品を扱っていた。また、セントラル・マーケットの周囲でもさまざまな商品を扱う出店が営業しており、その数は約四五〇店舗、約五〇品目の商品を扱っていた。ただし、調査時にセントラル・マーケットおよびその周辺ではシマンガ（*Chimanga*）を見つけたことが出来なかったため、ムボンダ・ウイノ（*Mpondwa Bwino*）・マーケット（図II-3参照）の価格とした。

表II-3をみると石鹼および砂糖はいずれの市場でも価格に大きな相違はない。しかし、タウンに比較して靴は、いずれの市場でも約六〇%、毛布はソングニで約四〇%の価格で買うことができる。これらの商品で注目する点は、シマンガや鶏の価格である。とくにソングニの場合、マラウイの人々にとって重要な穀物のシマンガをタウンの価格の三〇%、鶏はタウンの一〇%以下で購入できる。ソングニの定期市へシマンガや鶏を買うためにミニバスを利用して十分に割に合うのである。

第三章 ミニバス事業の運営

第一節 ミニバス事業のための費用

この節では、ミニバス事業者へのインタビューより明らかになった点を中心に、ミニバス車両の入手とミニバス事業運営のための費用について述べる。

ゾンバ在住のM氏とP氏の二人がインタビュー対象者である。M氏には二〇〇二年七月に、P氏には二〇〇一年一月と二〇〇二年七月に、いずれもタウンでインタビューを行った。

M氏はタウンでさまざまな事業を行っている。ミニバス事業は一九九七年から始め、現在、四台のミニバスを所有し、ドライバールとコンダクターをそれぞれ四名雇っている。また、タウンの電話会社に勤めているP氏は、二〇〇〇年から二〇〇二年七月までの期間、ミニバス事業を行っていた。

筆者の観察によれば、ゾンバ、ブランドイヤなどで運行されているミニバス車両は、すべて中古車であった。とくに、ゾンバでは、会社名等車体に日本語が表示された車両を多く確認した。これらの日本からの中古車は、アラブ首長国連邦のドバイ（Dubai）、タンザニアのダル・エス・サラームを経由しマラウイへ輸入される。マラウイ国内の輸

表II-3 各市場の主な品物の価格比較

	ゾンガニ	タウン	トンドウェ
調査日	2002/7/15(月)	2002/7/15(月)	2002/7/20(土)
Gパン(半ズボン)	80	95	-
Gパン	180	250	70~190
Tシャツ	150	125	250
毛布*1	650	550~1500	250~300
靴	480~550	760~880	450~550
石鹸	7/個	6.5/個	6/個
砂糖	45/kg	44/kg	43/kg
ンサル(Nsali)*2	110/2m	155/2m	120/2m
シマンガ(Chimanga)	300/70kg(4.3/kg)	750/50kg*3(15/kg)	1200/70kg(17.1/kg)
キャベツ	7~18/個	15~25/個	4~8/個
トマト	3~10/約5個	5~20/約5個	2~10/約5個
羊肉	100/kg	110/kg	100/kg
牛肉	-	130/kg	110/kg
鶏	15~25/羽	185~245/羽	120~250/羽

単位：クワチャ

出所：筆者調査による

・タウンの価格は、セントラル・マーケット、およびその周辺の店の価格

*1 周囲をかがりつけた毛布。

*2 布地に様々な色彩・模様が施された女性用の腰巻布であり、多くのマラウイの女性が普段着用している。

*3 ムボンダ・ウィノ・マーケットでの価格。

入にあたっては、ダル・エス・サラームにあるマラウイ・カーゴ・センター(Malawi Cargo Centre, 以下、MCC)が窓口となる。MCC経由でマラウイへ輸入されるミニバスをはじめとした車両の輸入台数は、マラウイ全国の車両輸入台数の約八〇%にのぼる[Nation, March 30, 2001]。M氏所有の車両のうち、二〇〇一年五月にドバイで購入した車両について説明する。この車両は、定員一八人のトヨタ製ハイエース(中古車)であり、ドバイでの車両購入価格は五、五〇〇USドルであった。M氏は、この車両を購入するためにドバイへ向かった。この時、ドバイまでの航空運賃等に一、〇〇〇USドルを要した。ドバイで車両を購入したあと、ダル・エス・サラームへの海上輸送をMCCへ依頼したが、この輸送費用として八〇〇USドルを要し、うち三〇〇USドルがMCCへ支払われた。しばらくしてから、M氏は車両をダル・エス・サラームで受け取るが、受け取りに際し、マラウイ政府へ二、〇〇〇USドルを諸手続き費用として支払った。M氏は、ダル・エス・サラームで車両を受け取ったのち、購入した車両を自ら運転してマラウイへ輸送した。このときダル・エス・サラームからマラウイまでのガソリン代、ホテル代で一、〇〇〇USドルを支出した。したがって、M氏の場合、ドバイでの車両購入価格五、五〇〇USドルに対し、それとは別にマラウイ

マラウイ共和国における公共交通の利用と運営（大野）

まで輸送するための諸費用に四、八〇〇USドルがかかったことになる。

上記の車両購入に関係する費用とは別に、ミニバスの営業を始めるための手続きとして政府に対し諸費用を支払わなければならない。P氏によれば、これら政府に対する諸費用とは、道路税(Road Tax)、旅客営業のための許可証、ミニバス車両が法令に適合していることを証明するCOF(Certificate of Fitness。以下、COF)、さらに営業収入に対する税金(Malawi Revenue Authority Tax)である。また政府への支払いとは別に、強制加入となるミニバス協会への加入費用と車両保険もまかなわなければならない。これらの年間総額は五四、二〇〇クワチャである。さらにこれらの諸費用とは別に、初期費用として車両登録をしてナンバー・プレートを取得するために一五、〇〇〇クワチャが必要となる。これらを合わせると諸手続きに総じて約一、一〇〇USドルかかることになる。

