

# 植民地都市・ナイロビの都市内部構造(1)

— 都市発達史とCBDを中心として —

寺谷亮司\*

## 1. はじめに

筆者は、前稿(寺谷, 1993)において、1948~89年のケニア共和国(以下ケニアと略記)諸都市の規模、分布を分析し、ケニアの都市システムの特性とその変化を論じた。そしてその中で、ケニアの都市に関する今後のいくつかの研究課題を掲げておいた。本稿は、そのうち個別都市に関する実証的研究の試論である。

アフリカ諸都市の類型化については、植民地以前に成立したAタイプ都市と植民地下に建設されたBタイプ都市に大きく二分するのが一般的である(Southall, 1961; 日野, 1983; Stock, 1995)。Aタイプ都市は、北アフリカ、西アフリカ内陸部、東アフリカに多いのに対し、Bタイプ都市は、西アフリカ沿岸部、中央・南部アフリカに多く、両者の分布集中地域には地域的差異がみられる。また、両者の今世紀における長期の人口変化を比較すると、Bタイプ都市の人口急増傾向がより著しい(Grove, 1993, pp.142)。O'Connor (1983)によれば、Bタイプ都市はさらに、既存集落を土台にし、初期から住民の多数がアフリカ人である「植民地都市」(colonial city)と、アフリカ人の居住を原則的に認めず、ヨーロッパ移民を居住させる目的で新開地に造った「ヨーロッパ移民都市」('European' city)に区分される。本稿の研究対象都市であるナイロビは、典型的な「ヨーロッパ移民都市」であり、都市としての開基年は1899年であるから、今年はちょうど100周年を迎えることになる。筆者がとりわけ関心をもつのは、都市形成史の短いこのBタイプの都市であり、それは筆者がこれまで行ってきた札幌市、旭川市、滝川市など北海道都市との比較研究が可能と思われるからである。

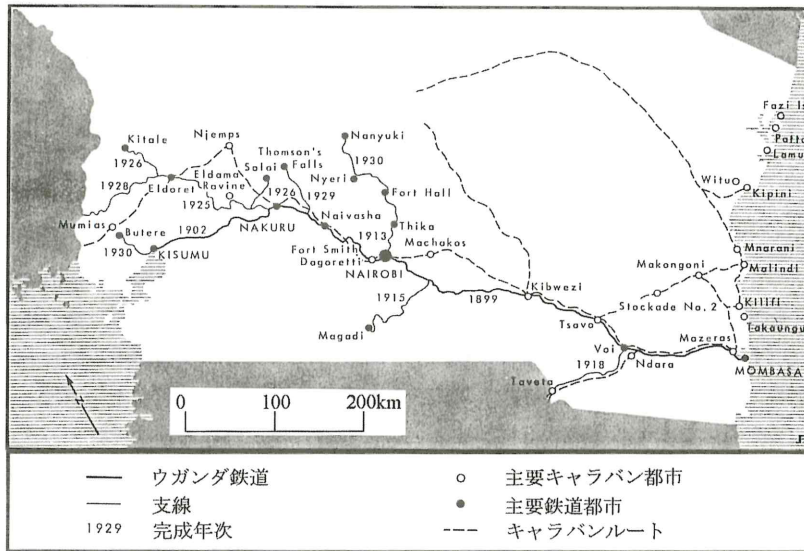
ところで、植民地都市を含めた第三世界都市の内部構造を論じる際には、民族集団や社会経済階層による居住地域の分化(住み分け)、すなわちセグリゲーション問題はきわめて重要である。しかしながら、シカゴ

学派以降、常にこの問題が一定の地位を占め続けてきた欧米都市研究とは異なり、第三世界都市研究では、セグリゲーション問題が中心的課題として実証的に分析されることは稀であった(熊谷, 1987, pp.1)。この背景には、分析可能な統計データの不在に加え、欧米都市では、セグリゲーションの存在が移民同化の不完全さや社会経済的上昇機会の社会的不平等を示すものとして捉えられたのに対して、第三世界都市ではこのような問題意識がなかったことが指摘できる(同上, pp.18)。また、都市化とは呼べない都市化、疑似都市化、過剰都市化、病理現象的都市化などの表現からも知られるように(表現それ自体も問題である)、第三世界都市の都市化については、欧米都市の分析視角の適用は有効ではない。

実際、植民地都市は、その形成史からみて、計画的なヨーロッパ人居住地区とそれ以外の地区との明瞭な地域分化が特徴的であり(Christopher, 1988, pp.94)、顕著なセグリゲーションの刻印としての異質かつ社会経済上層(白人)地区の形成がみられる。さらに、第三世界都市では、急速な都市化にインフラの整備が追いつかず、劣悪な居住環境にある最貧困者層の住宅地域の拡大も顕著である。こうした住宅地域は、「不法居住者集落」(squatter settlements)、「自然発生的集落」(spontaneous settlements)、「掘立小屋の町」(shanty towns)、スラム(slums)など、様々な名称が与えられており<sup>1)</sup>、低湿地、線路や空港の周辺、急峻地など都市内各地の劣悪条件地のほか、最大のは通常都市周辺部に位置する(ドワイヤー, 1984, pp.42)。このため、都市の古典的空間モデルである同心円モデルにしたがえば、第三世界都市モデルの空間パターンは、住民の社会経済的階層が都市周辺ほど高い先進国都市モデル(バージェス(Burgess)モデル)とは逆となり、住民の社会経済的階層は中心ほど高い前近代都市モデル(ショバーク(Sjoberg)モデル)と同様のパターンとなる<sup>2)</sup>。

以上のナイロビの位置づけ、第三世界都市論、都市

\*愛媛大学法文学部



第1図 ケニアにおけるキャラバンルートと鉄道の発達

(原図: Soja, 1968, pp.28)

内部構造論の議論を踏まえ、本稿は、1992年に行った現地調査、人口センサスデータ、各種資料を基に、居住人口特性、都市機能地域（土地利用）、都市景観などの観点から、ナイロビ市の都市内部構造を明らかにすることを目的とする。ただし、紙面の都合上、本稿はナイロビの都市発達史と都市構造の概観および都心地区の分析にとどめ、住宅地域のセグリゲーションについての報告は第二報に譲りたい。

ナイロビの都市特性に関するわが国の先行研究としては、都市出稼ぎ民への詳細な都市人類学的調査を行った松田(1996)の労作、インフォーマル活動としての行商に着目した上田(1990)、地理教育との関連でナイロビを簡単に触れた正井ほか(1993)をみる程度であり、本稿のように都市内部構造の解明を目的とした研究は、管見のかぎりみあたらない。

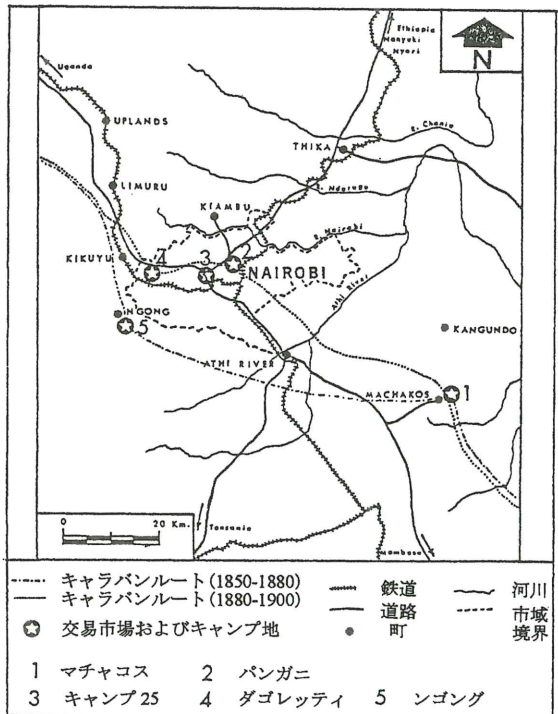
## 2. 都市発達概史

### 1) 鉄道開通による都市の成立

ナイロビは、歴史の新しい都市である。ナイロビの地名は、「冷たい水の地」を意味するマサイ語の‘Enkare Nairobi’に由来する。ナイロビ周辺地域は、このナイル・サハラ系牧畜民マサイ(Masai)人<sup>3)</sup>とバンツー系農耕民のカンバ(Kamba)人、キクユ(Kikuyu)人のほぼ境界地域であり(Soja, 1968, pp. 12)、白人入植以前は、現在の市街南部のナイロビ国立公園にみられるように、自然植生としての広大なサ

バンナが広がっていた。

集落に関しては、19世紀後半以降になると、アラブ商人などによって、インド洋岸のモンバサ(Mombasa)とケニア西部ビクトリア湖岸のムミアス(Mumias)<sup>4)</sup>



