



分断されたコミュニティを結ぶ 南アフリカ・ヨハネスブルグの公共交通事情

Linking divided communities

The state of public transportation in Johannesburg, South Africa

今年の6月から7月にかけてサッカーの世界カップ開催で大いに盛り上がった南アフリカ。世界中から多くのサッカーファンが詰めかける巨大イベントを前に、スタジアムをはじめ、さまざまなインフラ整備が行われた。中でも重要視されたのが人々を運ぶ公共交通システム。ここでは、ワールドカップを前に完成した2つの公共交通機関を通して、南アフリカ最大の都市ヨハネスブルグの公共交通事情についてレポートする。

South Africa got a big boost through hosting the World Cup soccer games this year from June to July as various infrastructures including stadiums were developed for giant events that saw the convergence of soccer fans from all over the world. Of particular significance is the public transportation system. Here we take a look at the state of public transportation in South Africa's largest city Johannesburg through two public transportation facilities that were completed before the World Cup.

文／編集長・石橋勝利

By Katsutoshi Ishibashi, Editor in Chief



レア・ヴァヤプロジェクトでの調査によれば、郊外に暮らす黒人労働者の多くがミニバスを使って平均2時間以上かけて市内に通勤し、決して高くない給与の10%を交通費に充てていることがわかった。

According to a survey by the Rea Vaya project, many native African workers living in the suburbs spend an average of more than two hours on the minibus to commute to the city, and 10% of their meager wages is spent on transportation costs.

© Kagiso TV

レア・ヴァヤの停留所。ガラス張りで安全面にも配慮。
A Rea Vaya bus station. Constructed with glass walls, consideration is given to security.

© Ikemeng Architects

● アパルトヘイトの遺産

「ヨハネスブルグでは朝夕ラッシュ時の交通渋滞が大きな問題でした。しかしそこで、自家用車ではなく公共交通を使ってくださいと市民に呼びかけたところで、『公共交通って何?』と問い返される。それがかつてのヨハネスブルグの実状でした」と語るのは、ヨハネスブルグ市交通局のレハナ・ムサジ。もちろんヨハネスブルグにもバスや列車はあったが、アパルトヘイト政策によって各民族の居住区が明確に分断された都市において、本当の意味での公共交通は存在しなかったのが実情だ。白人のほとんどが自家用車で移動し、郊外のタウンシップと呼ばれる居住区から仕事に通ってくる黒人（その多くが貧困層）は、ミニバスという中型バンを使った乗り合いバスを利用する。すべての移動がクルマ頼みで、結果として朝夕の通勤帰宅時の交通渋滞が大きな問題となった。

ヨハネスブルグ市当局では、この状況を変えようと長年にわたって調査研究を進め、公共交通の1つの柱となる「レア・ヴァヤ (Rea Vaya)」というバスシステムを2009年8月末にスタートさせた。レア・ヴァヤとは地元スラングで「レッツゴー」という意味。現在はヨハネスブルグ近郊の街、ソエトからヨハネスブルグ中心部までの路線が完成しており、最終的には全

330kmの路線となる計画だ。

このより安全で早いバスシステムの構築にあたって障害だったのは黒人たちが使うミニバス。当初は正式に認可された交通機関ではなく、自家用車を持つ黒人たちが始めたビジネス、いわば“白タク”だったが、今ではヨハネスブルグ市民の1日の移動の72%を受け持つというほど巨大な産業に成長した。利用者が拡大するにつれて市当局も正式な交通機関として認めライセンスを発行するようになったが、まだまだ違法に運営されているものも多い。昨今では燃料費の高騰もあり、メンテナンスにコストをかけないミニバスが増え、その結果による交通事故の増加も問題になっている。

市当局では、ミニバスのオーナーたちにレア・ヴァヤプロジェクトへの参加を呼びかけ、長期にわたる交渉の結果、300以上の業者がレア・ヴァヤ運営会社の株主となり、運転手たちは新たにトレーニングを受けてレア・ヴァヤの運転手として雇用されることとなった。「ミニバスからレア・ヴァヤへと移ってもらうにあたって、どれだけ彼らの利益になるか、また駅（停留所）の窓口業務や警備など新たな雇用も生み出すなど、さまざまな利点を訴えながら合意に達したので」（ムサジ）。

レア・ヴァヤプロジェクトが市当局から正式に認可され、ゴーがかかったのは06年。ワール

ドカップを前にその実現に拍車がかかったのも事実。ソエトからエリスパークとサッカーシティの2つのスタジアムと市中心部を結ぶルートで、プロジェクトの第1フェーズが終了した。

