

ウガンダ国カンパラ主要道路改善計画事前調査報告書

ウガンダ国
カンパラ主要道路改善計画
事前調査報告書

平成8年10月

JICA LIBRARY



J 1134993 (3)

国際協力事業団

JICA
418
614
SSF
LIBRARY
団

社調一
JR
96-141

ウガンダ国
カンパラ主要道路改善計画
事前調査報告書

平成8年10月

国際協力事業団

序 文

日本国政府は、ウガンダ国政府の要請に基づき、同国のカンバラ市主要道路改善計画に係る調査を実施することを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施することといたしました。

当事業団は、本格調査に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成8年8月26日より9月11日までの17日間にわたり、国際協力事業団社会開発調査部 地曳隆紀次長を団長とする事前調査団（S/W協議）を現地に派遣しました。

調査団は本件の背景を確認するとともにウガンダ国政府の意向を聴取し、かつ現地踏査の結果を踏まえ、本格調査に関するS/Wに署名しました。

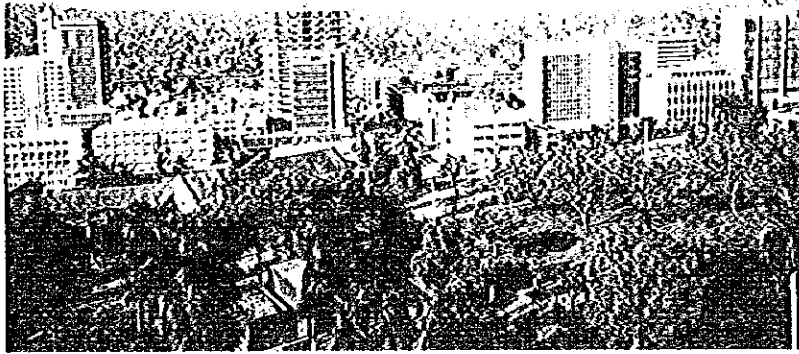
本報告書は、今回の調査をとりまとめるとともに、引き続き実施を予定している本格調査に資するためのものです。

終りに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

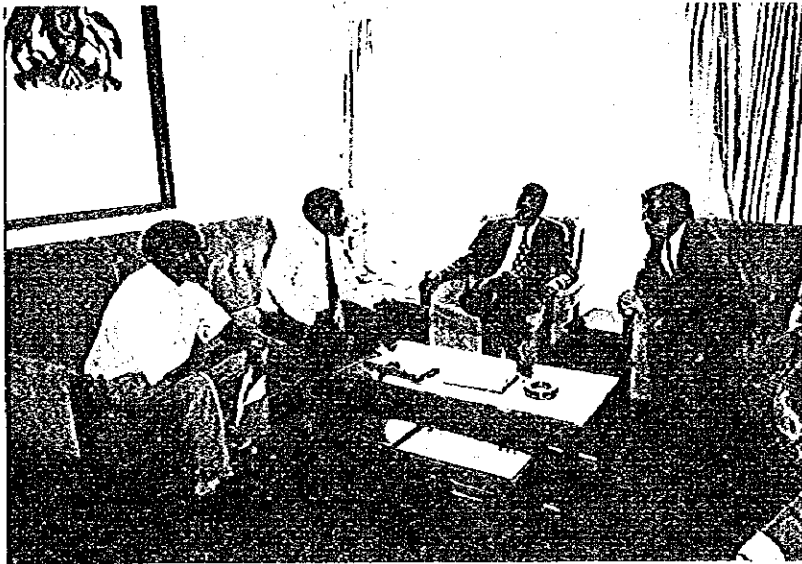
平成8年10月

国際協力事業団
理事 佐藤 清

カンパラ市内



大臣表敬

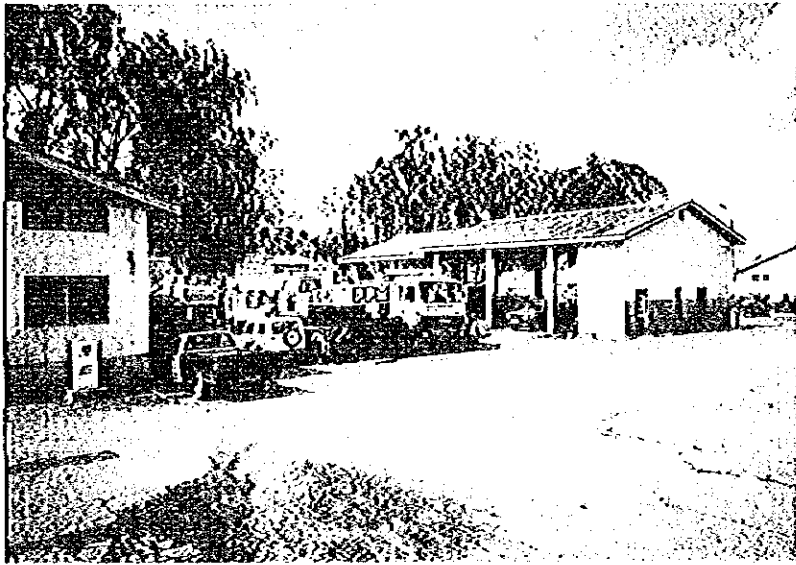


S/W締結

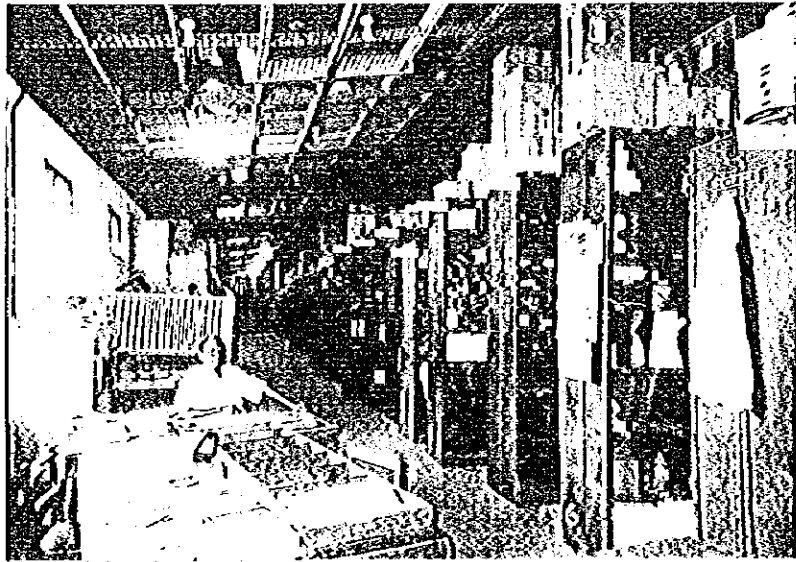
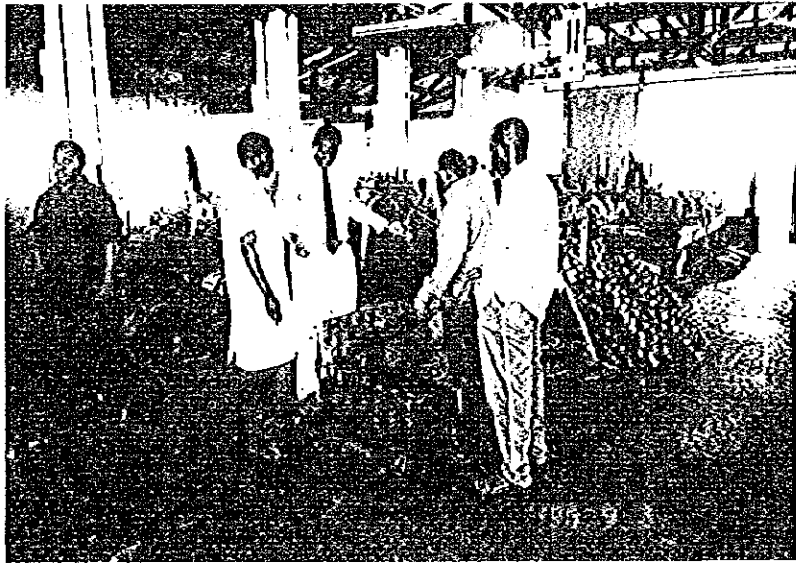


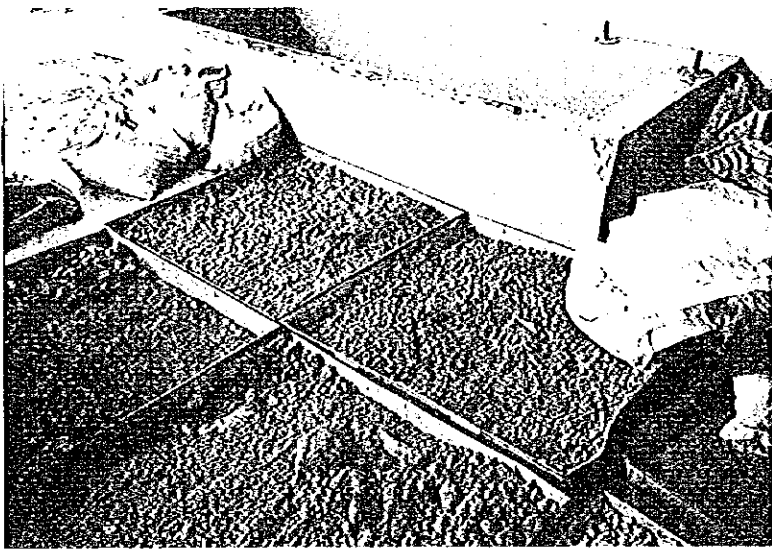


1134993(3)