先にも述べたとおり、ミニバス車両の多くは中古車であり、日常的に車両の点検整備が不可欠である。具体的には、オイルフィルター、オイル、ブレーキ・パッド、ショック・アブソーバーなどの部品交換が必要になる。タウンのガレージで修理費用について聞き取りを行った。それによれば、例えばパンク(タイヤ一本)八〇クワチャ、エンジン・オー

バーホール五、〇〇〇クワチャ、スターター・モーター四五〇クワチャ、ショック・アブソーバー(一本あたり)四五〇クワチャ等である。このような点検や補修は、M氏の場合、毎日曜日、P氏の場合、走行距離五、〇〇〇km毎に行っていた。P氏の場合、この補修に要する費用は、月額五、〇〇〇〜三〇、〇〇〇クワチャであるという。

さらに、実際の運行を担う従業員への給料の支払いも必要である。P氏の場合、ドライバー、コンダクター、そして夜間の車両盗難防止のためのウオッチマン(警備員)を雇っていた。P氏が従業員へ支払った給料は、ドライバー三、〇〇〇クワチャ、コンダクター一、〇〇〇クワチャ、ウオッチマン一、五〇〇クワチャであった。また、これらの給料以外に、手当てとして運転手およびコンダクターに対し、一日あたり八〇クワチャを支払っていた。

以上のミニバス営業に必要な諸経費をまとめたものが表III-1である。この表から、ミニバス営業にかかる年間費用は、車両購入、ナンバー・プレート登録が必要な初年度にはおおよそ一九、〇〇〇USドル、次年度以降はおおよそ八、四〇〇USドルがかかることになる。

その一方で、乗客からの売り上げは変動が大きい。P氏の場合、ゾンバクリンベ(Limbe)間が営業区間であり、使用している車体は定員一八人であった。従業員には週一

表Ⅲ-1 ミニバス営業のための年間諸費用

項目	初年度のみ必要								初年度 費用合計
	車両	車両輸送	ナンバー プレート	諸手続き (年額)	メンテナ ンス (月額)	ドライバ ー 月給	コンダクター 月給	ウオッチマン 月給	
金額	US\$5,500	US\$4,800	K15,000	K54,200	K30,000	K4,760	K2,760	K1,500	-
K 換算	K341,000	K297,600	K15,000	K54,200	K360,000	K57,120	K33,120	K18,000	K1,176,040
US \$換算	US\$5,500	US\$4,800	US\$242	US\$874	US\$5,806	US\$921	US\$534	US\$290	US\$18,968

出所：筆者インタビューによる

- ・車両および車両輸送はM氏の場合、それ以外に関してはP氏の場合。
- ・ドライバー、コンダクターの月給には1ヵ月22営業日として計算した手当てを含む。
- ・クワチャ、米ドル換算は、2001年10月時点(1 USドル = 62クワチャ)で計算。

日の休日を与え営業していたが、一日あたりの売上は少ないときで一、〇〇〇クワチャ、多いときで三、五〇〇クワチャ程度であった。したがって、一ヵ月あたり二六営業日で換算すると二六、〇〇〇〜九一、〇〇〇クワチャ(二〇〇一年一〇月時点で約四二〇〜一、四七〇USドル)の売上になるはずであるが、実際には多い月で三五、〇〇〇クワチャ程度(同時点で約五六五USドル)の売上しかなかったという。

このように、ミニバス営業は初期投資、車両整備費用など支出が大きい反面、営業収入は変動が大きく、誰もが成功する事業というわけではない。P氏の場合、営業売上の中から車両の購入資金二五五、〇〇〇クワチャを回収することができたが、その一方で補修費用がかさみ、さらに近年のマライイ経済の悪化による利用客の減少で売上も減少してきたことなどから、二〇〇二年七月にミニバス事業を止めたという。

第二節 ミニバス運行路線の特徴

この節では、二〇〇二年七月時点における、タウンと各都市の間を運行するミニバス運行の特徴について述べる。

対象とする期間は、二〇〇二年七月一日(木)〜八月一日(木)の通算二二日間である。タウンを発着する大型

路線バス、ミニバスは、バス・デポで客待ちをしなければならぬ。バス・デポには入口と出口がそれぞれ一箇所ずつ設けてある。通常、入口の扉は開放してあるが、出口の扉は閉められており、デパーチャー・チャージを支払った大型路線バス、およびミニバスのみがこの出口を通過できる。デパーチャー・チャージを徴収し、あるいは出口の扉を開閉するために、ゲート・アテンダントと呼ばれる人が、午前七時〜午後六時までの間、二交代制でバス・デポの出口付近に設けられた簡易小屋に常駐している。⁽¹⁶⁾