「ワールドカップによってプロジェクトがスピードアップしたのは事実ですが、大事なものはサッカーファンたちが去った後だとわれわれは当初から考えてきました。だから、スタジアムだけでなく、大学や病院といった重要な施設とコミュニティを結ぶようにルート設計をしていますし、今後は教育や福祉などをはじめ政府の政策とも連携していく必要があります」とムサジが語るように、戦略的なルート構築が今後も進められていく。

● 生活の質を向上させるシステムへ

ヨハネスブルグではワールドカップを前にした6月8日にもう1つの公共交通機関が立ち上がった。最終的には、ORタンボ国際空港（ヨハネスブルグ国際空港）からヨハネスブルグの新たな中心であるサントン、そしてヨハネスブルグと行政首都プレトリアを結ぶ高速鉄道「ハウトレイン (Gautrain)」だ。ハウトレインのハウとはヨハネスブルグやプレトリアが属するハウテン州からきており、文字通りハウテン州を走る列車という意味。6月にはフェーズ1として、

空港からサントンなど一部区間が開通し、2011年半ばには全線80kmが開通の予定。従来ならクルマで1時間近く、ラッシュ時にはもっとかかった空港からサントン（市内）への移動が、ハウトレインでは約15分と大幅に短縮され、観光客の利用も大幅に増加中である。

ハウトレインもレア・ヴァヤ同様、ヨハネスブルグの交通渋滞の解消とそれによる経済効果を目的にしている。特にヨハネスブルグとプレトリアを結ぶN1ハイウェイは南アフリカで最も渋滞の激しい道と言われ、日に30万台が通り、ラッシュ時の混雑が問題になっている。ハウテン州当局の試算では、N1の交通渋滞による労働損失など、すべての負のコストを合わせると年に3億ランド（約36億円）にもなり、加えて排ガスなどの環境問題も深刻。そこで、パーク・アンド・ライドあるいは循環バスとのリンクによって、まずはマイカー通勤者の20%をハウトレインへと呼び込み、1日に10万人の利用者を見込んでいる。

さらにハウトレインの地域経済への波及効果にも期待が集まる。周辺地域の開発と交通ネットワークの効率化による雇用の創出、観光誘致、そしてブラックエコノミーへの投資強化などだが、これらを実現するには、ハウトレイン単独では不可能で、レア・ヴァヤなどその他の公共交通機関との連携が必要になってくる。乗り換えや



レア・ヴァヤのすべての停留所のガラス面には地元デザイナーによるアートが描かれている。このアートプロジェクトが「ビジネス・アンド・アーツ・サウスアフリカ・アワード」を受賞した。
Art by local designers covers the glass surface in all the Rea Vaya bus stations. This art project received the Business and Arts South Africa Award.



レア・ヴァヤのバス。
Rea Vaya bus.

接続をいかに効率よくするか、例えば1枚の共通チケットですべての公共交通機関を利用できるシステムなどもその1つ。移動性の向上による新たな価値の創造が目指される。

再びムサビの言葉を借りよう。「それぞれの公共交通機関が孤立したシステムにならないように、他の交通機関との接続を視野に入れていかなければいけません。未だ渋滞の問題も解決してはいないし、人々の公共交通への認識も低い。今後いかに魅力的な公共交通機関にしていくなか、ワールドカップ用の見せかけと言われないよう、トータルなシステムづくりが必要です。そういう意味ではわれわれの道のりはまだまだ長いのです」。

移動時間を短縮するためではなく、いかに人々の生活の質を向上させていくなか、今、ヨハネスブルグの公共交通機関にはそうした視点が求められており、そこに分断されたコミュニティは必要ない。

● The legacy of apartheid

“Traffic congestion during the morning and evening rush hours was a major problem in Johannesburg. Even if we urged citizens to use public transportation instead of private cars, they would ask what we meant by public transportation. That’s how it was in Johannesburg previously.” These are the words of Rehana Moosajee of the City of Johannesburg Metropolitan Municipality. Although buses and trains did exist in Johannesburg, public transportation in the true sense was not developed in a city clearly divided by apartheid into residential districts according to ethnic origin. Most Caucasians traveled in private cars while native Africans—most of whom were impoverished—commuted to work from suburban townships in shared mid-sized vans called minibuses. Since every means of travel relied on cars, traffic congestion during the morning and evening rush hours was a major issue.

After years of surveys and research to improve this situation, the City of Johannesburg started a bus system project called Rea Vaya Bus Rapid Transit system at the end of August 2009 to serve as one of the pillars of its public transportation system. Rea Vaya is a term in the local slang meaning “We are going!” At present, a portion from Soweto to Johannesburg has been completed, and the en-

tire plan upon completion is scheduled to cover routes extending 330 km throughout the entire city.