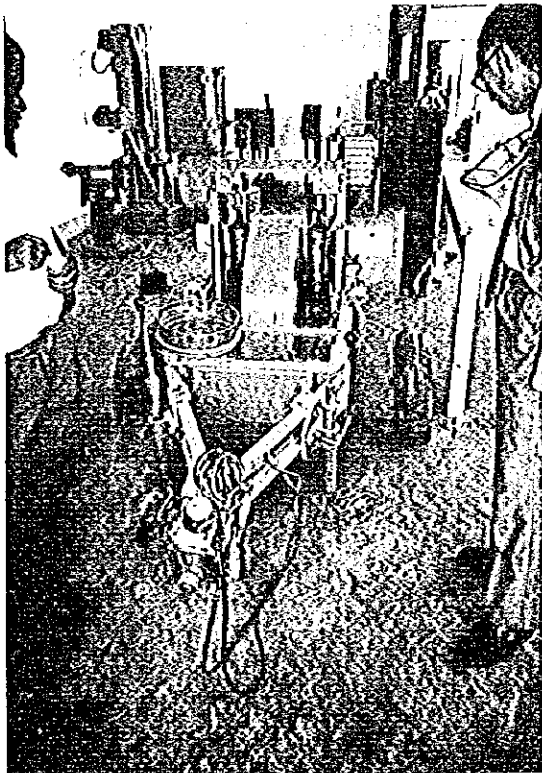
セントラル・
ワークショップ





カンパラ市内
標準的な土質

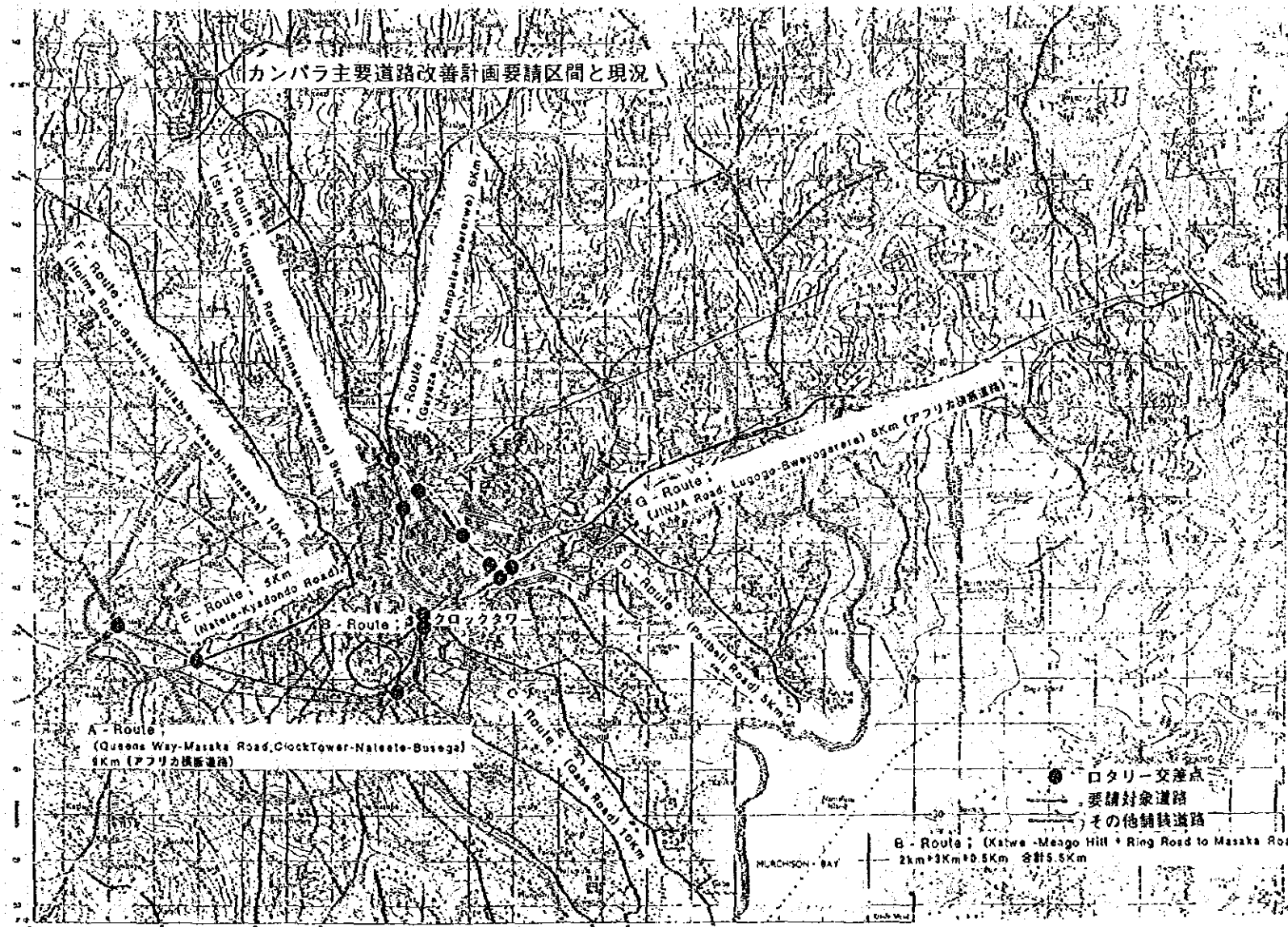
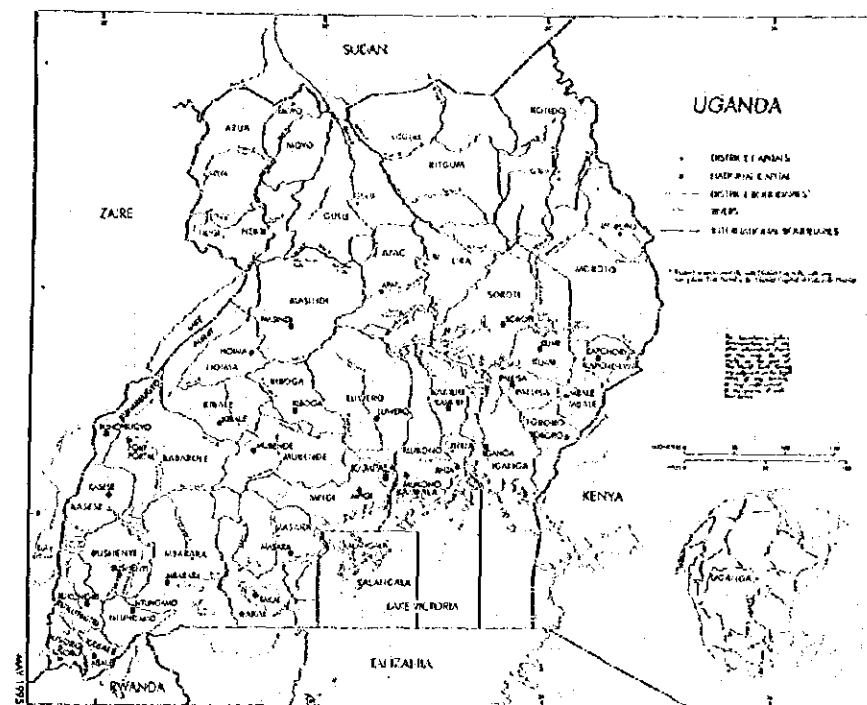
破損したラフネス・メーカー



唯一の軸重計



プロジェクト位置図



目 次

序文

写真

プロジェクト位置図

第1章 事前調査の概要	1
1-1 要請の背景・経緯	1
1-2 事前調査団の目的	1
1-3 事前調査団の構成	1
1-4 ウガンダ国側の受入機関	2
1-5 調査日程	3
1-6 主要訪問先・面会者	4
第2章 ウガンダ国政府との協議概要	7
2-1 先方要請内容	7
2-2 S/W協議結果	8
第3章 ウガンダ国の概況	11
3-1 社会概況	11
3-2 経済概況	21
3-3 国家開発計画	33
第4章 ウガンダ国の交通行政・関連法規	41
4-1 ウガンダ国の交通輸送の現状	41
4-2 道路行政	45
4-3 道路予算	48
4-4 道路関係法令及び技術基準	50
4-5 道路維持管理費及び事業化評価モデル	55
第5章 カンバラ市の概要と道路交通状況	57
5-1 自然状況	57
5-2 社会経済状況	57
5-3 行政区分と道路行政	59

5-4	都市計画	69
5-5	カンパラ市の都市交通の現状	80
5-6	関連道路計画	89
5-7	要請区間の道路現況	96
第6章	環境調査及び自然条件	103
6-1	環境に関する法制度及び組織	103
6-2	環境予備調査	106
6-3	自然条件	113
第7章	本格調査の概要	115
7-1	本格調査の目的・範囲	115
7-2	調査対象地域及び目標年次	115
7-3	本格調査の概要	115
7-4	本格調査団の構成	121
7-5	本格調査実施上の基本方針	122
7-6	本格調査実施上の留意事項	123
附属資料		
1.	Scope of Work (S/W)	129
2.	Minutes of Meetings (M/M)	137
3.	正式要請書(当初のTOR)	157
4.	Questionnaire	171
5.	収集資料リスト	185
6.	対象9路線のプロフィール	189
7.	単価調査	219
8.	Uganda Transport Sector Policy	223
9.	カンパラ市道路台帳	231
10.	カンパラ市都市計画報告書目次	247
11.	カンパラ～エンテベ道路TOR	255
12.	南バイパスF/S調査TOR	261
13.	北バイパスF/S調査TOR	269
14.	MOWTCプロジェクトリスト	295
15.	要請道路現地踏査写真	305