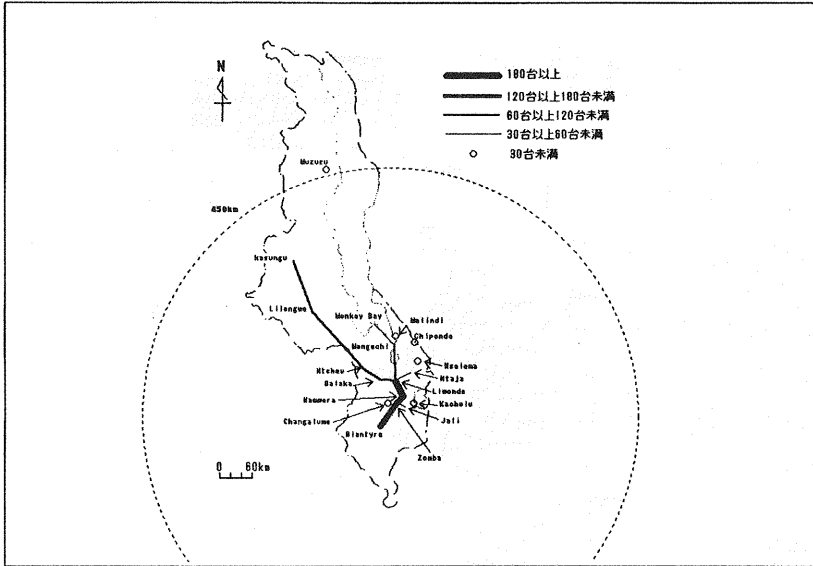
以下の検討で用いるデータは、ゲート・アテンダントの記録を筆者が集計したものである。しかし、この記録には、ゾンバを終点とする大型路線バス、ミニバスについては記録されない。以下の検討では対象外である。また、治安上の理由から夕方以降の行動を控えたため午後四時頃までの記録をもとにしている。このように、以下の検討に用いるデータは、ゲート・アテンダントによる記録のすべてを反映しているわけではない。

ゲート・アテンダントの記録のうち、文字の判読が難しいなどの理由で始発、終点が不明あるいは記載されていないものを除外した結果、期間中のミニバスの累積運行台数は一、六八九台であり、シレ・バス三〇七台、ヤヌヤヌ・バス八二台を大きく上回ることが分かった。このデータを

もとに運行路線別の累積運行台数を地図上に示したものが、図III-1〜III-3である。これらの図では、始発と終点を累積運行台数に応じた太さの直線で結んだ。また、見やすさを考慮して線の太さを四種類とし、累積運行台数が少ないものについては白丸で表示した。ただし、それぞれの図における線の太さあるいは白丸の基準は異なる。また、ゾンバを中心とする点線円を距離の目安とした。

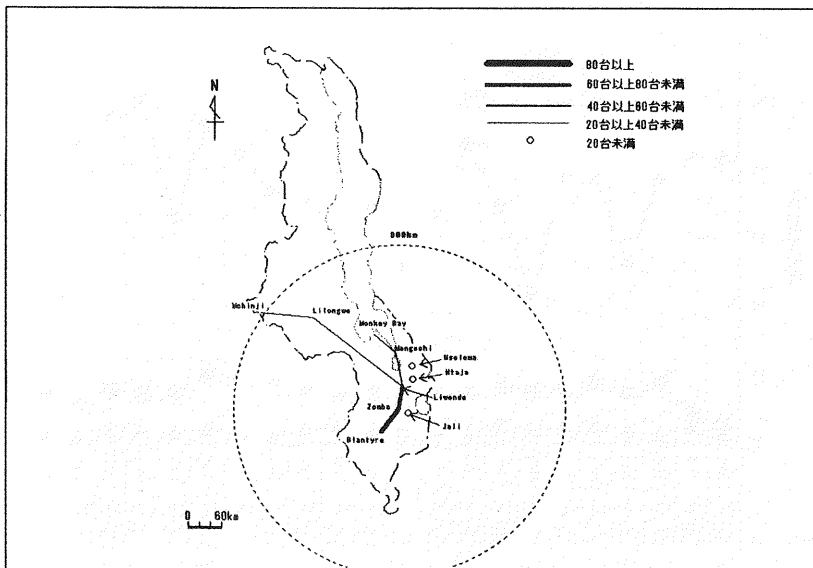
このデータから、大型路線バス、ミニバスの運行の特徴を次のようにまとめることができる。シレ・バスでもっとも累積運行台数が多い区間は、ゾンバを中心に南はブランタイヤ、北はリウオンデ (Liwonde) の範囲である。また、MIを経由し、ゾンバからもっとも遠いところではおおよそ四五〇km離れたムズ (Muzu) までの運行が記録されている。これらの運行範囲をみると、ミニバスやヤヌヤヌ・バスと比較して、ゾンバ、あるいはブランタイヤとピレツジを結ぶ運行が多い。例えば、マリンディ (Maindi)、チポンデ (Chiponde)、カチュル (Kachulu)、チャンガルウメ (Changalume)、ンセレンマ (Nselema)、ンタジャ (Ntaja) 間の運行がそれに相当する。また、ヤヌヤヌ・バスは運行ルート、累積運行台数いずれもシレ・バス、ミニバスより少ない。