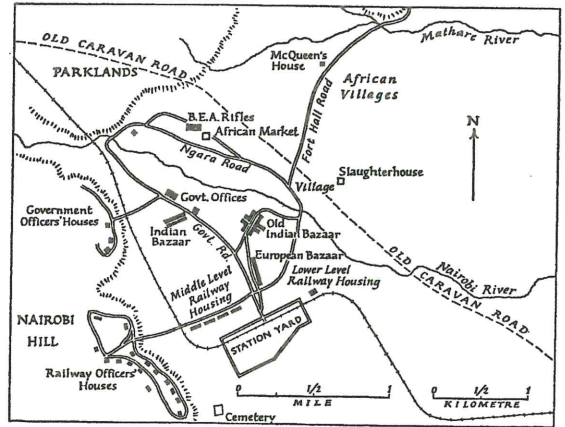
第2図 ナイロビ周辺地域のキャラバンルートとそのキャンプ地 (原図: Kingoriah, 1980, pp.95)



を結ぶキャラバンルートが確立され（第1図）、現在のナイロビ市域の少し西方に位置するンゴング（Ngong）がその交易地として確立した（Obudho, 1981, pp.15）。さらに1885年のベルリン会議以降は、1888年創立の「帝国イギリス東アフリカ会社」を中心として、イギリスが内陸部のキャラバンルートを独自に開発し、現在のナイロビ市域内に3つのキクユ人との交易地兼キャンプ地が立地した（第2図）。その立地地点は、現在のCBDのほぼ北端（キャンプ25）、そこからナイロビ川を渡った東側のパンガニ（Pangani）、ナイロビ西郊のダゴレッティ（Dagoretti）であるが、まだ恒常的な建物もなく、集落と呼べる状況ではなかった。ナイロビにおける最初の恒久的建造物は、1896年にエリス（Ellis, S. G.）がキャンプ25の近くに建てたキャラバン隊の動物のための飼葉貯蔵小屋であり、彼がナイロビに定住した最初のヨーロッパ人となった（Hake, 1977, pp.22）。

さらに、ナイロビの都市としての立地、誕生を決定づけたのが、モンバサを起点としてビクトリア湖岸のキスム（Kismu）とを結ぶウガンダ鉄道の開通、ナイロビ駅の設置であった。ナイロビ駅の生みの親は、ウガンダ鉄道の主任技師であったホワイトハウス（Whitehouse, S. G.）であり、当初キクユ（Kikuyu, 第2図）が予定地だった駅の位置を現在のナイロビ駅の場所に変更させた（Tiwari, 1981, pp.125）。鉄道工事は、550万ポンドの巨費を要し、インドから31,983人の契約労働者が連れてこられた（吉田, 1978, pp.94）。鉄道は、1899年5月30日ようやくモンバサからナイロビに到達し、通常これがナイロビの開基とされる（第1図）。同年7月18日にはウガンダ鉄道会社の本社がモンバサからナイロビに移され、8月31日よりモンバサーナイロビ間における一般乗客の利用が可能となった。

第3図は、1903年のナイロビ市街の様子を示している。図によれば、駅北部にヨーロッパ人と新旧のインド人のバザール、ナイロビ川を渡った北部にアフリカ人の市場があり、後述する現在のCBD（中心業務地区）の民族別分化の萌芽的形態が確認できる。同様に、民族別の居住地分化（セグリゲーション）についても、北東部にアフリカ人、西部の丘陵地域にヨーロッパ人という住み分けがみられ、鉄道関係者住宅は、低級住宅、中級住宅、管理職住宅の順に東から西へと並んでいることがわかる。また、駅裏地区に墓地（Cemetery）、



第3図 初期のナイロビ市街（1903年）

（出典：Hake, 1977, pp.25）

アフリカ人居住地区に畜殺場（Slaughterhouse）もみられる。

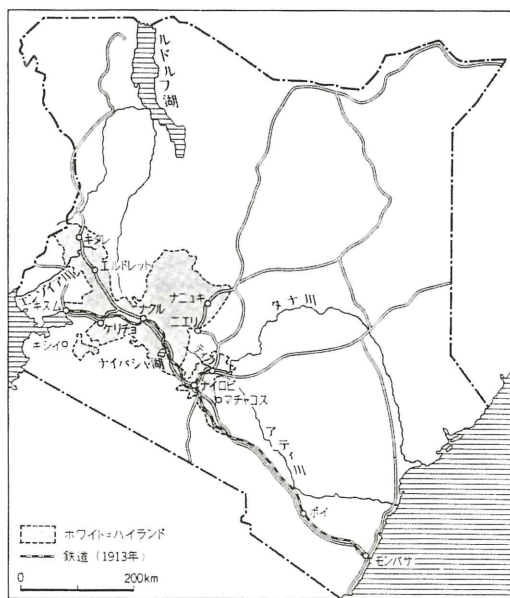
## 2) ホワイト・ハイランドへのゲートウェイとしての発展

1901年、エリオット（Eliot, C.）が東アフリカ保護領弁務官に着任すると、彼はケニア西南部が白人入植



資料1 ウガンダ鉄道の広告

注）ナイロビの鉄道博物館で寺谷購入のポスター。



第4図 ホワイト・ハイランドの位置  
(出典：吉田, 1978, pp.98)

の好適地であることをイギリス本国に宣伝し、入植者募集活動を開始した。資料1は、移民を奨励した当時のウガンダ鉄道の広告であり、ウガンダ鉄道がはるか彼方まで続く新開地を貫いて走る様を示し、この地域をイギリス植民地の最も輝ける至宝 (Gem) と讃えている。

1903年には南アフリカのボーア人を中心とした100人の白人が入植し、1906年にはホワイト・ハイランドが創設され (第4図)、白人入植者はその後も増え続け、1913年には1200人に達した (吉田, 1978, pp.97-98)。ホワイト・ハイランド地域は、標高が1,500m以上の高地が多く、肥沃な火山起源土壌と500mm以上の年間降水量によって、ケニアで最も土地生産性が高く、人口密度も高い (寺谷, 1993, pp.24-26)。また、第1図によれば、モンバサーキスム幹線鉄道から分岐する鉄道支線が、ホワイト・ハイランド地域において建設されており、開拓・開発の先駆的役割や促進効果をもたらしたと思われる。このように、内陸のケニア南部が入植、開発の中心となり、ナイロビはその入口、ゲートウェイとしての地理的位置によって、発展が決定づけられた (第4図)。また、1899年には州都がマチャコス (Machakos) から、1905年には東アフリカ保護領の首都がモンバサからナイロビへ移され、ナイロビは植民地政府や地方行政機関が立地する行政管理

第1表 ナイロビの民族別人口の推移 (1911~1948年)

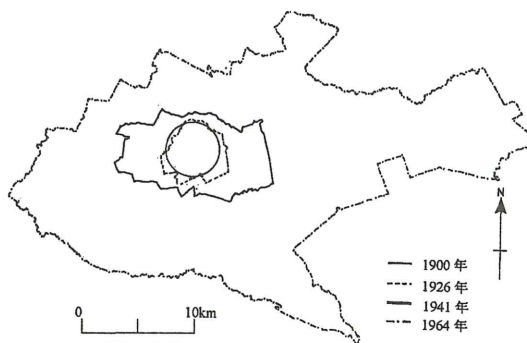
年次	ヨーロッパ人	アジア人	アフリカ人	その他	合計
1911	1,011	2,713	9,338		13,602
(%)	( 7.7)	(20.8)	(71.5)		(100.0)
1921	2,929	8,006	12,088		23,023
(%)	(12.7)	(34.8)	(52.5)		(100.0)
1931	5,177	13,582	26,781		45,540
(%)	(11.4)	(29.8)	(58.8)		(100.0)
1939	9,223	15,644	40,000		64,867
(%)	(14.2)	(24.1)	(61.7)		(100.0)
1948	10,830	41,810	64,397	2,262	110,299
(%)	( 9.8)	(37.9)	(58.3)	( 2.1)	(100.0)

注) その他はアラブ人など。  
(資料：Smith, 1984, pp.79；Obudho, 1981, pp.229)

都市としての機能も強まった。

ケニア独立以前のナイロビの人口数をみると、1911年13,602人、1921年23,023人、1931年45,540人、1939年64,867人、1948年110,299人と、10年ごとにほぼ倍増するペースで人口が急増していることがわかる (第1表)。ただしこのうち、ヨーロッパ人の占める割合は1割程度にすぎない。また、ナイロビの行政区域の変化をみると、最初に設定されたのは1900年における都心から半径1.5マイル以内の地域である (第5図)。これは、第3図に示される範囲とほぼ一致し、地図上をコンパスでなぞったいわば形式的な地域であり、植民地都市の計画都市としての性格や都市誕生当時の市街地の狭小さをよく示している。市域境界はその後、1926年、1941年と変更され、1964年に現在の市域まで大きく拡大した (第5図)。