第1章 事前調査の概要

1-1 要請の背景・経緯

ウガンダ国は、1970年から約10年に及ぶ内戦により荒廃した国家経済を立て直すため、IMF支援による「復興開発計画」('87~'94)を開始し、インフラの重点的なりハビリを目標とし、中でも運輸部門は最大の投資シェアを占めた。

ウガンダ国の輸送・交通インフラは主として道路のみ（輸送負担率90%）であり、特に首都カンバラは、国内主要都市への主要な道路結節点であるとともに、外港モンバサとザイール、ルワンダ、ブルンディとを結ぶ北回廊上に位置している。

同国の人口は圧倒的に地方に分布しているものの、急速な経済発展及び地方幹線道路の整備に伴って首都カンバラ市周辺の交通量は著しく増加し、他方資金不足のために幹線道路（幅員6~7m、片側1車線）の改修が遅れており、首都周辺の幹線道路では交通渋滞が常態化している状況にある。

カンバラ市内幹線道路の改修の必要性については、ウガンダ国が現在策定中である「全国道路10カ年整備計画（Ten Year Road Sector Development Programme（1996/7-2005/6））においても提案されており、同国政府はその改修について我が国に協力を依頼したいとして、95年4月、現状調査と対策の立案、フィージビリティの検討を要請してきたものである。

1-2 事前調査団の目的

ウガンダ国の要請に基づき、2005年を目標年次としたカンバラ市内幹線道路整備計画を策定するものであり、今回は、先方政府の意向及び要請内容を確認の上、実施調査のためのS/Wを協議、署名を行うことを目的として事前調査（S/W協議）を実施したものである。

1-3 事前調査団の構成

本事前調査団の構成は以下のとおりである。

担当分野	氏名	所属
総括	地曳 隆紀	国際協力事業団 社会開発調査部 次長
道路維持管理計画/道路計画	大橋 邦男	三井共同建設コンサルタント(株) 国際部 副技師長
自然条件/環境	成田 広厚	(株)地域計画連合 環境専門スタッフ
調査企画	木藤 耕一	国際協力事業団 社会開発調査第一課

1-4. ウガンダ国側の受入機関

Ministry of Works, Transport and Communications

(公共事業省運輸通信省)

1-5 調査日程

日順	月日	曜日	調査行程	調査内容
1	8/26	月	成田発ワシントン着 (NH002) JICA・USA事業所訪問	移動
2	8/27	火	世銀本部表敬・打合せ ワシントン発 (BA216)	ウガンダ国道セクター協力状況に関するヒアリング
3	8/28	水	ロンドン着 (BA216)、ロンドン発 (BA069)	移動
4	8/29	木	ナイロビ着 (BA069) ケニア大使館表敬、JICA事務所訪問・ 打合せ	
5	8/30	金	ナイロビ発エンテベ着 (QU557) ・ウガンダ国公共事業運輸通信省表敬・ 打合せ ・ウガンダ国外務省表敬	・要請内容の確認、S/W及びQ/Nの提 示、必要資料の請求、日程調整及び訪 問先アレンジの依頼
6	8/31	土	現地視察 (カンバラ)	カンバラ市内幹線道路(先方要請区間)の 現地踏査、参考区間(Mityana~Mubende) 現地踏査
7	9/1	日	現地視察 (ジンジャ)	世銀改修区間(Kampala~Jinja)現地踏 査、無償資金協力によるBugembe Work- shop建設現場見学
8	9/2	月	・世銀事務所表敬・打合せ ・EU事務所表敬・打合せ ・公共事業運輸通信省S/W協議	・世銀の道路セクター協力状況確認 ・EUのKampala Bypass F/S状況確認 及び資料請求 ・S/W及びF/Sの説明・協議
9	9/3	火	・公共事業省運輸通信省Central Workshop (Kampala)訪問 ・NEMA訪問・協議 ・水資源省訪問 (成田氏) ・公共事業省運輸通信省S/W, M/M協議 (成田氏除く3名)	・道路建設機械の整備状況調査 ・EIA実施方針協議 ・自然条件データ確認 ・S/W, M/M協議、OD調査・軸重調査 協議
10	9/4	水	・ローカルコンサルタント訪問 (3社) ・Kampala City Council訪問 ・天然資源省気象部訪問 (成田氏)	・現地再委託価格調査 (OD調査、交通 籍調査、軸重調査、環境影響評価、土 質試験、測量、イベントリー) ・資料請求
11	9/5	木	・S/W・M/M署名 ・公共事業省運輸通信省大臣表敬	
12	9/6	金	・ウガンダ国大蔵省表敬 ・Kampala City Council、土地・住宅 ・フィジカルプランニング省訪問	・資料請求
13	9/7	土	資料整理	
14	9/8	日	エンテベ発ナイロビ着 (QU572)	移動
15	9/9	月	JICAケニア事務所報告、ナイロビ発 (BA068)	事務所報告
16	9/10	火	ロンドン着、JICA・UK事務所訪問 ロンドン発 (NH202)	事務所報告
17	9/11	水	成田着	

・大橋・成田両氏は8/28成田発 (NH201)、同日ロンドンにて官団員と合流、帰国日は官団員と同一。

1 - 6 主要訪問先・面会者

- | | |
|--|--|
| (1) World Bank (ワシントン) | |
| Mr. Yitzhak KAMHI | Senior Transport Engineer
Energy and Infrastructure Operations
Eastern Africa Region |
| Mr. John RIVERSON | Highway Engineer
Energy and Infrastructure Operations
Eastern Africa Region |
| (2) ウガンダ国外務省 | |
| Mr. A. NADDULI | Director |
| Mr. Nathan NDOBOLI | Foreign Service Officer |
| (3) ウガンダ国大蔵省 | |
| Amb. TALIWAKU. D | Commissioner Aid Cooperation (不在) |
| 岡崎 俊夫 | JICA 専門家 |
| (4) 公共事業省運輸通信省(MOWTC) | |
| Mr. Hon. John NASASIRA | Minister |
| Mr. HON. S. WANJUSI-WASIEBA | Minister of State |
| Mr. H. R. KIBUUKA | Permanent Secretary |
| Mr. J. MWEDDE | Chief Engineer |
| Mr. A. O. MUGISA | Ag. Commissioner for Works (Development) |
| Mr. M. Edward | Engineer |
| Mr. G. O. OKURUTO | Engineer, Asst. Comm. for Engineering
(Mechanical)
Central Workshop |
| (5) National Environment Management Authority (NEMA) | |
| Mr. Justin ECAAT | Environment Impact Assessment Specialist |
| (6) 天然資源省 | |
| Mr. Eliphaz BAZUH | Assistant Commissioner for Networks |
| Mr. John KARUNDA | Hydrologist |
| (7) 土地・住宅・フィジカルプランニング省 | |
| Mr. S. BAGONZA | Chief Valuer |
| (8) World Bank (在ウガンダ) | |
| Mr. Brian H. FALCONER | Resident Representative |
| (9) European Union | |
| Mr. Atilio PACIFICI | Counsellor (Engineering) |
| Mr. Michale LORENTZEN | Civil Engineering Adviser |

- | | |
|---|---------------------------------|
| (10) Kampala City Council
Eng. Stephen KINYERA | Deputy City Engineer & Surveyor |
| (11) 在ケニア大使館
堀内 伸介
南部 良一 | 大使
専門調査員 |
| (12) JICAケニア事務所
田上 実
阿部 浩之 | 所長
所員 |
| (13) JICAアメリカ合衆国事務所
三好 皓一
池田 修一 | 所長
所員 |
| (14) JICA英国事務所
萩原 久義
黒川 澄登 | 所長
所員 |

第2章 ウガンダ国政府との協議概要

ウガンダ側関係機関である公共事業省運輸通信省を8月30日に表敬し、S/Wについて日本側の案に基づき9月2日、3日にわたって公共事業省運輸通信省内会議室にて協議した。また、その結果をM/Mに取りまとめた。

9月5日、S/W、M/Mの内容について合意の後、地曳事前調査団長とKIBUUKA公共事業省運輸通信省事務次官により署名が行われた。

2-1 先方要請内容

今回の調査団派遣に先立ち、先方政府から当初正式要請のあった要請内容は、都市部（主都カンバラ市）における既存道路の復旧/改善計画を目的とし、次の3つの柱からなるものであった。

- (1) 現状の把握、特に安全性・交通量・舗装強度等についての評価
- (2) F/S調査の実施（安全性を重視した代替案の形成）
- (3) 実施設計(D/D)及び入札書類の作成

TORは、第1段階として経済評価・概略設計までのF/S調査（上記(1)(2)）、第2段階として(3)の実実施設計に分かれており、改良要請区間として具体的に6路線（42km）を提示したものであった（附属資料3参照。）

しかしながら、公共事業省運輸通信省（以下MOWTCと略）との最初の協議において、主な要請内容には変更がないものの、改良必要区間として新たな路線を含む9路線（64km）が提示された（附属資料2のMinutes of MeetingのAttachment 2を参照）。この新たに提示されたTORは、ウガンダ国政府から日本側に正式要請書として提出されているものではないが、先方との協議はこのTORをもとに実施することとした。