一方、ミニバスは、ムチンジ、リロングウェまでの長距



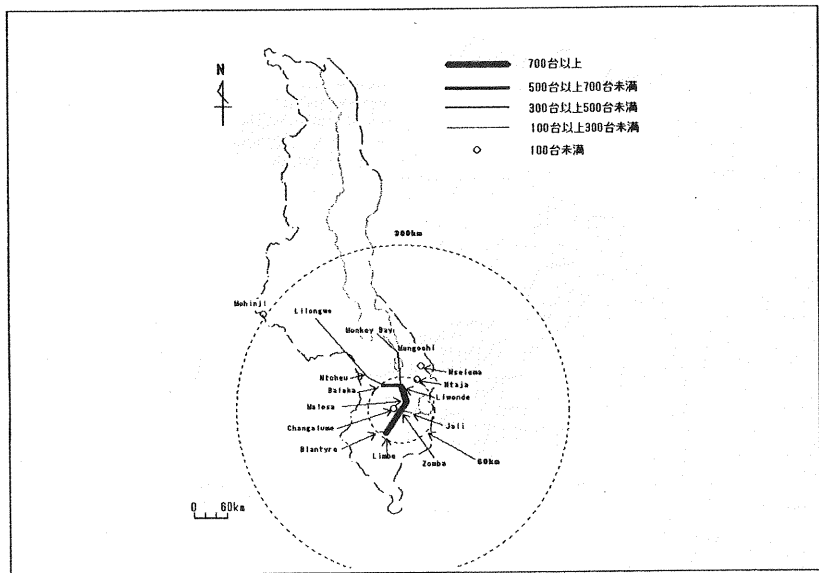
図Ⅲ-1 シレ・バスの運行区間

出所：ゲート・アテンダントの記録をもとに筆者作成



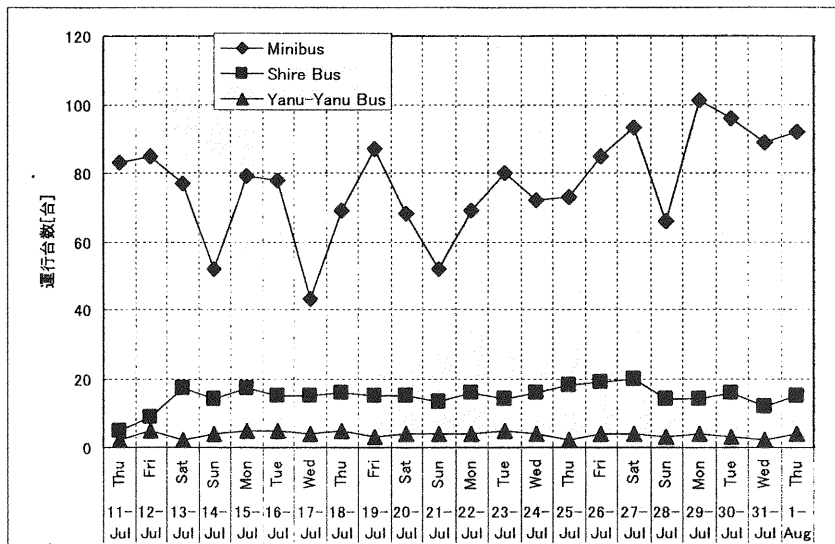
図Ⅲ-2 ヤヌヤヌ・バスの運行区間

出所：ゲート・アテンダントの記録をもとに筆者作成



図Ⅲ-3 ミニバスの運行区間

出所：ゲート・アテンダントの記録をもとに筆者作成



図Ⅲ-4 ミニバスおよび大型路線バスの運行台数

出所：ゲート・アテンダントの記録をもとに筆者作成

離運行もあるがシレ・バスに比較して累積運行台数は少なく、むしろゾンバを中心とした約六〇kmの範囲に運行が集中している。とくに、ゾンバから南ではリンベ、北ではリウォンデ、あるいはバラカなど人口が集中した都市間がミニバスの主な運行ルートであり、いずれもMSを経由して運行していることが分かる。

これまでは、大型路線バス、ミニバスの累積運行台数をみてきたが、次に時系列の中でミニバス運行の特徴を明らかにする。

図III-4は、シレ・バス、ヤヌヤヌ・バス、ミニバスを日いちごとの運行台数で表したグラフである。このグラフは、横軸に日にちを、縦軸に発着地を問わず日にちごとにバス・デポを発車したシレ・バス、ヤヌヤヌ・バス、ミニバスそれぞれの合計台数を示している。このグラフより明らかかなように、ミニバスの運行台数はシレ・バス、ヤヌヤヌ・バスに比較していずれの日も圧倒的に多い。また、シレ・バス、ヤヌヤヌ・バスの運行台数が、日にち・曜日とは無関係にほぼ一定なのに対し、ミニバスは、日にちごとに運行台数の変動が大きく、また、常に日曜日に運行台数が減少している。ミニバスの運行台数が日曜日に減少する傾向は、日曜日におけるマラウイの人々の過ごし方に関連があると考えられる。マラウイではクリスマスチャンが人口の多くを占める。

マラウイのクリスマスチャンが総人口に占める割合は約八〇%（七、九三三、七七三人）、ゾンバのクリスマスチャンがゾンバの人口に占める割合は約七七%（四一九、九〇一人）である [NSO 2006:72-75]。彼らの多くは、日曜日に教会へ礼拝に出かける習慣がある。ゾンバに暮らす人々の多くは徒歩で教会へ礼拝に行く。何人かの聞き取りによれば、礼拝後は自宅で過ごす人が多かった。また、日曜日はタウンの人出も減少し休業する店も多い。このようなことから、ゾンバに暮らす多くの人々は、日曜日には教会以外あまり出かけることはなく、これがミニバス運行台数の減少につながっているものと考えられる。

つぎに期間中の記録をナンバー・プレート別に分類し、同一ナンバーのミニバスの発着地が一定なものや不定なものに分類した。ただし、期間中、ナンバーが一回しか記録されていないミニバスは別に分類した。その結果、先にも述べたとおり、調査期間中のミニバスの累積運行台数は一、六八九台であるが、同一ナンバー・プレート別に分類すると、期間中四三四台の異なるミニバスが発出したことが分かった。このうち、発着地が一定のミニバスが四四台（一〇・一%）であるのに対し、発着地が不定なミニバスは一五六台（三五・九%）である。また、一回しか記録されていないミニバスも二三四台（五三・九%）を占めている。