ナイロビを含めたケニア諸都市の独立以後の人口変化は、寺谷 (1993) に詳しいので、ナイロビの人口のみ示せば、1962年：266,974、1969年：509,286、1979年：827,775、1989年：1,346,000と推移し、ナイロビは百万都市へとさらなる成長をみた。こうした独立以後の人口急増の背景には、自然増加率の高さに加え、農村か



第5図 ナイロビ行政市域の変化  
(原図：Tiwari, 1981, pp.131)



第2表 ナイロビにおける民族別人口特性 (1979年)

民 族	人 口	人口構成 比率	ナイロビ居住 選好指数	性 比
ケニア国籍アフリカ人	734,558人	88.7%	0.90	1.42
キクユ	276,593	33.4	1.60	1.26
ルオー	150,334	18.2	1.42	1.35
ルヒャ	134,237	16.2	1.17	1.45
カンバ	103,185	12.5	1.11	1.85
キシイ	13,621	1.6	0.27	1.62
メル	10,081	1.2	0.22	1.69
カレンジン	9,586	1.2	0.11	2.05
タイタ	6,524	0.8	0.79	1.25
ソマリ	6,487	0.8	0.77	1.34
エンブ	5,224	0.6	0.54	1.67
ミジケンダ	4,022	0.5	0.10	1.87
ボラン	3,490	0.5	0.94	1.59
マサイ	3,425	0.4	0.26	2.70
テソ	1,517	0.2	0.14	1.56
サンプル	1,175	0.1	0.30	3.07
クリア	1,129	0.1	0.23	1.70
ツルカナ	962	0.1	0.09	1.86
バジュン	734	0.0	0.37	1.19
ポコモ	400	0.0	0.19	1.37
ムベレ	235	0.0	0.10	2.60
グレー	219	0.0	0.05	1.70
ケニア国籍外国人	29,006	3.5	4.74	1.19
アジア人	20,398	2.4	11.59	1.21
ヨーロッパ人	2,177	0.3	9.06	0.98
アラブ人	858	0.1	0.84	1.11
その他	5,573	0.7	1.80	1.23
非ケニア国籍外国人	64,176	7.8	6.46	1.05
アフリカ人	22,456	2.7	5.78	1.15
アジア人	18,456	2.2	7.42	1.05
ヨーロッパ人	16,873	2.0	8.80	0.92
アラブ人	991	0.1	0.90	1.47
その他	5,400	0.7	4.49	1.04
不明	35	0.0	-	-
合 計	827,775	100.0	-	1.38

注1) ケニア国籍アフリカ人は、ナイロビまたはケニア全国における人口シェア20位以内の民族のみ表示。

注2) ナイロビ居住選好指数の算出式は以下のとおり。

$$\frac{\text{当該民族ナイロビ居住人口}}{\text{ナイロビ総人口}} \div \frac{\text{当該民族総人口}}{\text{ケニア総人口}}$$

(資料: Kenya Population Census, 1979)

らの多くのアフリカ人の人口流入が指摘でき、ナイロビではこれら出稼ぎ民居住地域の拡大が著しい。ただし本稿では、これら都市化の進展に関しては、次章で1979年センサスによる統計的概略的把握を行うのみにとどめ、出稼ぎ民居住地区の分布、景観、内部状況などについては、別稿で詳述することにした。

### 3. 人口センサスデータよりみた居住人口特性

#### 1) 民族別人口特性

ケニアは、センサスデータによって都市の分析が可能なアフリカにおける数少ない国の一つである。ケニアにおける最初の全国規模の人口センサスは、イギリス植民地下の1948年に行なわれ、2回目が1962年、1963年の独立後は、1969年、1979年、1989年と10年間隔で実施されている。センサスの実施方法を1979年の例で示すと、8月24日の夜に、約4万人のセンサス調

査員 (Enumerator) が全国の約300万世帯へ訪問し、聞き取り調査を行なった<sup>5)</sup>。1989年のセンサスは、地方官吏の調査費着服のため、必要な数だけのセンサス調査員が雇われず、未調査世帯が多いなど、調査自体の不備が指摘されているので、ここでは1979年センサスデータを使用して、ナイロビの居住人口特性を検討する。ただし当然ながら、低所得者住居地区を中心に、多くの調査漏れ人口が存在することは自明の事実である。

第2表は、ナイロビに居住する諸民族の人口数やその人口特性をみたものである。ただし、ケニア国籍アフリカ人については、センサスに掲載される48民族のうち、ナイロビまたはケニア全国における人口シェア上位20位以内の民族のみを示している。また、ナイロビ居住選好指数は、その算出式から知られるように、当該民族におけるケニア全国シェアから期待される人口と実際のナイロビ居住人口との比率であり、キクユ人の1.60であれば期待値より6割もナイロビ居住人口が多いこと、マサイ人の0.26であれば期待値の26%の人口しかナイロビに居住していないことを示す。表に示されるように、ナイロビおよびケニアにおけるエスニシティを論じる際には、まずインド系の「アジア人」、イギリス人移民を中心とする「ヨーロッパ人」、歴史的に古くアラビア半島からやってきた「アラブ人」、そして多くの民族からなる土着の「アフリカ人」の存在に留意する必要がある。

表によれば、総人口約82.8万のうち、「アジア人」は4.7%、「ヨーロッパ人」は2.3%、「アラブ人」は0.2%を占める。この比率を、最初のセンサスデータである1948年の「アジア人」37.9%、「ヨーロッパ人」9.8%、「アラブ人」0.6% (第1表) と比較すれば、これら非アフリカ人のシェアが大幅に減少したことがわかる。表中のナイロビ居住選好指数をみると、前二者はとりわけナイロビに集住し、「アラブ人」はそうではないことがわかる。実際「アラブ人」は、モンバサなどのケニア沿岸部に多く居住している。一方、ナイロビ総人口の88.7%を占める「アフリカ人」についてみると、キクユ人が人口シェア33.4%と卓越し、これにルオー (Luo) 人18.2%、ルヒャ (Luhya) 人16.2%、カンバ人12.5%が続く、その次の第5位のキシイ (Kisii) 人1.6%との間には大きな格差がみられる。この卓越4民族は、ケニア全体でも人口シェア上位4民族であり、その人口シェアを併せるとナイロビ総人口

の8割に達する。ナイロビ居住選好指数をみても、アフリカ人の中で、この4民族のみは1.0を超え、ナイロビ集住傾向が著しいことがわかる。

以上のように、ナイロビの民族別人口構成の特徴は、人口シェアは減じたものの「アジア人」、「ヨーロッパ人」、「アラブ人」の存在、およびケニアの人口シェア上位4「アフリカ人」がとりわけ集住していることである。なお、日本で名高いマサイ人は、表から知られるように、ナイロビに3,425人居住し、ケニア全国で約24万人の少数民族である。

## 2) 年齢別・性別人口特性

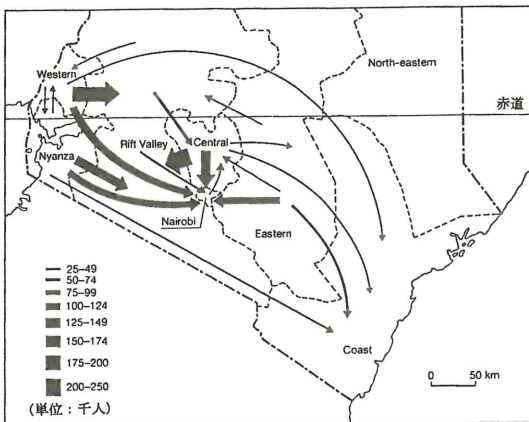
居住者に占める出稼ぎ者の多さは、ナイロビを含めた第三世界都市の大きな特徴である。ナイロビ居住者の州 (Province) 別出生地をみると、ナイロビ生まれ (ナイロビは1都市1州) は、全体のわずか25.6%を占めるにすぎず、残りのほぼ4分の3の人口は流入人

第3表 ナイロビ住民の出生地 (州別人口, 1979年)

州名	人口	構成比
ナイロビ	211,833人	25.6%
セントラル	168,371	21.0
コースト	17,378	2.1
イースタン	108,371	13.1
ノースイースタン	3,340	0.4
ニャンザ	123,653	14.9
リフトバレー	30,000	3.6
ウェスタン	113,408	13.7
ケニア国内 (場所不明)	1,210	0.1
ケニア国外	50,254	6.0
不明	7	0.0
合計	827,775	100.0