新たなTORの概要は以下のとおりである。

(1) 調査の目的

- a) カンバラ市内幹線道路の通行可能容量、安全性の改善・強化の必要性についての調査
- b) 改善・強化策の実実施設計

(2) 調査内容

- i) 既存の道路・交通データに関するレビュー
- ii) 必要な補足データの収集
- iii) 15年先を目標とした改修の必要性の設定

- iv) 渋滞の解消、歩行者／自転車／車両交通の分離、舗装強化に必要な対策の設定
- v) 技術的・経済的に実行可能な最適代替案に対する概略設計及びその経済評価
- vi) 詳細設計、MOWTCの認める基準に沿った改修／建設の積算及び入札書類の作成

(3) 報告書

第1段階：経済評価・概略設計

- i) インセプションレポート 12部

調査開始後2カ月

- ii) ドラフトファイナルレポート 12部

調査開始後6カ月

- iii) ファイナルレポート 17部

調査開始後8カ月

第2段階：実施設計及び入札書類の作成（以下省略）

(4) 調査期間

第1段階：経済評価・概略設計・現地調査開始後8カ月

第2段階：実施設計及び入札書類の作成（以下省略）

2-2 S/W協議結果

S/W協議は比較的スムーズに進み、調査団側での妥協点はなかった。協議した内容を以下に示す。

(1) 調査対象区間

改良必要区間としてMOWTCにより新たに提示された9路線は、a～iの順に優先度を付したものであった。調査団は、今回のF/Sでは、カンバラ市内及び周辺地域のMOWTCの管理下にある幹線道路を主要対象として実施するものであり、F/S調査によって判明する緊急度に応じて改良優先区間を決定すべきであって、調査当初から特定の路線を対象とはしないと説明した。MOWTC側もこの考え方を妥当なものとして了承した（この旨、M/Mに記載した。）

(2) 無償資金協力要請について

MOWTC側は無償資金協力により要請区間の改良を早く事業化したいと強く希望しており、当初のTORもF/S、D/D及び入札書類の作成までを含むものであったが、調

査団より以下のとおり説明し、先方もこれを了承した（M/Mに記載。）

- ・ F/Sは技術協力スキームに基づくものであり、他方D/Dは無償資金協力のスキームであり、各々異なるスキームを包括的に実施することはできない。
- ・ 無償資金協力の実施は、F/Sの結果次第で判断されるものである。
- ・ よって今回の調査範囲はF/Sのみをカバーするものである。

(3) 目標年次について

新TORでは15年先の設定であったが、調査団は(1)カンパラ市内の状況が激変していることを考慮すれば、長期的な予測は現実的でなく、短期に設定した方がよい、(2)また、世銀が実施したカンパラ～エンテベ間道路整備計画(F/S)も2005年を目標年次と据えていると主張し、先方もこれを了承した。

(4) OD調査について

新TORでは、MOWTC自身がOD調査を実施するような記述があるため、確認したところ、MOWTC自身が想定しているのは極めて小規模な調査であることが判明したため、日本側で実施する必要があるとの結論を得た。MOWTCもこれを承諾した。

(5) 環境影響評価(EIA)について

環境影響評価については、事前にMOWTCが国家環境管理庁(National Environment Management Authority : 以下NEMAと略) に対して本件調査内容について見解を求めていたところ、本調査におけるEIAについて次の点に留意するよう回答があった(M/MのAttachment 3を参照。)

1. 道路への浸食、それに伴う道路周辺(off-site)の地盤沈下/汚染。
2. (施工時に適用される場合には) 切土・埋設を含む掘削について一切土の法面は浸食が進行しないように安定処理すること、排水の目詰まりを起こさないように埋設すること(即ち、カルバートの断面は洪水を排出するに十分なものとする。)
3. さらに排水システムについては、全ての面において周辺住民の権利、例えば居住権や他の財産権を侵害しないようにすること。
4. 適切な交通管理により交通事故の減少を図るよう考慮すること。特に歩行者が安全に通行できるよう、舗装、歩道、信号機、特にNakawaとKalweでは歩行者用バイパスを含めて計画、施行を行う必要性がある。地下道は夜間の安全性に問題があり、歩道橋の方がむしろ望ましい。当路標識の設置も優先すること。
5. 環境を汚染しないように、土取り場を決定すること。特に、重要な農耕地を破壊しないこと、発破による事故を防止すること、丘陵地の美観を損ねないこと、浸食を防

止すること。資材撤去後は、復旧（地盤の平坦化、植栽）を行うこと。

6. 道路沿いに、環境美化（植樹など）を行うことを推奨する。また、地名や他の情報を表示する道路標識もこれに含めること。

上記内容から明らかなどおり、NEMAの指摘事項はF/S調査のみならず、実施設計及び施工時での評価項目を含む内容であるため、MOWTCのカウンターパートの同席のもと、改めて見解を確認したところ、以下のコメントを得た。

- ・ NEMAは96年5月に設立したばかりの組織であり、セクター別/プロジェクト別のEIAガイドラインはない。また、環境基準は現在策定中である。したがって、EIAの実施に当たってはJICAのガイドラインは適用して差し支えない。
- ・ 環境データは各機関に分散しており、NEMAが独自に所有しているものはない。
- ・ NEMAはコーディネーターとしての立場であり、自ら直接EIAを実施する機関ではない。EIAの実施機関は各事業主体である。F/S調査では、具体的には以下の手続きをとる。
 - (a) 本格調査団がMOWTCに提出したDF/Rは、MOWTCを通じてNEMAへも提出する必要がある。（なお、EIA部分は別冊として提出する。）
 - (b) NEMAは必要に応じてDF/Rにコメントする。
 - (c) 本格調査団は、そのコメントを踏まえてF/Rを作成する。

このNEMAとの協議を踏まえ、今回のF/S調査ではF/Sに必要なEIAのみを実施することでMOWTCと合意を得た（M/Mに記載。）

(6) 調査工程について

MOWTC側より調査期間を短縮できないかとの要望が出されたが、調査団よりTORどおりである旨主張し、先方もこれに同意した。

(7) ウガンダ側便宜供与について

MOWTC本部内に本格調査団のための事務室（電気、電話、家具）を提供する旨了承を得た。コピー機のリース代または購入費用のウガンダ側負担は困難であった。

また、Steering Committeeの設置についてはMOWTCの快諾を得た。構成は、NEMA、大蔵省、地方自治省、カンバラ市等を想定している。

今回のF/S調査では交通量調査、OD調査、軸重調査を実施する必要があるが、MOWTC側で現場監理要員の提供、交通警察の協力要請をアレンジすることで了解を得た（以上M/Mに記載。）

第3章 ウガンダ国の概況

3-1 社会概況

3-1-1 国土

(1) 位置

ウガンダは東部アフリカの赤道直下に位置する内陸国であり、北はスーダン、東はケニア、南はタンザニアとルワンダ、そして西はザイールと国境を接している。その国土は東経約30°から約35°、北緯約4°から南緯約2°にわたり、南部において赤道をまたいでいる。首都カンパラから西南マサカに至る道路と、国際空港エンテベの南ビクトリア湖上にある赤道標は、多くの観光客に忘れ難い何かの印象を与えてくれる。

(2) 面積

ウガンダの総面積は、1970年12月末の調査によれば、陸地197,400km²、湖沼、河川、スワンプが39,459km²で、合計236,860km²と報告されているが、その後、陸地197,058km²、湖沼、河川、スワンプが44,081km²、合計241,139km²と訂正された。これは日本の約2/3、英国とほぼ同じである。ウガンダの総面積の約50%が可耕地であり、その他は岩山と丘陵である。

ウガンダ国内には多数の湖沼及び河川があり、湖沼はビクトリア湖、モブツ・セセ・セコ湖（元アルバート湖）、イディ・アミン・ダダ湖（元エドワード湖）の一部を占め、国内湖として、キヨガ湖、ブンヨニ湖、ワマラ湖等がある。

河川はビクトリア湖やキヨガ湖等を水源とする、ビクトリア・ナイルとモブツ・セセ・セコ湖を水源とするアルバート・ナイルが合流してホワイト・ナイルとなり、スーダンでエチオピアのタナ湖を水源とするブルー・ナイルと合して、いわゆるナイル河を形成する。

これらの湖沼と河川が、漁業、交通、電力、灌漑に重要な役目を果たしており、将来、さらにその利用価値を高めるであろうことは、注目に値する。

スワンプ（湿地帯）は、湖沼周辺や河川の流域、その他至る所に存在する。スワンプには恒久的スワンプ(Permanent swamp)と、季節的スワンプ(Seasonal swamp)とがあるが、いずれにしても日本では想像できない規模のもので、総面積の16.6%を占めている。他の諸条件を別として、将来これらが可耕地に造成されるならば、ウガンダの農業生産力は大幅に増大すると考えられる。

(3) 地勢

ウガンダの地勢は、国土の大部分（約84%）は海拔1,500mから900m、平均1,220m

の緩やかな高原であり、南から北にかけて低くなっている。ビクトリア湖が海拔1,134m、キヨガ湖が1,036m、モブツ・セセ・セコ湖が621mである。この水位差を利用してオーウェンダムの発電所が建設されたが、その他の地区における将来の水力発電の潜在能力を蔵している。