このことから多くのミニバスは、毎日ある一定のルートで運行するのではなく、柔軟にルート変更をしていることがわかる。

このように柔軟なルートの変更が可能な理由は、営業許可されるミニバス運行ルート規制の緩さにある。ミニバス運行区間は、フロント・ガラスに貼られた許可証シールに記載されており、事業者ごとに政府によって指定されている。この許可された区間内であれば、自由にルートを変更できる。したがって、例えばブランドイヤ〜バラカ間の許可を受けたミニバス事業者であれば、ブランドイヤ〜ゾンバ、ゾンバ〜バラカ、あるいはブランドイヤ〜バラカなど曜日によって多くの乗客を見込めるルート変更が可能なのである。

結論

第一節 ミニバス利用と運営の特徴

本報告では、公共交通の利用と運営の特徴について、ゾンバを発着するミニバスを事例にして述べてきた。この結果明らかになったことは、アクセスの容易さと料金が乗客のミニバス利用を左右する重要な要因であること、また、ミニバスの運行は、大型路線バスに比較して近接する都市

間に集中しており、日にちごとの運行台数の変動が大きいということである。

タウンにおいて、ミニバスの運行台数は大型路線バスの運行台数より多く、人々の移動をおおいに助けたと考えられる。現在のように全国各地でミニバス運行台数が増加したのは、一九九五年以降である。一九九八年から翌九九年にかけてZSOが全国二二県、五七九のミニバス事業者に対して行ったアンケート調査 (the Minibus Operators Establishment Survey) によれば、一九九五年に営業を開始したミニバス事業者数が二四事業者なのに対し、一九九八年には二四五事業者であり一〇倍に増加している¹⁹⁾。独立から一九九四年の初の複数政党制での大統領選挙まで、バング元大統領による独裁的な政治が続き、ミニバス事業者数もきわめてわずかであった [NSO 1995a]²⁰⁾。その後、一九九四〜一九九五年にはマラウイはバキリ・ムルジ前大統領による民主政権へと大きな変化を遂げた。政権発足当時、バキリ・ムルジ前大統領は、中小企業を対象とした貧困緩和プログラムを導入した「国際協力推進協会 一九九六・三六―四九」。この貧困緩和プログラムは、より多くの企業主の育成を促進させ経済発展を遂げることを目的としたものである。これまでの独裁的政権下では、個人規模の事業も容易に始めることができなかつたのである。本報告

の事例から明らかのように、ミニバス事業はある程度の初期投資が必要になるが、これを負担する能力さえあれば誰もが参加できる事業となったのである。ミニバス事業の急激な増加の背景には、このような政権交代による政策転換があった。

第二節 ミニバス利用の特徴

タイのバンコクにおけるタクシーを研究対象とした[D. P. Vany 1965]では、タクシー需要量を、料金およびタクシーサービス供給量(タクシー運行量)を変数とする乗客の待ち時間の関数で示した。すなわち、料金を安くするか、タクシーサービスの供給量を増加(タクシーの運行量を増加)させ乗客の待ち時間を少なくすることで、乗客の利便性を高め結果としてタクシー需要を増加させると指摘した。

マラウイにおける近年のミニバス運行量の増加は、人々の移動を容易にしたと考えられる。デ・ヴァニーが指摘したように、ミニバスサービス供給量が増加しミニバスの待ち時間が短縮され、人びとがより頻繁にミニバスを利用するような変化がたしかに起こっている。また、ミニバスを利用して定期市に通う事例、あるいは通勤に利用する事例からミニバス料金が需要を左右する大きな要因であることが分かる。インタヴェューの対象となった公務員の場合、ミ

ニバスを通勤に利用することは非常に大きな経済的負担を強いられる。一方で、多少の料金を支払っても、近隣の定期市に出かけることで、結果としてタウンあるいはその周辺で買い物をするよりも経済的負担は軽減される。

しかし、デ・ヴァニーの指摘する供給量と料金だけではゾンバにおけるミニバス需要の増加を説明できない。彼が挙げた要素以外に、公共交通機関までのアクセス時間を勘案する必要があろう。デ・ヴァニーは、大都市におけるタクシーを研究対象としていたためアクセスの容易さには注目していなかったと思われる。しかし、マラウイのミニバス通勤の場合では、同程度の所得や通勤距離の者を比較しても、ミニバスへのアクセスの容易さによって通勤手段に相違がみられた。

ミニシティパティイは、商業中心地であるタウンを中心に、M3の北西側はオフィス、南東側は住宅地が広がる。ミニシティパティイの人口の多くは、チャンボ・ワード、リカンガラー・ノース・ワード、あるいはリカンガラー・セントラル・ワードなど、南東側のM3から離れた住宅地に集中している。ところが、筆者のこれまでの観察によれば、ゾンバにおけるミニバスの運行はM3に限られている。ミニシティパティイの多くの人が暮らす住宅地の道路はいずれも未舗装道路であり、大型路線バスはもちろんミニバスも通行

マライイ共和国における公共交通の利用と運営（大野）

していない。したがって、人々がミニバスをはじめとした公共交通機関にアクセスしようとするならば、MSあるいはタウンにあるバス・デポまで徒歩や自転車を用いて移動しなければならぬ。本報告で詳述した地域はゾンバであるが、マライイ全国の道路整備状況も同様に悪く、多くの人が公共交通機関へのアクセスの悪い地域に暮らしているのである。

例えば、バングラデシュのリキシヤについて研究したガラガーは、バングラデシュに暮らす多くの人々が、通勤・通学の移動手段を徒歩に頼っている現状を指摘し、このような状況は、開発途上国一般の現象であるとした〔Callagher 1992:115-116〕。開発途上国に暮らす多くの人々の移動手段が徒歩であるというガラガーの指摘は、ゾンバの事例からも明確である。この要因のひとつとして公共交通機関へのアクセスの悪さを挙げることができ、これは開発途上国にある程度共通した問題と考えられる。