注) 州の位置は、第6図参照。

(資料: Kenya Population Census, 1979)



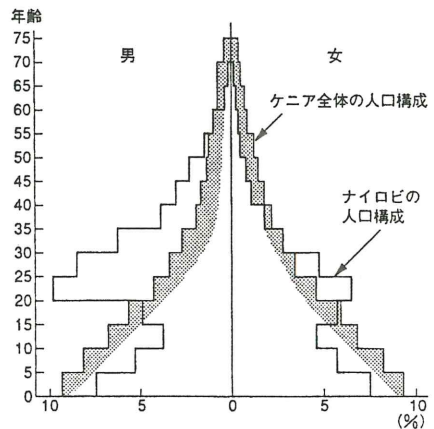
第6図 ケニアにおける州間人口移動 (1979年)

注) 25,000人以上の人口流動を示す。

(出典: Gould, 1992, pp.289)

口であることがわかる (第3表)。表によれば、ナイロビ居住者の卓越出生州は、セントラル (Central)、イースタン (Eastern)、ニャンザ (Nyanza)、ウェスタン (Western) の4州であり、この点は、第6図の州間人口移動パターンに示されるナイロビ流入人口の卓越移動前住地が上記4州であることと一致する<sup>6)</sup>。さらに注目されるのは、この4州が上述したナイロビ居住人口の卓越4民族のホームランド (故地) とほぼ一致する点である。すなわち、各民族のホームランドは、キクユ人はセントラル州、ルオー人はニャンザ州、ルヒャ人はウェスタン州、カンバ人はイースタン州南部である<sup>7)</sup>。

出稼ぎ者は通常若年男性が多いので、出稼ぎ者の多い都市では、その人口の性別・年齢別構成にも特徴が現れる。第7図によって、ナイロビの性別・年齢別構成をみると、ケニア全体の多産多死型 (ピラミッド型) の人口構成とは大きく異なり、とりわけ20、30歳台男性がきわだって多く、非常に歪んだ人口ピラミッドとなっていることがわかる。実際、ナイロビの男性居住人口の多い順に年齢を並べると、25歳17,980人、20歳17,192人、30歳17,159人、22歳16,859人、23歳15,679人、21歳15,668人、24歳14,686人、27歳14,663人、0歳14,096人、26歳12,994人、2歳12,358人となり、働き盛りの20歳台と乳幼児世代が多いことがわかる。また、上位3年齢が5の倍数となっている点については、20歳以上の各年代でこの傾向が確認できるので、正確な生年月日を知らない被調査者が切りの良い年齢を回答するた

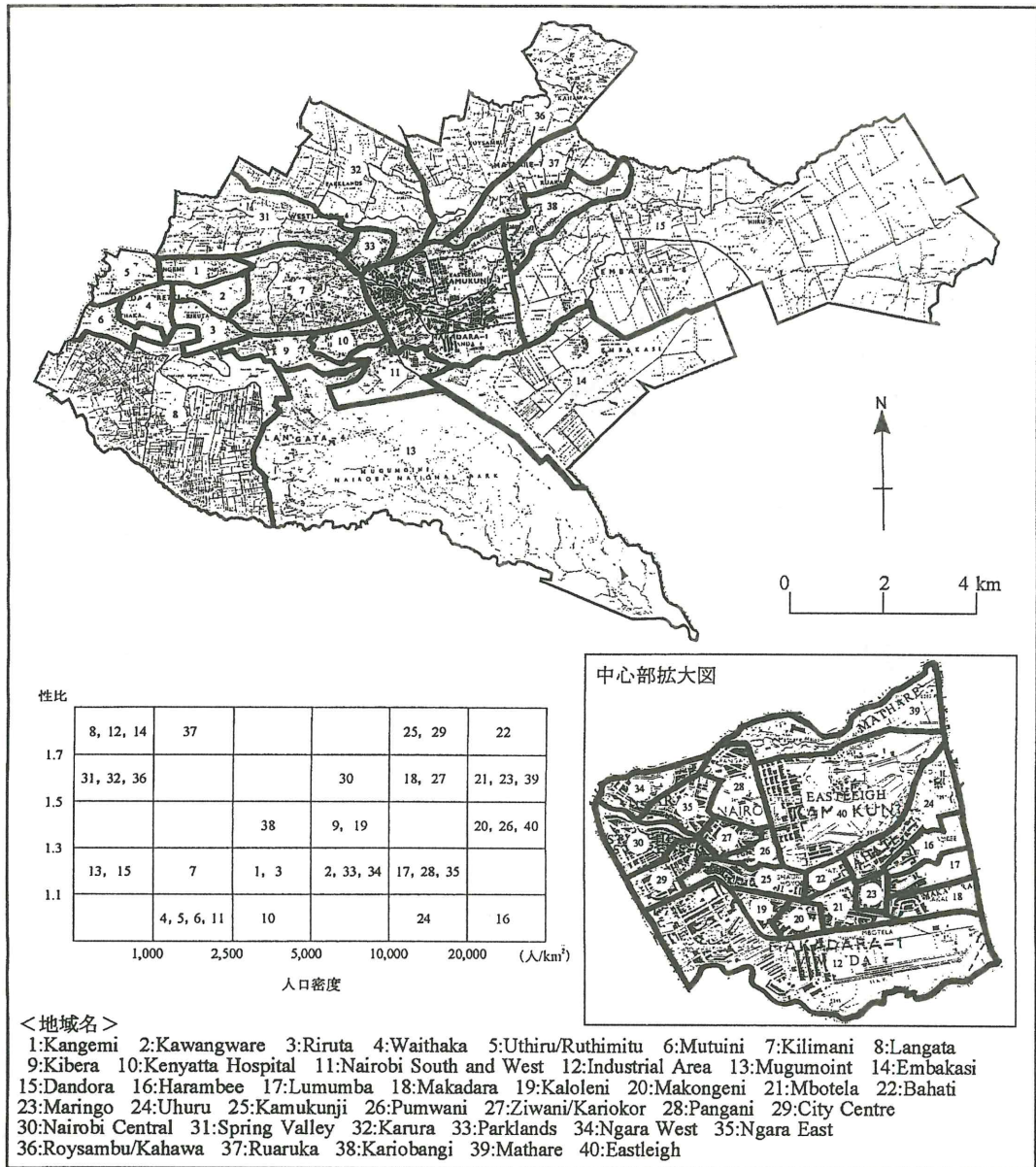


第7図 ナイロビおよびケニアの人口ピラミッド (1979年)

(出典: 松田, 1996, pp.62 ;

資料: Kenya Population Census, 1979)





第8図 ナイロビのセンサストラクト別人口特性 (1979年)

注) 数字はセンサストラクト番号。各センサストラクトの位置は上図参照。

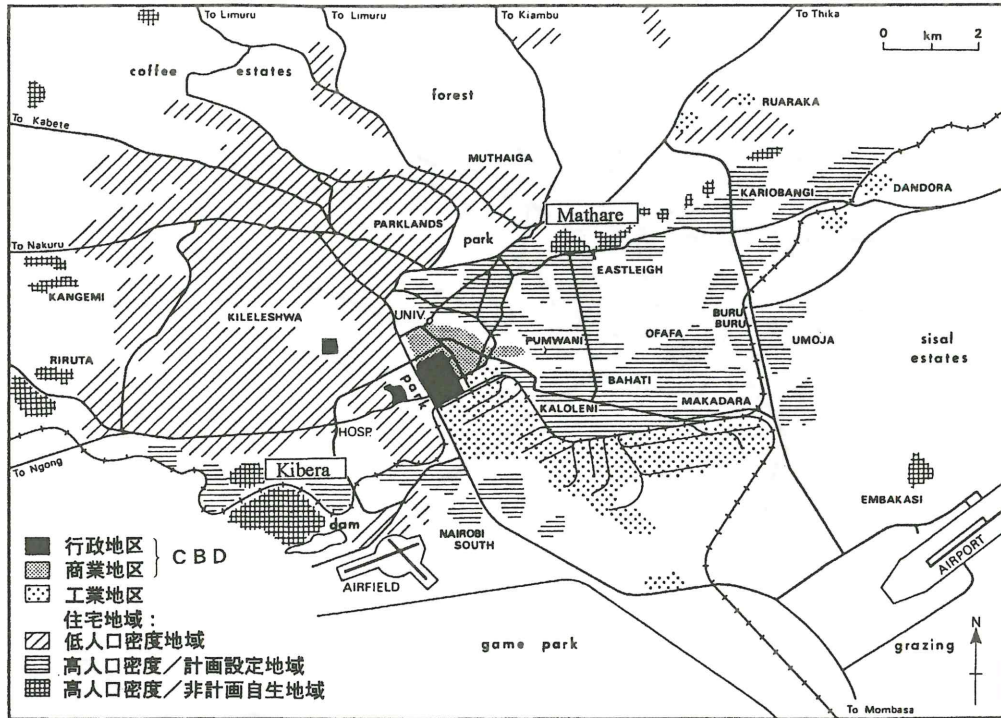
(資料: Kenya Population Census, 1979)