有名な東アフリカの大地溝(Great Rift Valley)は、エチオピアより始まって、ケニア、ウガンダ、タンザニア、マラウイ、モザンビークを経てインド洋に至っている。ウガンダのモブツ・セセ・セコ湖、ジョージ湖、イディ・アミン・ダダ湖等も、大地溝の形成であって大体600mから900m位の水位を保っている。

大地溝地帯は河川、湖沼、絶壁等の風光明媚な所が多く、野性動物の生息地でもあり、国立公園や自然動物園として、重要な観光資源となっている。

山系は西部ザイルとの国境にルウエンゾリ山系があり、5,109mのマーゲリタ山が最高である。東部ケニアとの国境にはマサバ(元エルゴン)火山群があって、ワガガイ山は4,327mである。東北部のスーダン、ケニアとの国境地帯には、2,000~3,000mの山系が連互している。

ウガンダ中部の広大な地域は、殆ど平地に近い高台であり、湖面、河川流域を除く国土面積約200,000km²は、大略次のとおりに分けられている。

都市地域	611km ²
国立公園・野性動物保護区	20,755
森林保護区	7,776
銅生産地帯	8,386
ツエツエ蠅(眠り病)指定地帯	6,174
その他	153,698
計	197,400
湖沼・スワンプ	39,459
合計面積	236,860

(4) 植生

植生は西部及び東北部のソーン・ブッシュ・サバンナから南西部の熱帯雨林及び中間林まで様々である。高地の谷部やキヨガ湖地域ではビバルス湿地帯が多く見られる。山間部では森林、藪が見られる。

3-1-2 気候

(1) 気温

赤道直下にありながら、前述のような高台であるために、気温は温暖である。ウガンダ政府の調査によれば、年平均最高気温は南ビクトリア湖周辺より北上するにつれて上がって行くが、最低気温は逆に下がって行く。これは大陸性気候と湖沼性気候の特徴であって、湖沼周辺では昼夜の温度差が少なく快適であるのに対し、内陸部では昼は暑く、夜は冷涼とその差が著しい。

赤道直下であるから季節的变化は少ないが、一般に、10月頃より気温が上がり始めて、1~2月が最高となり、大雨期の3~4月頃から下がり始めて、5~6月頃最低となる。

表3-1 ウガンダの年平均気温(C)

	1966		前数年の平均	
	年平均最高	年平均最低	年平均最高	年平均最低
Entebbe (南ビクトリア湖畔)	26.3 C	17.3 C	25.9 C	17.1 C
Fort Portal (西部山系近く)	25.2	13.2	25.3	12.8
Gulu (北部平地)	29.4	16.9	29.2	16.9
Kabale (西南部山岳地帯)	23.4	10.4	23.2	10.1
Mbarara (西部平地)	26.4	13.3	26.3	14.0
Tororo (東部平地)	28.9	15.2	28.7	16.2

(出所) Uganda Development Corporation : Investors Guide.

(2) 雨量

ウガンダは雨量にも恵まれている。ビクトリア湖の北部は年間雨量2,250mmであるが、湖周辺で1,500~1,750mm、北上するにしたがって1,250mm、1,000mmとな少なくなっていく。

しかし、西部のサウザン州と南ブガンダ州、東北部のカラモジヤ州では1,000mmを割り、500mm位の所もある。

雨の季節的配分は、地区によって著しい差異があるが、乾期にも多少の降雨はあり、北部カラモジヤの準砂漠を除いては、他のアフリカ諸国にありがちなサハラ(砂漠)サヘル(半砂漠)地帯は殆どない。

(3) 湿度

湿度は、測定の時期と時刻と、雨量の如何によって相違するが、ウガンダにおいては著しい変化はない。いわゆる不快指数なるものは殆どなく、快適な気候である。

(4) 蒸発度

水の蒸発度は、特に農業に重要な関係を持っており、紡績業においても湿度調整の基礎となる。ウガンダの蒸発度測定は、18カ所の測定所で行われているが、これはペンマン方式(Penman's formula)によって、毎月の平均値が計算される。

蒸発度は日照時間、太陽放射熱、気温、湿度、風等によって左右される。北部の全部または大部においては1～3月と10～12月の乾期においては、月平均蒸発度175～200mmに達する。雨期には南北共通して、大体125～150mmで、特に西南部地帯の一部には、120mm以下の所もある。

概して蒸発度の月平均は、雨量の月平均に比べて変化が少なく、南部で10～20%の増減、北部で20～40%の増減である。

3-1-3 住民

ウガンダの人口調査は、1911年、1921年、1931年、1948年、1959年、1969年、1991年に行われた。その調査方法は、主として調査員の戸別訪問によってであるが、それは極端な情報の不足と情報の信憑性の低さから、あまり正確とは言えない。

(1) 人口

1991年センサスの報告によれば、人口は1,668万人であり、出生率は1,000分の49、死亡率は1,000分の18である。

1) 人口分布

ウガンダの人口は1991年で1,668万人と推定されている。農村人口は約9割、都市居住者は約1割と推定されている。人口の58%は19歳以下の未成年者で構成されている。人口増加率は1991年までの10年間で、年率平均2.6%である。

主要都市は人口773.4千人のカンバラで、第2都市のジンジャは約6万人である。ウガンダ人の殆どは農村生活をしているが、人口が密集している地域は東部のケニアから南部のタンザニアやルワンダの国境地帯につながるビクトリア湖沿岸地帯である。

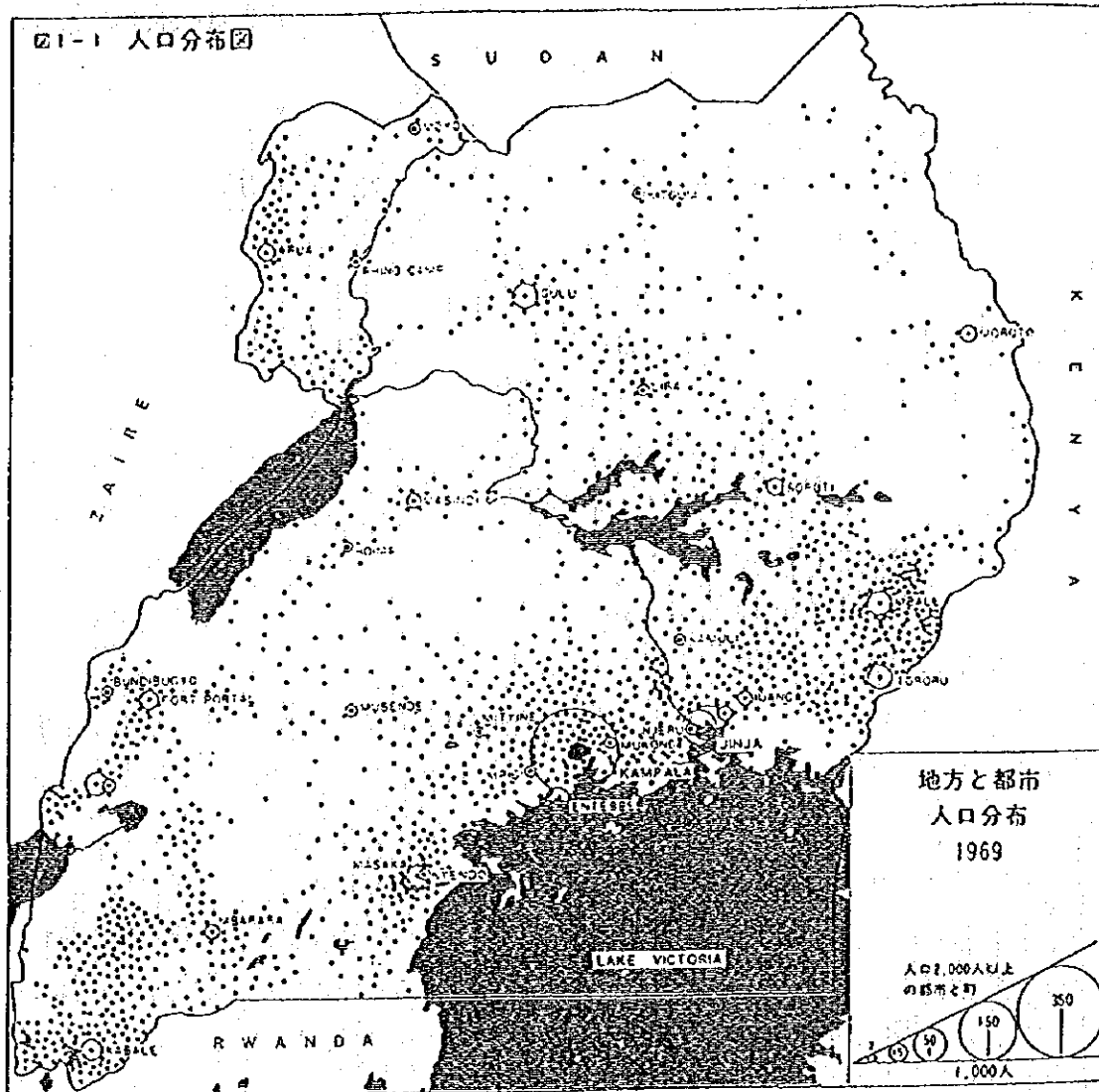
ウガンダ社会は圧倒的に都市部に依存し、人口分布は農業生産の潜在性に依存する。地方の人口密度は一般的に1㎢当たり100人以下であり、東北部乾燥地帯では1㎢当たり12人程度である。