What turned out to be an impediment to building this safer and faster bus system was the minibus used by the native Africans. Although it originated as a business started by native Africans who owned private cars and was not officially approved by the city, it has grown into a colossal industry that takes up 72% of all daily transport of the Johannesburg citizens. As the number of users increased, the city started to issue licenses recognizing it as an official means of transportation, but there’re still many minibuses that are being operated illegally. Moreover, with the rising cost of fuel, more and more operators are spending less on maintenance, resulting in the problem of increasing traffic accidents.

The city called on the minibus owners to participate in the Rea Vaya project, and after a lengthy period of negotiations, more than 300 operators became stock holders in the Rea Vaya management company and their drivers would be employed as Rea Vaya drivers after training. Moosajee explains, “We finally reached agreement by appealing to various advantages, such as how profitable it would be for them to switch to Rea Vaya from minibuses, and that new employment positions would be created including bus depot

window attendants and security workers.”

The Rea Vaya project was officially approved by the city and the go signal was issued in 2006. The World Cup, or course, also gave the project a big boost, and phase 1A of the project has been completed to this day.

“Although it’s true the World Cup accelerated the project,” Moosajee says, “we had been thinking from the very beginning that the really important thing is when all the soccer fans have left the city. That’s why we designed the routes not only to connect the stadiums but also the community through such important facilities as universities and hospitals. We believe it will be necessary to link the project with government policies concerning education and welfare too.” As Moosajee implies, strategic route development will continue to be explored in the future as well.

● Towards a system that raises the quality of life

Another construction of a public transportation facility was started on June 8 in Johannesburg just before the opening of the World Cup. It is the high-speed railway Gautrain that will eventually connect OR Tambo International Airport (Johannesburg International Airport) with Johannesburg’s central Sandton district as well as its administra-

tive capital Pretoria. As “Gau” in Gautrain comes from Gauteng Province to which Johannesburg and Pretoria belong, it literally means a train that runs through that province. Phase 1, which includes operation from the airport to Sandton, was opened in June, and the entire 80 km line is scheduled to open in the mid 2011. Traveling from the airport to central Sandton that used to take an hour by car and even more during rush hour is now drastically shortened to 15 minutes with the Gautrain, and the number of tourists using the line is also increasing remarkably.

Gautrain, like Rea Vaya, aims to alleviate traffic congestion in Johannesburg and seeks an accompanying economic effect. The N1 Highway in particular that connects Johannesburg and Pretoria is said to be the most congested road in South Africa with a daily traffic volume of 300,000 cars, and its rush-hour jam has been a problem. According to calculations by Gauteng Province, the total negative costs including lost labor due to traffic congestion on N1 is as much as 300 million rand, and in addition the environmental problem caused by exhaust fumes is another serious issue. They are expecting 100,000 users per day by first luring 20% of the private car commuters to the Gautrain by linking it with cyclic bus routes and park-and-ride facilities.

Expectation is also mounting for a Gautrain

ripple effect on the local economy, such as the creation of employment through development of the surrounding areas and improvement in the efficiency of the transportation network, attraction of tourism, and the reinforcement of investment in the informal economy. It is, however, impossible to realize them all with Gautrain alone, and its connection with the Rea Vaya and other public transportation facilities will become vital. The key is how to make transfers and connections more efficient, such as a system that allows a single common ticket to be used for all public transportation. The creation of new values by improving user mobility will be required.

Let me quote the words of Moosajee again. “We have to consider connections with other means of transportation so that they do not become isolated. The congestion problem is not yet solved and citizen awareness of public transportation is still low. Our future task lies in how to make our public transportation system appealing and how to build a total system so people won’t see it as a mere showcase for the World Cup event. In that sense there’s still a long way to go.”

What’s needed for today’s public transportation in Johannesburg is the vision to improve the lives of its citizens rather than cutting travel time. Divided communities are not wanted.



建設中のローズフィールド駅の完成イメージ。ハウトレインの駅構内には、1,000台規模の巨大な駐車場とバスターミナルが建設される。
Image of Rhodesfield station. A mammoth parking facility with a capacity for over 1,000 cars and a bus terminal will be constructed in the Gautrain station compounds.



左: ハウトレインの外観と車内インテリア。
Left: Gautrain car and its interior.

右: 周囲に一流ホテルが立ち並ぶサントン駅は洞窟のような雰囲気。
Right: The platform of the Sandton station has a cavern-like atmosphere.



ハウトレインは最終的にORタンボ国際空港と新たなヨハネスブルグ中心部と言えるサントン、そしてヨハネスブルグ市内を北に抜けて行政首都プレトリアとを結ぶ。Gautrain will eventually link OR Tambo International Airport with Johannesburg’s Sandton city center, and then with the administrative capital Pretoria after running through the city northward.



Coverage and production of this article was made possible with the cooperation of Designing South Africa.

<http://www.designingsouthafrica.com>