めらしく、データの信頼度の問題とともにアフリカらしいおおらかさもうかがえる。

さらに、性比(男性人口/女性人口)についても、ナイロビ全体で1.38と、男性数が女性数を大きく上回っており、開拓初期の新開地などと同様、出稼ぎ者の多い傍証データとなっている(第2表)。民族別に性比を比較すると、「アジア人」、「ヨーロッパ人」、「アラブ人」の性比は夫婦を中心とした通常の家族社会と判

断される1.0に近いのに対し、アフリカ人は全ての民族において性比が高く、単身男性出稼ぎ者の多いことが推察される。

こうしたケニアにおける都市出稼ぎ者の一般的形態は、都市に出て就職、結婚し、定住して、田舎の両親をときおり訪問するような日本でもしばしばみられる、いわば「定着型出稼ぎ」形態とは異なるとされる。すなわち、アフリカに多い「循環型出稼ぎ」形態では、



第9図 ナイロビの都市的利用地域

(原図 : O'Comer, 1938, pp.199)

初等教育修了後の若者が都市に流入して賃労働などに従事するが、仕事を辞めた後は故郷の村に戻って老後を過ごし、また農繁期や失業中は頻りに村に戻るのが通常とされる(松田, 1996, pp.61)。ただし、ナイロビの性比の推移をみると、1969年1.54, 1979年1.38, 1989年1.31と数値が減少傾向にあり、1991年のカンゲミ(Kangemi, 第8図)地区の調査に基づき、妻子同居型の出稼ぎ世帯が増えているとの指摘もある(同上, pp.64)。

### 3) センサストラクト別人口特性

ナイロビのセンサストラクトは、中心部はかなり細分されているのに対して、周辺部は広域となっており、トラクト間の面積格差が大きいので、比較や分析には注意を要する(第8図)。また、民族別居住人口によってエスニシティを分析したいところであるが、公刊センサスレポートで入手可能な都市内部センサストラクトデータとしては、男女別人口数、世帯数程度にすぎない。このため、ここでは、人口密度と性比を指標とした若干の考察を行いたい。人口密度は、貧困者層が居住するいわゆるスラム地区などで数値が高く、家屋

敷地面積が広い社会経済上層の白人居住地区やまだ農地が広がる都市周辺地域では数値が低いと推察される。また、性比は上述のように、単身男性出稼ぎ者の多い地区で、数値が高まることが予想される。この2指標を階級区分し、各センサストラクトについて、その該当階級を示したのが第8図である。

まず、図中左下に位置するトラクトは、人口密度が低く、性比は1.0に近い通常の夫婦世帯を中心とする地区と判断される。これに該当する地区は、地区番号4, 5, 6, 7, 10, 11, 13などである。このうち、7, 10, 11, 13地区は都市中心部のすぐ西側に位置しており、後述するようにならゆる白人が多く居住する地区である。残る4, 5, 6地区は、カンゲミ地区などナイロビ最西部の郊外地区であり、ルヒャ人などケニア西部からの出稼ぎ民が卓越する地域である(松田, 1996, pp.109)。ただし、性比が1.0に近いことからみて、上述の妻子同居型の出稼ぎ世帯が増えていることが推察される。

一方、逆に図中右上に位置するトラクトは、人口密度が高く、単身男性出稼ぎ者が卓越する最貧困層の居住地区と判断される。これに該当する地区は、地区番



号18, 21, 22, 23, 25, 39地区など都心（地区番号29, 30）東部に位置する古くからのアフリカ人地区である。また、図中左上に位置する地区番号8, 14, 31, 32, 37地区などは、市内の北方または南方の郊外地区であり、まだ人口密度が低いものの、流入する单身男性出稼ぎ者が急増しつつある地区とみなせよう。

以上、センサストラクト別の人口特性は、当然のことながら、住民の社会経済特性やエスニシティの地域イメージとは矛盾しない結果となっている。

#### 4. 都市的利用地域の概観

第9図は、ナイロビの都市的利用地域を示している。この範囲は、第5図や第8図に示されるナイロビ行政市域よりかなり狭いが、郊外に形成されつつある低所得者層の住宅地域を含め、実質的な都市的利用地域を画定することは困難である。

第9図の凡例にしたがえば、まずナイロビのCBD（中心業務地区）は、図中央の行政地区と商業地区にほぼ相当する。CBDに南接し、多くの鉄道引き込み線がみられるのが、計画的に設置された工業地区である。そのさらに南方は、ナイロビ国立公園であり、サ

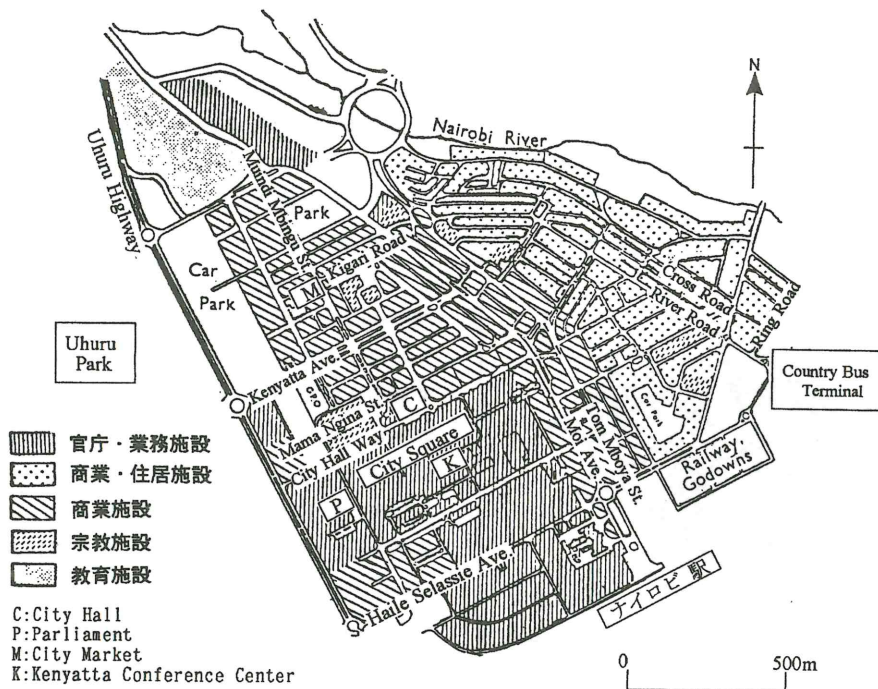
バンナ景観が広がっている。一方、住宅地域は、CBDをはさんで、西部は低人口密度地域、東部は高人口密度／計画設定地域が位置している。前者は、白人、アジア人の多く居住する地域、後者は古くからのアフリカ人居住地域にほぼ一致する。また、高人口密度／非計画自生地域は、郊外地域に点在しており、歴史の新しい低所得者層の住宅地域である。このうち、地域名を囲んだマザレ（Mathare）地区とキベラ（Kibera）地区は、とりわけナイロビの二大スラム地区と呼ばれる。

以上のように、ナイロビの都市内部構造を概観すれば、行政地区、商業地区からなるCBDを中心に、南部には工業地区とナイロビ国立公園、西部には白人、アジア人住宅地域、東部にはアフリカ人住宅地域、周辺部にはいわゆるスラム地区が立地する。以下本稿では、非居住地域としての工業地区とナイロビ国立公園を含めた都心地域について述べることにしたい。

#### 5. 都心地域の構造と景観

##### 1) CBD（中心業務地区）

ナイロビにおける都心としてのCBDの範囲は、き



第10図 ナイロビにおけるCBDの卓越建物用途

注) Tiwari (1981, pp.135) の原図に、本文、写真中で登場する街路名、建物名を付加。

わめて明瞭である。すなわち、北西から南東に流れるナイロビ川、南を鉄道線路、西をウフル・ハイウェイ (Uhuru Highway) に画された地域がそれであり、直角三角形の形状をなす (第10図)。直角三角形の底辺、高さに当たる距離は各約2 kmであるから、CBD面積は約2 km<sup>2</sup>である。ナイロビのCBDはさらに、駅前通りであるモイ・アベニュー (Moi Ave.)<sup>8)</sup> の1本東側のトム・ムボヤ・ストリート (Tom Mboya St.)<sup>9)</sup> をほぼ境界にして、その東西で大きく性格を異にする。