表3-2 人口の推移

	1948	1959	1969	1980	1991
人口 (百万人)	4.96	6.54	9.54	12.64	16.54
年増加率 (%)	--	2.5	3.8	2.6	2.5

出所: Uganda 30 Years, 1962-92, Fountain Publishers Ltd, Kampala

図3-1 1969年ウガンダ国における人口分布



2) 低い平均寿命

世銀の推計にれば1990年の平均寿命は男性46歳、また女性は47歳である。なお、世銀は1989年の平均寿命推定値を男女平均で49歳としている。また、幼児死亡率は1,000人中117人で、前年の99人より悪化している。ウガンダではエイズの蔓延による幼児死亡率の上昇と平均寿命の低下が現実のものとなりつつあり、人口増加率年3%を上回っている。

(2) 人種と部族

1) 人種(Ethnic groups)

ウガンダの原住民は、大きくはバンツー系(Bantu)、ナイル系(Nilotic)、ナイルハム系(Nilo-Hamitic)、スーダン系(Sudanic)の4つに分けられる。この他に、近隣諸国より流入した非ウガンダ人と、前に述べた非アフリカ人(アジア人、ヨーロッパ人、アラブ人、その他)が存在する。

2) 人種と部族の居住地

ウガンダにおける人種と、その並流である部族の居住地は、かなりはっきりと区別されている。異なる人種の混在は、東部ケニアとの国境に近いブソガ・ブケディ・ブギス地区に見られるだけで、他地区では見られない。

バンツ(Bantu)人種は、ビクトリア湖沿岸から、国の南半分に居住する最大の人種で、総人口の61.1%を占め、その部族の主な15の部族が、それぞれ各地区に固まっている。もちろんそれらの部族内にも、多少の他部族が混在しているが、最大の部族はバガンダ族で、1969年150万人余、全人口の16.4%を占めている。

スーダニック人種は、国の西北隅の一角を居住地とし、同系の3つの部族が、殆ど混在することなく居住している。

ニロティック人種は、国の北部中央地区を占め、北はアチョリ部族、南はランゴ部族の居住地である。オボテ前大統領はランゴ部族出身であり、アチョリ部族とともに専制政治を敷いたが、アミンのクーデターにより失脚した。この人種は全体の13.5%を占めている。

ナイロ・ハミティック人種にはカラモジョンとクマムの2部族の他、5つの部族がいるが、その数は11.1%で、経済、文化の発展も最も遅れている。

(3) 言語

ウガンダの国語は、キスワヒリ語(Kiswahili)であるが、学校、政府、裁判所等の公用語は英語である。英語及びスワヒリ語は共通語として使われるが、最も広範囲に話さ

れる言語はルガンダ語である。

ただし、上述したように多数の部族があり、それぞれ異なった言語と方言があるので、国内唯一のラジオ局であるラジオ・ウガンダも15以上の言葉で放送している。

(4) 宗教

ウガンダ国民の宗教は、1959年の調査によれば、人口の約80%はキリスト教徒で、ムスリムは少数派である。この他に、少数のグリク・オーソドックス、セブンスディ・アドベンティスト・ゴスペル等があり、エイシアンはヒンズー教徒である。

この他に、アフリカ各国の例に漏れず、ウガンダにもパガン(Pagan)あるいはアニミスト(Animist)と呼ばれる偶像や精霊崇拝の宗教がある。

(5) 雇用

雇用に関する正確な統計は存在しないが、国民の約9割以上は農業で生計を維持しているとされる。1988年に雇用調査が行われており、雇用労働力は700万人と見込まれる内19%が従業員5名以上の事業所である。

ウガンダの総労働力の5.3%は公式部門で雇用され、13.7%は非公式部門の労働力であり、残りの81%についての詳細は不明である。公式部門の労働力378千人の中で公務員は244千人であり、民間は134千人となっている。公務員は給与水準が低く、能力的にも低下している。独立後の20年に及ぶ内戦と混乱でエリート層は国を離れ、教育の質の低下を招き、これによる基本的な技能を持った労働力の不足と、不完全就業が全ての年齢層に蔓延している。

3-1-4 行政

ウガンダの政府機構は小規模な官庁が数多く設置されており、この背景には国内の民族間の大臣配分数の均衡など、政治的な要素で決定されており、近年世銀や援助国の指導により、閣僚及び公務員数の削減に努めている。

(1) 地方行政制度

国内の地方制度は、地方(District)、県(County)、郡(Sub-County)、地区(Parish)、村(Village)の5段階に分割されており、各レベルにおける執行委員と議員の選出過程は以下のとおりである。

1) 地方 (34)

○地方執行委員会(District Executive committee)

・地方議会議員から互選された地方執行委員により構成

○地方議会(District Council)

- ・ 郡議会及び町議会から互選された各2名の議員
- ・ 県議会及び市議会から互選された各1名の女性議員

2) 県 (150)

○県執行委員会(County Executive Committee)

- ・ 県議会議員から互選された県執行委員で構成

○県議会(County Council)

- ・ 県内の郡執行委員会の代表者で構成

3) 郡

○郡執行委員会(Sub-County Executive Committee)

- ・ 郡議会議員から互選された郡執行委員会により構成

○郡議会(Sub-County Council)

- ・ 郡内の各地区議会の代表者で構成

4) 地区

○地区議会(Parish Council)

- ・ 地区内の各村落抵抗執行委員の代表者で構成

5) 村落

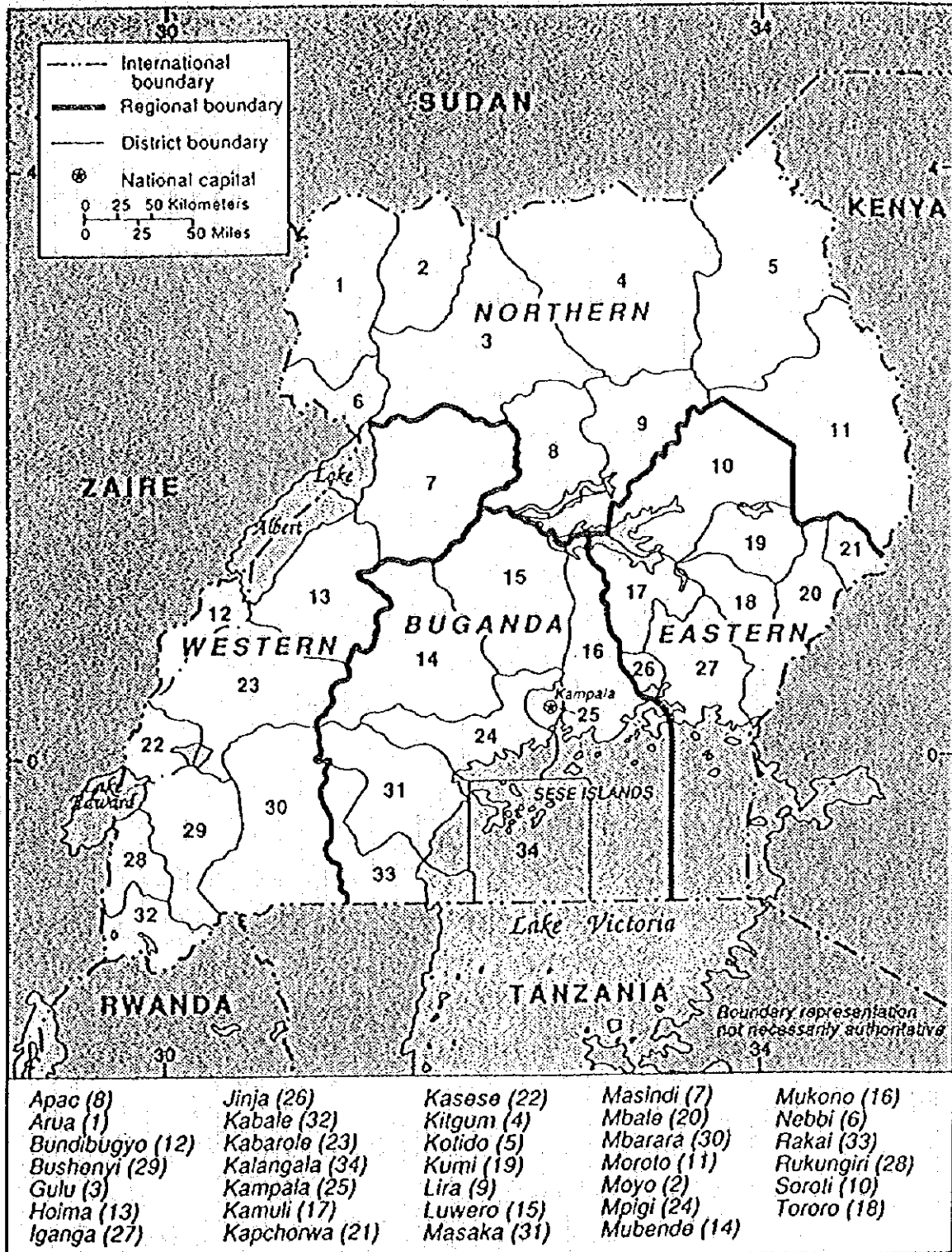
○村落抵抗執行委員会(Village Resistance Executive Committee)

- ・ 選挙権のある村民から選挙により選出された執行委員

○村落抵抗執行会議(Village Resistance Council)