第三節 ミニバス運行の特徴

ミニバスの運行は、近接する都市間の運行が主体で、日にちにより運行量が大きく変動する。これはミニバスを一台だけ、あるいは少数所有する事業者が、もつとも利益がある路線を臨機応変に選択している結果であろう。でき

るだけ早く多額の初期投資を回収し、利益を得るためにミニバス・オーナーはさまざまな工夫を凝らしている。例えば、ドライバーやコンダクターによる売り上げのごまかしを防ぐために運行記録をつけさせたり、ドライバーが休日ときは自らが運転したり、あるいは自らが車両整備を行ってある事例を確認した。より多くの乗客を得るために、乗客の生活パターンによって運行ルートを柔軟に変更するのは、これらの工夫の一環である。

これに対し、大型路線バスの運行は比較的長距離であり、また運行台数も日にち・曜日に拘わらずほぼ一定である。ミニバス事業者数の急増から明らかのように、人々の公共交通に対する潜在的需要は高い。しかし、それにも拘わらず、大型路線バスの運行数はミニバスに比較してきわめて少ない。土井「一九九五・六八―六九」が指摘した開発途上国における公営大型路線バスの運行効率・サービス水準の低迷の問題は、シレ・バスについても同様にいえるであろう。だからこそ、多くの人は若干高い料金を支払っても、より利便性の高いミニバスを利用せざるを得ないのである。シレ・バスは第三セクター方式による経営であり、より多くの人々に均等に廉価なサービスを提供する社会的責任を負わされている。そのため、地域によっては需要量に見合わない運行が行われている可能性もある。

大型路線バスに対してミニバスの運行距離は、ゾンバを中心に近隣の都市までのおおよそ六〇kmと短い。とくに、ゾンバとブランタイヤ市内のリンベまでの間に運行が集中している。ブランタイヤは、マラウイ最大の商業都市であり、また、南部州の各地域から幹線道路が集中し他の交通との結節点となっている。したがって、ブランタイヤは、南部ではもともと人・モノの動きが激しい都市ということができ、それゆえ多くの乗客を求めてミニバスの運行が集中するのである。

本報告ではあまり詳しく触れなかったが、ミニバス事業は車両を所有するひとりのオーナー^②が、ドライバーやコンダクターを雇用する形で運営されている。ドライバーやコンダクターの給料は、本報告のインタヴュー対象となった公務員の平均的な給料(約三、〇〇〇クワチャ)と同じか、それ以上である。また、オーナーと直接の雇用関係を確認できなかったものの、オイタニラーもさまざまなミニバスから客寄せのたびに収入を得ている。それほど雇用機会が多いとはいえないマラウイにおいて、ミニバスは重要な雇用機会を創出している側面もあるといえよう。

第四節 今後の課題

マラウイにおける公共交通研究は、本報告が初めてであ

るが、今後解決しなければならない間も山積している。

ミニバス利用の面においては、例えば、奢侈な品物を購入するためにブランタイヤなどの近隣都市へミニバスを利用する人々の調査である。本報告の事例で取り扱った定期市場での買い物にミニバスを利用する場合は異なり、高価な品物を購買するために大型路線バスよりも料金の高いミニバスを利用するのである。これは、デ・ヴァニーが指摘した料金、乗客の待ち時間、あるいは本報告で明らかにしたアクセスの容易さとは別の要因によると考えられる。また、両親・友人に会うためにミニバスを利用する場合についても同様のことがいえる。

ミニバス運営の面では、日にちごとの運行台数を運行路線別により詳細に調査することが必要であろう。本報告では、日にちごとの運行台数が日曜日に常に減少することを指摘し、それが人々の休日の行動に起因したものであることと示唆した。しかし、これがすべてのミニバス路線に共通の特徴であるのか、また年間を通じて特徴があるのかについてより詳細に調査することで、人々の社会・経済活動がさらに明確になるであろう。

また、他の公共交通とミニバスの競合についても今後は注目しなければならぬだろう。とくに、違法営業と考えられるマトーラとミニバスの間でどのような問題が発生す

マラウイ共和国における公共交通の利用と運営（大野）

るのかは重要である。ミニバス営業を開始しそれを継続させるにはある程度の資本が必要である。その一方で、マトーラは政府関係への税金、許認可にかかわる支出分だけ節約することができる。また、運行ルートには何の規制も受けない。このような違法営業のマトーラが広く普及するとミニバス事業者が打撃を受ける。また、保険についても未加入であるから乗客の安全面からみて好ましいとはいえない。今後、ミニバスとマトーラ、そしてそれを取り締まる政府機関との関係には十分注目していく必要があるだろう。

注

- (1) この定義に従うならば、その運行規模はもとより適法性も問われないことになる。したがって、本報告では、いわゆる「白タク」も含めて公共交通機関とした。
- (2) 平田「一九九四・四三」によれば、マトトウ営業開始期の一九六三年頃、一〇セント硬貨三枚で乗車できた。スワヒリ語では、一〇セント硬貨三枚を“napeni matatu”といい（tutuは数字の三を意味する）、“matatu”が呼び名として定着したという。
- (3) 平田「一九九四・四四」によれば、マニヤンガとは、ナイロビの若者言葉「シエン」からきており、「粋な、流行の、良い」ことを意味するという。
- (4) 日常的にワードという行政上の地名はあまり使用されていない。例えば、ゾンバ・セントラル・ワードおよびその周辺