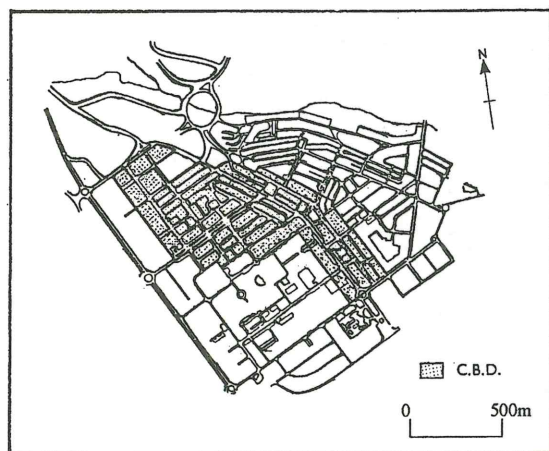
建物の卓越用途に着目すれば、CBD東側地域は商業・住居施設地区、西側地域は官庁・業務施設地区と商業地区に区分される (第10図)。まずCBD西側地域の南側には、数多くの国際会議が開かれる36階建てのケニアック・コンファレンス・センターなどのオフィスビル、ヒルトンホテル、インター・コンチネンタルホテルをはじめとする国際観光客の宿泊する著名ホテルなどの高層ビルが立ち並び、都市スカイラインが美しい (写真1)。また、市役所、国会議事堂、裁判所、鉄道駅などの官公庁施設、シティ・スクエア (City Square) 内の緑地、公園などのオープンスペースも広く、近代的都市の様相を呈している (写真2, 3)。

シティ・ホール・ウェイ (City Hall Way) 以北になると、商店が卓越するようになり、とりわけママ・ンギナ・ストリート (Mama Ngina St., 写真4) を中心に、ケニアック・アベニュー (Kenyatta Ave., 写真5)<sup>8)</sup> くらいまでは、ブティック、ギャラリー、宝石店、高級みやげ品店などの高級品を販売する商店が

集中している。そしてそこを歩くのは、白人、インド人、外国人観光客などが目立ち、このCBD西側地域はいわば「白人の都心」である。さらに、ケニアック・アベニュー以北には、キオスクと呼ばれる屋台小屋ショップ (写真6, 7) やシティ・マーケット (City Market, 写真6, 8) などの最寄り品や中・低級品を扱う店舗が立地し、景観的にも低・中層の商店街地区となっている。いま、CBDの範域設定方法で名高いマーフィー・ヴァンス (1954)<sup>9)</sup> の方法を適用すれば、ナイロビのCBD範域は、まさにこのCBD西側地域北部の商業施設卓越地域と一致する (第11図)。

一方、トム・ムボヤ・ストリート (写真9) 以東のCBD東側地域では、2, 3階建ての低層建物がほとんどとなり、1階部分が店舗利用、2階以上が居住利用といった住商混合の建物利用形態が卓越する (第10図)。またそこには、市内郊外と都心を結ぶマタトゥと呼ばれる小型バスの発着所、郊外バスターミナル (Country Bus Terminal, 写真10)、盗難車部品が多いといわれる自動車部品専門店街 (写真11)、椅子一つだけの床屋、青空市、行商者、賭博屋をはじめ、多くの業種、業者、見物人がみられる (写真12)。通行者はアフリカ人一色となり、歩行者密度は高く、混雑しており、ここは「アフリカ人の都心 (ダウタウン)」と呼ぶにふさわしい<sup>10)</sup>。こうしたCBDの二分化傾向は、歴史的にみると、第3図にもその萌芽形態が確認できたが、CBD西側地域がヨーロッパ人商業地域、CBD東側がアジア人商業地域として、設定されていたことに由来する (Tiwari, 1981, pp.138)。

CBD東側地域のリバー・ロード (River Road) と西側地域のムインディ・ムビング・ストリート (Muindi Mbingu St., 写真13) の両街路における業種別構成を、商店街店舗と歩道上露店に分けて示したのが第4表である (第10図)。両街路の商店街店舗の業種を比較すれば、前者の商店街店舗の業種では、衣類や靴・カバンなどの「衣服・身の回り品」店舗が135もあり、商店のはほぼ6割を占める。また、台所用品16店、貴金属13店、肉屋10店などが目立つ。一方、後者では、観光客も通るため、土産品15店をはじめ、「趣味・ぜいたく品・その他」が28店、「衣服・身の回り品」が27店、「食料品」と「家具・日用雑貨・機械類」を併せて27店と、各3分の1の構成である。店舗数構成比を比較すれば、「衣服・身の回り品」と「食料品」は前者、「家具・日用雑貨・機械類」と「趣味・



第11図 マーフィー・ヴァンス法によるナイロビのCBD  
(原図: Tiwari, 1981, pp.136)





写真1 Uhuru Park よりみたナイロビ CBD の都市景観 (最も高く、最上部がお碗をかぶせたような特徴あるビルが Kenyatta Conference Centre)



写真2 Haile Selassie Ave. (道路は広く、駐車場も整備されている。右側は総合郵便局)



写真3 City Square (正面に見えるのがケニヤッタ初代大統領の銅像と市役所)



写真4 Mama Ngina St. (両側が高級品商店街)



写真5 Kenyatta Ave. と Muindi Mbingu St. の交差点 (左右に伸びるのが Kenyatta Ave.。その正面左側の角から2軒目の低層の建物 (African Heritage) は、民芸博物館と呼んでよいほどの高級アフリカ民芸土産品店)



写真6 Kigari Road (正面突き当たりが City Market、左が Jamira モスク、右側にキオスクが並ぶ)



写真7 キオスク (Kamba 人の木彫品の屋台小屋ショップ)



写真8 City Market の民芸土産品売場 (商品は中・低級品)



写真9 Tom Mboya St. (正面はOdeon映画館)



写真10 郊外バスターミナル



写真11 Cross Roadの自動車部品専門店街



写真12 Ring Roadの雑踏(両側は商店街)



写真13 Muindi Mbingu St. (路上駐車車両が多い)



写真14 Industrial Area (国営Tusker社ビール工場)



写真15 Kenyatta Conference Centreからみたナイロビ都心南部(直下にナイロビ鉄道駅貨物操作場、市街地の向こうにサバンナ景観のナイロビ国立公園が広がる)

写真注1) 写真5, 6は同行調査助手のPeter君, 残りは全て寺谷が撮影。

2) 撮影年月日は, 写真1が1992年3月14日, 写真2が同26日, 写真14が同21日, 他は全て同17日。



第4表 リバーロードとムインディ・ムビング・ストリートの商店街の業種別構成

業種	River Road		Muindi Mbingu St.	
	商店街店舗	歩道露店	商店街店舗	歩道露店
商店 合計	234	118	84	33
スーパー	1	—	3	—
衣服・身の回り品	135	4	27	10
生地	23	—	2	—
紳士服・婦人服	14	—	5	—
子供服・制服	3	—	—	—
民族衣装	—	—	1	—
下着	—	—	1	—
衣類	47	—	6	—
靴・カバン	27	—	12	10
糸・裁縫用具	17	—	—	—
アクセサリー・洋品	4	4	—	—
食料品	16	16	3	1
香辛料	1	—	—	—
酒	1	—	1	—
煙草	3	—	—	—
紅茶	1	—	—	—
肉	10	—	1	—
果物	—	3	1	—
焼きトウモロコシ	—	3	—	—
飴	—	4	—	1
米	—	6	—	—
家具・日用雑貨・機械類	43	42	24	1
家具	—	—	1	—
金物・荒物	12	30	3	—
日用雑貨・台所用品	17	1	5	1
カーテン・カーペット	—	—	3	—
照明器具	—	—	1	—
家電製品・ビデオ	8	1	5	—
自転車	5	—	—	—
自動車・中古車	—	—	3	—
ガソリンスタンド	1	—	—	—
電池・ライター用ガス	—	10	—	—
事務用機器	—	—	1	—
農業用機械・種子	—	—	2	—
趣味・ぜいたく品・その他	39	56	28	21
薬	6	—	1	—
文房具	1	8	5	1
書籍	4	12	1	6
新聞・雑誌	—	—	8	—
カセットテープ・レコード	3	5	2	1
玩具・スポーツ用品	3	—	1	—
時計・眼鏡	7	1	2	3
カメラ・貴金属	14	—	—	—
印鑑	—	4	—	—
宝くじ	—	18	—	6
花	—	—	—	3
土産品	—	—	15	—
輸入品	1	—	—	—
古道具	—	—	1	—