- ・ 18歳以上の村落内の住民全員
- ・ ウガンダ国籍を持たない者には投票権は与えられない。

図3-2 ウガンダの地方行政区分図



出所: Uganda, a country study, 1992, U. S. Government

3-1-5 内政

- (1) ウガンダは1962年の独立以来、23余年の期間に7回の政権交代を経験したが、うち4回は武力によるものであり、同国の極めて不安定な政治史を物語っている。不安定の要因としては部族（特に北部のナイロート系牧畜民と南部のバンツー系農耕民の間の対立）と宗教（プロテスタント、カトリック、イスラム等）に根ざす集団（政党の形をとるものが多い）の対立が主として考えられる。
- (2) 自ら国民抵抗運動(NRM)を率いて1986年1月政権の座に就いたムセベニは、NRM以外の政党活動を禁止するが、そうした他政党からの代表者も含む、幅広い基盤にたった政府を組織して、国家統一と経済再建に着手した。現在、ほぼ全土をコントロールしており、ムセベニ大統領にとり、現実的脅威となる反政府勢力は既に無く、政府の内政上の政策の重点は経済復興に移っている。
- (3) ムセベニ大統領は国民抵抗運動と呼ばれる草の根民主主義を実現するための政治制度を採用しているが、この制度の下では、各政党は合法的な存在を許されているものの、キャンペーン等の活動は禁止されている。これは、過去のウガンダにおいて、政党政治が十分熟知されず、政党の活動が逆に宗教間・民族間の争いを助長するように働き、ウガンダの政治的混乱につながったとのムセベニ大統領の認識から作られた独特のシステムである。
- (4) 現在、完全な民主政府成立のための種々の手続きがとられている。新たな民主憲法の制定のため、89年に憲法起草委員会が設立され、93年に憲法草案が提出された。さらに、94年3月に直接選挙により、憲法制定議会が設立され、新憲法の議論が行われている。新憲法の成立後、公約どおり総選挙が行われ、ムセベニ大統領及び国家議員が新憲法下で選出された。

3-1-6 外交

- (1) ムセベニ大統領は、就任後、米、英、仏を訪問する等、欧米諸国との関係強化に努めており、また、世銀をはじめとする主要援助機関等とも緊密な関係にある。主要援助国・援助機関も、ウガンダの民主化へ向けた動き、経済改革、ムセベニ大統領のリーダーとしての資質を高く評価している。
- (2) アフリカ諸国との関係においては、ムセベニ大統領は、アフリカにおける新しい世代

の指導者として、積極的な行動及び発言を行っており、影響力も強い。ムセベニ大統領は、援助のみでは開発問題が解決しないことを認識し、アフリカ自身の問題を認め、アフリカ人の手で自らの国造りを主体的に行うよう訴えている。

- (3) 近隣諸国との関係では、93年11月、ケニア、タンザニアと地域協力協定に署名し、3国間の協力を深めていくことを約束しており、3国間の一層の関係緊密化が期待される。アフリカの過度の地域紛争については、ケニア、エチオピア、エリトリア等と協力して、ソマリアや南部スーダンの紛争に対し、調停役として解決のための努力を行っている。

3-2 経済概況

3-2-1 概況

(1) 国内総生産

ウガンダの統計指標は、独立後の政治運営の不備や内戦等のために正確な数値が計上されていない上に、3桁に及ぶ極度のインフレやデノミ等の影響でこれまで信頼度が高くなかったが、近年徐々に向上しているとされる。

1962年の独立時点では多様な食糧作物やコーヒーや綿花等の換金作物が栽培され、製造業は食料や繊維加工を行い、GDPの7%を占める成長産業であり、銅等の天然資源や水力発電のエネルギーにも恵まれていた。ウガンダ経済は独立後の数年間は比較的順調で着実な経済成長を示しており、1965年から1971年までの間には、年率4%の成長率を達成していた。また、ウガンダには名声が高いマケレレ大学があり、人的資源にも恵まれており、道路等の社会基盤も比較的整備されており、独立で大きく発展すると期待されていた。

しかしながら、アミン時代(1971-79)とその後引き続いた混乱のため、経済全般にわたり衰退した。第2オボテ政権の初期の1981-83年には、IMF支援の下に強力な経済救済政策を導入し、経済は回復気味であったが、その後の政権の不安定化とオケロ政権の登場で、1984-85年には再びマイナス成長となっていた。

1986年以降、即ち現ムセベニ政権以降、ウガンダ経済は再生の方向にあり、1988年にはようやく1972年レベルに到達したとされる。なお、ウガンダ経済は1990年以降農業分野の不振により再び停滞したが、近年、再度のコーヒーブームにより回復を示している。1995/96年におけるGDPは5,521,123mill Shsであり、1人当たりGDPは283,614 Shs(米ドル換算で約280ドル)となり、前年比11%増になっている。しかしながら、1日1人当たりでは1米ドル以下であり、国連の定義する貧困レベル以下にある。

(2) GDP産業構成

ウガンダ経済の中心は農業であり、1995/96年のGDPの約45%、また全輸出の90%を占め、ウガンダ総人口の約90%は農業者である。

ウガンダの総面積の約73%は可耕地で、北部地帯のカラモジャ地方を除き、土地も肥沃である。国家経済の24%を占めている非貨幣経済部門でも、大多数のウガンダ人に生存のための食糧を提供するという形で農業に依存している。ただし、非貨幣経済部門は近年、徐々に構成比率を下げていく。

ウガンダの主要産業としては3C(Coffee, Cotton, Cooper)及び3T(Tea, Tobacco, Tourism)が有名であったが、現在ではコーヒーのみが主要な外貨獲得源であり、1995/96年には68.5%を占めている。なお、農産物の加工を主とする製造業はGDPの数%弱を占めているに過ぎない。

表3-3 ウガンダ国におけるGNP産業構成の推移 (1986~1995)

GDP AT FACTOR COST AT CURRENT PRICES: FISCAL YEARS 1986/87 - 1995/96 (million shillings)

Table 5:

INDUSTRY GROUP	1986/87	1987/88	1988/89	1989/90	1990/91	1991/92	1992/93	1993/94	1994/95	1995/96
MONETARY										
Agriculture	28,262	90,149	210,539	316,948	412,768	625,726	852,170	962,999	1,286,936	1,403,912
Cash crops	2,224	7,244	18,453	24,331	45,372	79,778	87,402	113,243	304,696	294,118
Food crops	14,269	44,744	105,008	167,924	200,967	301,779	468,381	504,109	570,061	590,189
Livestock	8,797	26,190	60,744	83,956	108,023	157,904	188,626	219,281	281,797	330,673
Forestry	951	3,582	8,258	12,681	18,193	25,139	33,016	39,048	44,342	51,653
Fishing	2,021	8,390	18,076	28,056	40,213	61,126	74,746	87,318	106,040	137,279
Mining & quarrying	143	339	816	1,685	3,748	6,507	10,796	13,320	14,801	15,891
Manufacturing	7,054	21,613	50,927	73,479	99,516	159,812	216,680	265,354	311,510	397,874
Coffee, cotton, sugar	721	1,797	5,767	8,714	10,984	19,207	21,197	27,536	29,965	45,625
Manufactured food	935	3,628	9,515	10,836	14,097	21,688	29,231	35,117	46,898	64,067
Miscellaneous	5,398	16,187	35,645	53,929	74,435	118,917	166,252	202,700	234,648	288,182
Electricity/water	684	2,111	5,648	9,221	14,624	23,174	34,098	45,725	60,239	65,167
Construction	3,190	11,103	27,401	48,293	79,070	130,799	186,472	209,811	258,205	365,726
Wholesale & Retail Trade	19,105	56,496	117,439	171,328	201,847	302,030	403,130	427,783	532,906	640,144
Hotels & Restaurants	1,197	3,615	9,124	14,892	21,252	34,396	49,807	65,644	83,566	101,880
Transport/communication	3,364	10,895	26,815	45,898	65,615	98,951	135,605	160,408	185,663	213,856
Road	2,569	8,148	20,245	33,883	48,278	72,920	103,634	122,288	139,722	161,338
Rail	222	942	2,103	3,152	4,422	5,968	6,421	7,636	9,853	12,828
Air & Support. Services	428	1,117	2,563	4,428	5,762	10,249	13,280	15,928	19,255	20,094
Communications	145	688	1,905	4,435	7,153	9,813	12,270	14,556	16,833	19,597
Community services	12,578	42,909	101,951	152,396	252,396	411,497	592,889	705,933	809,560	977,921
General government	1,912	11,457	22,655	26,527	52,009	105,806	143,140	180,882	212,046	248,231
Education	3,284	10,194	25,948	40,227	64,484	91,201	147,845	174,906	188,340	223,149
Health	1,228	3,406	8,100	12,805	24,216	39,869	56,411	58,989	62,948	70,245
Rents	2,443	7,170	18,563	30,535	52,298	80,352	113,070	133,134	165,191	223,809
Miscellaneous	3,711	10,681	26,685	42,303	59,388	94,258	132,423	158,022	181,034	212,486
TOTAL MONETARY	75,578	239,229	550,659	834,141	1,150,836	1,792,881	2,481,648	2,856,977	3,543,386	4,182,372
NON-MONETARY										
Agriculture	39,849	121,811	276,087	416,090	491,304	698,566	1,017,740	1,035,988	1,114,338	1,115,469
Food crops	34,679	105,992	239,218	362,483	420,685	594,448	883,133	884,050	931,286	903,339
Livestock	3,735	11,104	25,757	35,838	46,705	70,535	90,662	101,052	125,740	144,869
Forestry	1,181	3,657	8,833	14,230	18,842	25,873	34,518	39,872	43,938	49,947
Fishing	255	1,058	2,280	3,539	5,072	7,710	9,427	11,013	13,374	17,315
Construction	1,021	2,904	6,929	10,450	13,460	19,676	25,565	29,086	32,113	36,591
Owner-occupied Dwelling	3,563	9,811	23,268	34,817	54,423	76,512	100,879	113,810	138,352	186,691
TOTAL NON-MONETARY	44,434	134,527	306,284	461,357	559,187	794,753	1,144,184	1,178,884	1,284,804	1,338,751
TOTAL GDP	120,011	373,755	856,944	1,295,499	1,710,022	2,587,634	3,625,832	4,035,860	4,828,189	5,521,123
PER CAPITA GDP (SHS)	8,059	24,428	54,440	79,994	102,642	150,962	203,916	219,998	255,325	283,614

SOURCE: Statistics Department, Ministry of Finance and Economic Planning.