を多くの人は「タウン」と称している。人々がいうタウンと行政区分上のゾンバ・セントラル・ワードの範囲が完全には一致していない。しかし、本報告では、ゾンバ・セントラル・ワードを指す場合、人々が日常的に用いている「タウン」という表現を用いることにする。

- (5) 二〇〇一年一〇月、二〇〇二年七月の調査によれば、チクワワ（Chikwawa）では、これ以外にも自転車荷台に人を乗せて目的地まで運び料金を徴収する事例を確認した。これは、MIからチクワワまでが離れており、この間の移動手段が運行本数の少ない大型路線バスしかないためと考えられる。また、近くの店への買い物としても利用もされているようである。

(6) 二〇〇二年七月ゾンバにおける複数のミニバスドライバーからの筆者聞き取りによる。

- (7) ただし、ゾンバのドライブイング・スクール職員の話によれば、このクラス名称は二〇〇一年一月以降変更になったということである。以下においては、二〇〇一年一月以前のクラス分けて述べている。

(8) ミニバス、大型路線バスからデパーチャー・チャージ（departure charge）を徴収するため、ゾンバのバス・デポに常駐するゲート・アテンダント（gate attendant）からの筆者聞き取りによる。

- (9) ゾンバのミニバスドライバーからの筆者聞き取りによる。
- (10) 以下本文で述べるマラウイの通貨単位は、クワチャ（Kwacha）である。バンダ元大統領政権時代、通貨は固定相場制がとられていた。しかし、一九九四年五月一七日のバキリ・ムルジ前大統領就任直前の二月七日、マラウイは変動相場制へ移行

した [NSO 1995b:23]。本報告の調査年における一 USD ルあたりの為替レートは、二〇〇一年一〇月六二・〇(〇・五)クワチャ(カッコ内数字は、一円あたりの為替レート) [NSO 2002:20]。二〇〇二年七月八〇・〇クワチャである(筆者が確認したチクワワおよびゾンバの場合。ただし、同年同月の日本円に対する為替レートは不明)である。

(11) 二〇〇二年七月に筆者がゾンバおよびチクワワで確認。酒類(とくにビール)やコーラを販売している店。スーパーマーケットとは異なり、その場で飲むことが出来る。

(12) 宿泊所。タウンのバス・デポ周辺にいっつかある。ベッド・ルームがひとつのみ。バス、トイレが共用の場合が多いようである。

(14) タウンおよび周辺に暮らす人々が、タウンからブランタイヤ方面へ M3 沿いに 3miles (約四・八 km) 行った場所(サジ・ワード)周辺をそう呼び表しているのであり、行政区画上の地名ではない。

(15) 筆者が実際にムブンガからスリーマイルまで歩いたときの所要時間である。ムブンガよりスリーマイルまでの道も未舗装道路であり、大型路線バスやミニバスは運行されていない。

(16) マラウイの人々の主食ンシマ (*usima*) の原料であるトウモロコシあるいはその穀粒をチエワ語でシマンガという。シマンガを、パウダー状にしたものがウファ (*ufa*) である。

このウファをお湯に加え練ったものがンシマになる。

(17) 筆者の調査によれば、多くの場合、ミニバス車両を所有するひとりのオーナーが、ドライバーおよびコンダクターを雇っている場合が多い。また、バス・デポでは、一〇代後半から二〇代前半の若者がミニバスの客引きを行っている。彼

らは、チエワ語でオイタニーラ (*Oyanila*) と呼ばれ、ミニバスの運行ごとにある程度の賃金をドライバーあるいはコンダクターから受け取っている。

(18) ゲート・アテンダントは、ミニシパリテイー職員である。通常、男性一人、女性一人がペアになってバス・デポに常駐する。男性職員は、デパーチャー・チャージ支払済みの大型路線バスやミニバスがバス・デポを発車する際、それらの車両について発着地等の記録を取った後、バス・デポの入口を開閉する業務を、また、女性職員は、大型路線バス、ミニバスからデパーチャー・チャージを徴収する業務に従事している。

(19) 筆者の二〇〇〇年九月調査において、NSO 職員から入手したミニバス統計資料(パソコン・プリント・アウト形式)による。なお、このミニバス統計資料をもとに、[NSO 2000a] が刊行された。

(20) 筆者は、一九八九年〜一九九〇年にかけてゾンバに滞在した経験があるが、この時期にリロングウエ、ブランタイヤ、あるいはゾンバでミニバスを見ることはなかった。

(21) デ・ヴァニーによれば、タクシー料金を p 、タクシージャービス供給量 H の関数として表される乗客の待ち時間を $t(H)$ 、乗客の時間価値を v とするならば、乗客の負担費用 π およびタクシー需要 D は、以下の式で表される [De Vany 1975]。

$$\pi = p + vt \quad (H) \\ D = D(\pi)$$

デ・ヴァニーは、これらの式をもとに、タクシー料金が政府により一定に規制された場合と、タクシー市場参入および料

マラウイ共和国における公共交通の利用と運営 (大野)

金のいずれも自由な場合それぞれについてタクシー市場に与える影響を分析した。

(22) 筆者が二〇〇一年七月にタウンのバス・デポで確認したゾンバを起点としたミニバス料金は次のとおりである。なお、カッコ内はシレ・バスの料金である。リンベ・八〇(七〇)クワチャ、リウオンデ・七〇(六〇)クワチャ、マンゴチ(Mangochi)・一四〇(一三〇)クワチャ、リロングウエ・三五〇(九〇)クワチャ。