業種	River Road		Muindi Mbingu St.	
	商店街店舗	歩道露店	商店街店舗	歩道露店
飲食店	20	—	10	—
レストラン	—	—	1	—
喫茶店	—	—	1	—
食堂	14	—	3	—
スナック・軽食	6	—	5	—
サービス業	15	66	3	9
床屋	1	—	—	—
美容室	2	—	—	—
病院	1	—	—	—
クリーニング	3	—	1	—
写真	6	—	—	—
カーレンタル	—	—	2	—
修理業(時計、靴)	—	56	—	—
体重測定	—	3	—	1
代書業	—	1	—	—
郵便ポスト	—	—	—	1
公衆電話	—	6	—	7
モスク・救世軍	2	—	—	—
オフィスなど	2	—	—	—
一般事務所	—	—	5	—
銀行・金融業	2	—	7	—
印刷	—	—	1	—
全業種 合計	271	184	111	42

注1) 正井ほか(1993, pp.20~21)の商店街データを、商業統計表の業種区分を参考に再集計。  
 2) 商店街の位置は、第10図参照。

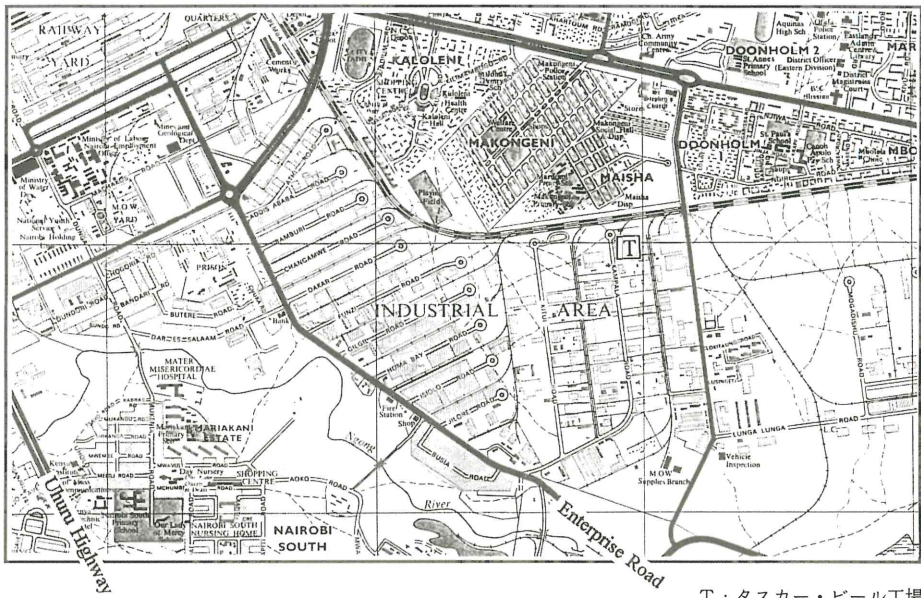
「ぜいたく品・その他」は後者の構成比が高く、後者の方がより買回品や高級品の割合が高いという予想通りの結果が示される。

さらに、後者においては、衣類では民族衣装、下着専門店、酒店は輸入酒店であり、家庭用のカーテン、カーペット、照明器具、機械類の事務用機器、外国製家電製品、自動車など、前者にはない専門店が見られ、上記の量的差異に加えて両街路商店街における質的差異も著しい。また、前者における露店の業種をみると、靴修理36店、時計修理20店、金物・金物道具30店など職人直営店舗が多いこと、商店では手帳、電池、ライター用ガス、額縁、鍵、印鑑などの単一商品店舗が卓越すること、焼きトウモロコシ、体重測定、代書屋など特有な業種が存在するなどの特徴がみられ、インフォーマル経済部門に属する零細な店舗が多いことが推察される。

## 2) 工業地区・国立公園

CBDのすぐ南側には、鉄道貨物操車場(Railway Yard)があり、そのさらに南東部の線路以南地域には、工業地区(Industrial Area)が立地している。第12図をみると、当該工業地区が、計画的に設定された工業専用地域であり、交通利便性に優れていることがわかる。すなわち、東西または南北に規則正しく並列する工場群は必ず、片側を幹線鉄道(ナイロビモンバサ線)からの鉄道引込線、もう片側をエンタープライズ・ロード(Enterprise Road)などからの進入道路に直面するように設定されており、その進入道路は行き止まりがラウンド・アバウト(Round-about)式となっており、幹線道路のウフル・ハイウェイにも近い。このように、鉄道引込線、工場、道路がいわばサンドイッチ状に並行配列されており、各工場が鉄道や道路を専用使用できる構造となっている。

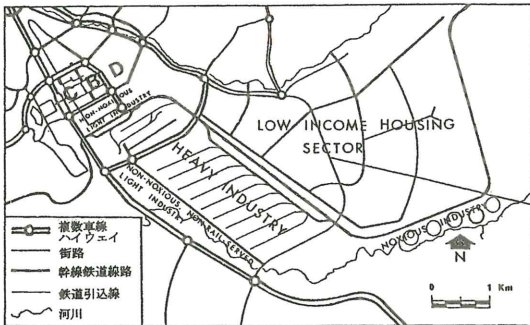
1948年の都市計画図をみると、当初の工業計画地区



T : タスカー・ビール工場

第12図 ナイロビの工業地区周辺図

注1) Survey of Kenya 1981年発行 2万分の1地形図『City of Nairobi』を58%縮小。  
 2) 地図中のメッシュは縦横1.2km。



第13図 ナイロビ都市計画図(1948年)における工業地区  
 (原図: Kigoriah, 1980, pp.289)

は、現在の工業地区よりもかなり広く、現在はCBD内の官庁・業務街となっているナイロビ鉄道駅の北側、現在は中・上流住宅地域となっているウフル・ハイウェイ隣接地区にも及んでいたことがわかる(第12, 13図)。また、工業計画地区は、重量原料の搬入や重量製品の搬出のため鉄道を利用する重工業(Heavy Industry)地区、軽工業(Light Industry)地区、有害物質、悪臭などのため都心から最も遠い地区に設定された公害危惧工業(Noxious industry)地区に三分されていた。この三分は、現在でも基本的には踏襲されており、重工業地区はより東部まで拡大されている(Kingoriah, 1980, pp.290)。なお、写真14は、

ビール工場であるため重工業地区に属し、ケニアにおける酒類業界を独占する国营企業タスカー(Tusker)社の工場である(第12図)。

工業地区の南部は、ナイロビ国立公園(Nairobi National Park)となり、サバンナ景観が広がっている(写真15)。当該公園は、南北約6km、東西約25kmの東西に長い形状を示し、面積は約117km<sup>2</sup>である。このように、ナイロビでは、CBDからほんの数kmの所に、車でサファリツアーが可能な広大な自然公園が広がっており、高層ビルを背景に多くの野生動物を観察できるのである<sup>11)</sup>。このことは同時に、野生動物がのんびり草を食べている当該公園のすぐ近くにスラム地区が立地すること、たとえばわずか3kmしか離れていないキベラ地区では、野生動物を見たこともなく、今日の食料にも困っている多くの低所得者、失業者が居住するというナイロビの矛盾をも意味する。さらに、当該公園の存在は、ナイロビの都市構造にも大きな影響を与えている。当該公園が南部一帯に広く立地しているため、ナイロビは南方には市街地を拡大することはできないのである。

## 6. おわりに

以上本稿では、ナイロビの都市内部構造研究の第一報として、都市成立史、居住民族特性、都心地域の土



地利用について述べてきた。その要点を示せば、以下のとおりである。

①ナイロビの都市成立の契機は1899年のウガンダ鉄道の開通であり、ナイロビには鉄道駅と鉄道会社本社が立地した。ナイロビは、ケニアにおける開拓の中心となったホワイト・ハイランド地域へのゲートウェイとして、さらに植民地政府の首都機能も獲得し、人口が急増した。

②ナイロビの民族別人口構成の特徴は、アジア人、ヨーロッパ人、アラブ人の存在、ケニアの人口シェア上位4アフリカ人の集住である。また、年齢別・性別人口特性では、出稼ぎ流入民が多いため、20、30歳台男子人口がきわだつて多い。センサストラクト別の人口特性をみると、住民の社会経済特性やエスニシティをよく反映している。

③ナイロビの都市内部構造は、行政地区、商業地区からなるCBDを中心に、南部には工業地区とナイロビ国立公園、西部には白人、アジア人住宅地域、東部にはアフリカ人住宅地域、周辺部にはいわゆるスラム地区が立地する。CBDは、近代的都市景観が卓越する西部地域とアフリカ人のダウントウンとしての東部地域では大きく性格が異なる。