(23) 注19で述べた統計資料によれば、対象となった全国五七九のミニバス事業者のうち、五五八事業者(九六・四%)が単独オーナーであった。

付記

本報告は、二〇〇二年度に立教大学へ提出した修士論文に大幅に加筆修正を加えたものである。本報告の執筆にあたり、立教大学の栗田和明教授からは大変有益なコメントを賜った。また、二〇〇二年七月の調査にあたっては青柳真智子奨学金を得ることができた。二〇〇〇年九月、二〇〇一年一〇月、二〇〇二年七月の調査では、ZSO関係諸氏、タウンのゲート・アテンダント諸氏、青年海外協力隊々員をはじめ、ゾンバに暮らす多くの方々の大なる御協力を得た。ここに記して深く謝意を表したい。

参考文献

大野邦晴

一九九八

「マラウイ共和国における政治体制——民主主義と権威主義——慶應義塾大学通信教育課程法学部卒

業論文(未刊行)。

二〇〇一 「マラウイ共和国におけるミニバスについての考察」(慶應義塾大学経済学部卒業論文)【RUGAS】一九九号、一五一—一四九。

金森久雄・荒憲治郎・森口親司(編)

一九九八 『経済学辞典 第三版』有斐閣。

岸本實

一九七八 『人口移動論』二宮書店。

国際協力推進協会(編)

一九八六 『マラウイの経済社会の現状』開発途上国別経済協力シリーズ、アフリカ編二〇、国際協力推進協

会。

一九九六 『マラウイ』開発途上国別経済協力シリーズ、ア

フリカ編二三、国際協力推進協会。

土井正幸

一九九五 『発展途上国交通経済論』勁草書房。

平田秀嗣

一九九四 「マタトウーそれは庶民の足であり、かつナイロ

ビの若者文化のホットスポットだ」石井慎二(編)

『東アフリカへ誘惑／読本』宝島社所収、四二—五

三。

幸田清喜(編)

一九六七 『経済地理学Ⅱ』朝倉地理学講座一一、朝倉書店。

De Vany, A. S.

1975 Capacity Utilization under Alternative

Regulatory Constraint: An Analysis of Taxi

- Markets. *Journal of Political Economy*. 83 (1):83-94.
- Gallagher, R. 2002 *1998 Malawi Population and Housing Census Report of Final Census Result*. Zomba: National Statistical Office.
- 1992 *The Ricksbaus of Bangladesh*. Dhaka: The University Press Limited.
- National Statistical Office. 2002 *Quarterly Statistical Bulletin*. Zomba: National Statistical Office.
- 1995a *Transport Statistic 1995*. Zomba: National Statistical Office.
- 1995b *Monthly Statistical Bulletin*. Zomba: National Statistical Office.
- 1996 *Monthly Statistical Bulletin*. Zomba: National Statistical Office.
- 1997 *Monthly Statistical Bulletin*. Zomba: National Statistical Office.
- 1998 *Monthly Statistical Bulletin*. Zomba: National Statistical Office.
- 1999 *Monthly Statistical Bulletin*. Zomba: National Statistical Office.
- 2000a *1998 Mimbus Operations Establishment Survey Report*. Zomba: National Statistical Office.
- 2000b *Monthly Statistical Bulletin*. Zomba: National Statistical Office.
- 2000c *Integrated Household Survey 1997-98*. Zomba: National Statistical Office.
- 2000d *1998 Medium Business Economic Survey*. Zomba: National Statistical Office.
- 2000e *1998 Malawi Population and Housing Census Report of Final Census Result*. Zomba: National Statistical Office.
- 2002 *Quarterly Statistical Bulletin*. Zomba: National Statistical Office.
- Olarunde Bayo Lawuyi 1988 *The World of the Yoruba Taxi Driver: An Interpretive Approach to Vehicle Slogans*. *Africa* 58(1):1-13.
- 新聞記事
Nation
March 30, 2001 "MCC Claims Credit for Dubai Minibus Influx." (by G.Gntonya).
Weekend Nation
June 30-July 1, 2001 "Lilongwe Commuters May Foot to Work it."

(本学文学研究科地理学専攻博士課程前期課程修了)

Utilization and operation of public transportation in Malawi: A Case study of minibus in Zomba

by ONO, Kuniharu

マ
ラ
ウ
イ
共
和
国
に
お
け
る
公
共
交
通
の
利
用
と
運
営
(
大
野
)

This paper presents the utilization and operation of minibus, small bus owned by private enterprise, in Zomba of Southern Region of Malawi. The number of minibus owners has increased rapidly since 1995 when Malawi regime changed largely from single party dictatorship to multi party democracy. Today, minibus is the most popular means of public transportation in Malawi.

Regarding the utilization of minibus, commutation and shopping were the main purpose for the usage of minibus. As for commuters, there is no difference in commutation distance between foot commuters and minibus commuters. Many minibus commuters live near the main road(M3) where they can catch minibus. However, foot commuters mainly live far from the minibus routes on the main road. They must spend many minutes to reach the main roads to use the minibus, so they commute on foot to their workplaces directly.

Malawians also use minibus to go to the weekly market located about 10km away from the center of Zomba. Daily necessities such as food (maize and chicken) can be purchased cheaper than in the center of Zomba. Even if they have to spend the transportation fee, it is rational to go to the peripheral market to purchase cheaper necessities.

Concerning with minibus operation, its number and route often fluctuates according to the day of the week and the number of passengers. Therefore, its operation tends to be out of schedule, and decreases on Sunday. Compared with ordinary size bus (Shire Bus and Yanu - Yanu Bus), distance of minibus trip is much shorter. Its operation is concentrated among the several cities and towns in Southern Region, where Blantyre, Zomba, and Balaka are located in.