なお、最初に述べたように、ヨーロッパ人(白人)、旧中間層(インド人)、新中間層(アフリカ人)、出稼ぎ民(アフリカ人)などによる人種別・社会階層別の居住地域分化、各居住地域内商業施設の地域的差異を主要内容とする、ナイロビのセグリゲーションについては本稿に続く別稿で述べることにしたい。

## 注

- 1) これらの概念については、熊谷(1985)を参照のこと。
- 2) これらのモデルの説明とその生成メカニズムについては、小長谷(1995) pp.309-323を参照のこと。
- 3) ツチ族とフチ族の部族対立など、従来よりアフリカの民族集団を指す場合は「部族」、「族」が用いられるのが通例である。一方旧ユーゴスラビアの対立では、セルビア人、クロアチア人などと呼ばれるように、上記「部族」、「族」の使用は、アフリカを蔑視し、「アフリカ=野蛮」とする欧米観に基づいている(松田, 1998)。この点を考慮して、本稿では、人または民族を用いることにする。
- 4) 当時ビクトリア湖岸の商業・交易中心であったムミアスは、その後鉄道が通らなかつたため、現在は湖岸地域(ニャンザ州+ウェスタン州)で人口第6位

(1989年人口23,900)ほどの地方都市へと地位を落としている。このことは、鉄道交通が開拓地の都市発展に果たす役割の重要性を示す事例の一つとなろう。

- 5) 1979年センサスの実施日程、実施方法、調査事項、調査員への詳細な指示要領などは、Central Bureau of Statistics (1981, pp.1-26)に詳しい。
- 6) 1969年未刊行センサスデータによれば、ナイロビ流入男性の前住地の州別割合は、多い順にセントラル州39.3%、イースタン州21.3%、ニャンザ州15.8%、ウェスタン州16.6%であり、4州を併せると9割を超え、この4州はやはり卓越した前住地となっている(Rempel, 1981, pp.59-60)。
- 7) 当該4民族の卓越居住州への居住比率(1979年)をみると、キクユ人:セントラル州69.2%、カンバ人:イースタン州84.9%、ルオー人:ニャンザ州79.1%、ルヒャ人:ウェスタン州73.7%である(Central Bureau of Statistics, 年次不明, pp.27)
- 8) モイ(Moi, D. A.)は1978年以後の現ケニア大統領である。トム・ムボヤ(Mboya, Tom)は、ケニアの独立運動指導者で、後に経済企画などを務めたが、1969年にナイロビで暗殺された。ケニアアッタ(Kenyatta, J., 1891-1978)は、ケニア初代大統領である。ナイロビ中心部の道路名には、この他、Haile Selassie(エチオピア皇帝)Ave., Lagos(ラゴス)Road, Accra(アクラ)Road, Kumasi(クマシ)Roadなど、アフリカの人物、地名に由来するものが散見される。
- 9) マーフィ・ヴァンスの方法では、商業的利用と建物の高層化を重視し、CBH指標(中心商業的利用総面積/1階延べ床面積)が1.0以上かつCBI指標(中心商業的利用総面積/全床面積)が0.5以上のブロックをCBDと認定した(Murphy, R. E. & Vance Jr. J. E., 1959)。
- 10) 当然ながら、このダウントウン地区は、犯罪が多く、治安が悪いので、筆者の訪問時においても、日本大使館から各在留邦人家庭宛てに、CBD東側地域には日中でも立ち寄らないようにとのファックスによる注意が促されていた。
- 11) 当該公園では、ライオン、キリン、黒サイ、カバ、ダチョウ、バッファロー、トムソンガゼルをはじめとするシカ類など、ゾウを除く主なサバンナ動物を気軽に観察できる。ただし、日本人などのケニアサファリ国際観光客は、より広大で宿泊施設やオプションツアー(気球試乗、野鳥観察、マサイ村訪問など)も完備した他のアンボセリ国立公園、ナクル湖国立公園、マサイマラ動物保護区などに出かけるため、当該公園を訪れるのは少ないようである。

## 文献

- 上田元(1990): 途上国の行商問題—ナイロビの経験—, 地理, 35, 50-56.

- 熊谷圭知(1985) : ポートモレスビーの自然発生的集落—第三世界の都市化と住宅地形成をめぐる試論—。経済地理学年報, 31, 1-23.
- 熊谷圭知(1987) : 第三世界都市研究の問題構成とセグリゲーション。昭和60, 61年度文部省科学研究費補助金(総合研究A) 研究成果報告書「第三世界をめぐるセグリゲーションの諸問題」, 1-23.
- 小長谷一之(1995) : 訳者注第V章. ノックス著, 小長谷一之訳: 『都市社会地理学(下)』, 地人書房, 309-323.
- 寺谷亮司(1993) : ケニアの都市システム—1948~1989年の都市群動向—。「社会科」学研究, 25, 17-33.
- ドワイヤー著, 金坂清則訳(1984) : 『第三世界の都市と住宅』, 地人書房, 276p. Dwyer, D. J. (1975) : *People and Housing in the Third World Cities*. Longman, London, 286p.
- 日野舜也(1983) : アフリカの都市と近代化. 米山俊直・伊谷純一郎編 : 『アフリカハンドブック』, 講談社, 180-197.
- 日野舜也(1992) : アフリカの伝統的社会と近代化—国民社会と都市社会—。日野舜也編 : 『アフリカの文化と社会』, 勁草書房, 221-254.
- 正井泰夫・萩原八郎・洪忠烈(1993) : ケニアの自然環境, マサイ族およびナイロビー地理教育との関連において—。新地理, 40, 14-23.
- 松田素二(1996) : 『都市を飼い慣らす—アフリカの都市人類学—』, 河出書房新社, 290p.
- 松田素二(1998) : 民族紛争の深層—アフリカの場合—。原尻英樹編著 : 『世界の民族』(放送大学教材), 放送大学教育振興会, 231-253.
- 吉田昌夫(1978) : 『世界現代史14 アフリカ現代史Ⅱ東アフリカ』, 山川出版社, 278p+付録66p.
- Central Bureau of Statistics(1981) : *1979 Population Census Report volume 1*. Nairobi, 326p.
- Central Bureau of Statistics(年次不明) : *1979 Population Census Report volume 2*. Nairobi, 132p.
- Christopher, A. J.(1988) : *The British Empire at its Zenith*. Croom Helm, London, 260p. クリストファー著, 川北稔訳(1995) : 『景観の大英帝国—絶頂期の帝国システム—』, 三嶺書房, 308p.
- Obudho, R. A.(1981) : Historical Perspective of Urbanization. Obudho, R. A. eds.: *Urbanization and Development Planning in Kenya*. Kenya Literature Bureau., Nairobi, 5-36.
- O'Connor, A.(1983) : *The African City*. African Publishing Company, New York, 359p.
- Gould, W. T. S.(1992) : Population mobility. Gleave, M. B. eds.: *Tropical African Development*. Longman Scientific & Technical., Essex, UK, 284-314.
- Grove, A. T.(1993) : *The Changing Geography of Africa(second edition)*. Oxford University Press, Oxford, 241p.
- Hake, A. (1977) : *African Metropolis: Nairobi's Self-help City*. St. Martin's Press, New York, 284 p.
- Kingoriah, G. K.(1980) : *Policy Impacts on Urban Land Use Patterns in Nairobi, Kenya,1899-1979*. unpublished Ph. D. disseration, Indiana State University, 371p.
- Murphy, R. E. & Vance Jr. J. E.(1959) : Delimiting the CBD. *Economic Geography*, 30, 189-222.
- Rempel, H.(1981) : The Extent and Nature of the Population Movement into Towns. Obudho, R. A. eds.: *Urbanization and Development Planning in Kenya*. Kenya Literature Bureau., Nairobi, 52-92.
- Smith, E.(1984) : *The Evolution of Nairobi, Kenya,1888-1939: A Study in Dpendent Urban Development*. unpublished Ph. D. disseration, University of Conneticut, 188p.
- Soja,E.W.(1968) : *The Geography of Modernization in Kenya: A Spatial Analysis of Social, Economic and Political Change*. Syracuse University Press, Syracuse, New York, 143p.
- Southall, A.(1961) : Introductory Summary. Southall, A. eds. : *Social Change in Modern Africa*. Oxford University Press., London, 1-66.
- Stock, R.(1995) : *Africa South of the Sahara: A Geographical Interpretation*. The Guilford press, New York, 435p.
- Tiwari, R. C.(1981) : The Origin, Growth and the Functional Structure of the Central Business Districts of Nairobi. Obudho, R. A. eds.: *Urbanization and Development Planning in Kenya*. Kenya Literature Bureau., Nairobi, 123-148.