3-2-2 貿易

(1) 貿易構造

1) 概況

1970年代には経済が混乱して、コーヒー貿易は公式ルートを通らず密貿易されるようになり、貿易量は急減し、その上政治不安に根ざした資本逃避も発生していた。1981年から貿易は徐々に回復して1984年及び85年には若干の黒字を計上した。1989年には国際コーヒー機関の輸出割当て機能が停止してコーヒーの輸出価格が急落した。ウガンダの輸出はコーヒーに過度に依存しているため、ドル建てのウガンダの輸出金額は1986年の407百万ドルをピークにして、1992年には150百万ドルまで低下した。1994年にはコーヒーブームにより384.1百万ドルまで回復し、総輸出額の66.5%を占めるに至っている。

ウガンダの外貨供給はコーヒー輸出代金と外国援助資金に限られるため、外貨が常に不足している。輸入は1989年740百万ドルをピークとして一時期減少しており、1992年には512.6百万ドルであったが、1995年には1,150百万ドルに増加した。主要な輸入品は燃料、車両、機械、医薬品及び軍需物資である。

貿易収支は1986年に114.9百万ドルの黒字であったが、1986年以降赤字幅は拡大して1989年には最大の462百万ドルを記録した。その後輸入の抑制により、1991年には300百万ドルになったが、1995年には520百万ドルと再び拡大した。

表3-4 貿易収支

(単位：百万米ドル)

	1991/92	1992/93	1993/94	1994/95	1995/96
輸出 FOB	194.9	211.6	311.9	554.4	629.7
輸入 CIF	-538.3	-658.3	-676.8	-931.5	-1,149.9
収支	-343.4	-446.7	-364.9	-377.1	-520.2

出所：Background to the Budget 1996-97, The Republic of Uganda

2) 輸出品目

ウガンダの主要輸出品は農産物であり、中でもコーヒーの比率が高くなっている。1962年に独立した当時の輸出品目は今日より多様で、コーヒーの他にも綿花、茶、タバコ、加工品等があった。その後の国内の混乱により、生産者価格の低下や市場出荷の困難等の障害により、これらの伝統品目の輸出量は減少した。ケニアを経由するコーヒーの密貿易も相当な数量になるとされ、80年代半ばから取締りが強化されている。

非伝統品目の輸出では、ゴマの種、金、魚・魚製品や豆類が主要品目であるが、年間の輸出金額がそれぞれ1千万ドルを下回る零細な規模である。

表3-5 輸出品目

DOMESTIC EXPORTS : QUANTITY AND VALUE, OF PRINCIPAL PRODUCTS, 1994-1995

Table 32:

COMMODITY	Unit	Quantity	Value M.Shills	Value '000 US\$	% of Total Exports(1)
1995 (Provisional)					
TRADITIONAL EXPORT CROPS					
Coffee	Tonne	168,858	329,611	384,122	68.51
Cotton	Tonne	5,580	9,067	9,697	1.73
Tea	Tonne	10,681	8,474	8,698	1.55
Tobacco	Tonne	3,525	8,478	7,397	1.32
NON-TRADITIONAL EXPORTS					
Maize	Tonne	98,283	18,424	19,302	3.44
Beans and other legumes	Tonne	25,936	10,373	10,847	1.93
Fish and fish products	Tonne	9,279	16,810	17,541	3.13
Cattle hides	Tonne	4,343	8,441	8,886	1.58
Sesame seeds	Tonne	8,235	4,914	5,282	0.94
Soya beans	Tonne	2,211	848	880	0.16
Soap	Tonne	3,907	2,485	2,630	0.47
Electric current	'000 Kwh	198,500	2,333	2,414	0.43
Cocoa beans	Tonne	509	418	442	0.08
Goat and sheep skins	Tonne	15	35	38	0.01
Hoes and hand tools	'000	793	2,038	2,160	0.39
Pepper	Tonne	72	84	88	0.02
Vanilla	Kg.	176	7	7	0.00
Live animals	'000	20	34	33	0.01
Fruits	Tonne	311	248	267	0.05
Ground-nuts	Tonne	365	365	393	0.07
Bananas	Tonne	1,187	148	158	0.03
Roses	Kg.	2,377	32	34	0.01
Ginger	Tonne	31	25	27	0.00
Gold	Grams	19,895	22,302	23,197	4.14
Other products (2)	-	-	53,547	58,124	10.01
TOTAL					
Traditional export crops	-	-	395,830	409,914	73.11
Non-traditional exports	-	-	143,911	150,750	28.89
			539,541	560,664	100.00

NOTE: (1) Percentages based on values expressed in US\$.

(2) Includes some re-exports, and therefore overstates the true level.

SOURCE: Uganda Revenue Authority, Uganda Coffee Development Authority, B.A.T., and Uganda Tea Authority.

(2) 国際収支と援助

1) 国際収支

ウガンダの経常収支はこれまで貿易収支の動向にほぼ平行して推移してきた。経常収支は1984-86年の間黒字であったが、1987年以降貿易収支の不振を反映して急速に悪化して1990/91年には187百万ドルの赤字となり、1994/95年においても同様に161.3百万ドルの赤字であった。

貿易収支の赤字を資本収支の黒字で補填していたが、資本収支は1989年に317百万ドルを記録して以降、債務返済額が増加する一方で受け入れ額が増加しなかったため、1991/92年に急速に減少した。しかしながら、1994/95年の時点で、公的受取額の増加により、資本収支が305.4百万ドルにまで回復したため、総合収支は141.2百万ドルに回復している。

表 3 - 6 國際收支

BALANCE OF PAYMENTS : 1990/91 - 1995/96

(Million US Dollars)

Table 20:

Item	1990/91	1991/92	1992/93	1993/94	1994/95	1995/96(3)				
						Q1	Q2	Q3	Q4	YEAR
CURRENT ACCOUNT	-187.4	-131.6	-141.7	-68.9	-184.3	-64.9	-11.6	0.3	-37.9	-114.0
Trade Balance	-369.6	-278.6	-353.1	-418.0	-508.2	-184.8	-155.3	-146.0	-138.5	-624.5
Exports f.o.b.	175.4	172.1	169.3	253.9	577.3	114.6	127.1	179.0	134.6	555.3
coffee	126.9	116.9	111.3	172.3	442.2	81.4	95.1	138.1	78.0	392.6
other	48.5	55.2	58.0	81.5	135.1	33.2	32.0	40.9	56.7	162.7
Imports c.i.f.	-545.0	-450.6	-522.4	-671.9	-1085.5	-299.4	-282.3	-325.0	-273.1	-1179.8
Services and Income (net)	-160.2	-195.0	-143.1	-141.0	-272.8	-72.4	-62.1	-97.8	-56.6	-289.9
Services	-58.2	-87.0	-89.7	-89.9	-209.5	-59.3	-50.0	-85.6	-40.7	-235.6
Income	-102.0	-108.0	-53.4	-51.1	-63.4	-13.1	-12.1	-12.2	-15.9	-53.3
Unrequited Transfers	342.4	342.0	354.5	492.1	616.7	192.3	205.8	244.1	157.2	799.4
CAPITAL ACCOUNT	79.9	9.1	150.3	173.2	305.4	58.5	55.3	21.6	85.3	220.7
Medium and Long term (net)	119.5	40.0	149.2	182.1	284.2	50.4	83.2	39.4	56.1	229.1
Official Inflows	214.1	165.4	253.3	276.7	379.2	69.7	107.1	67.1	68.9	312.8
Disbursements	214.1	163.4	249.3	272.2	377.4	69.7	110.4	66.1	68.4	314.6
Direct Investment	-	2.0	4.0	4.6	1.8	0.0	-3.3	1.0	0.5	-1.7
Official Outflows	-94.7	-125.4	-104.1	-94.6	-93.2	-19.3	-23.9	-27.8	-12.9	-83.8
Amortization	-92.2	-125.4	-104.1	-87.1	-88.3	-19.3	-23.9	-19.7	-12.9	-75.7
Arrears Canc'd & Resch'd	-2.5	-	-	-	-	-	-	-8.1	-	-8.1
Other (includes private debt)	-	-	-	-7.5	-4.9	-	-	-	-	-
Capital transfers (1)	-	-	31.3	45.8	41.2	12.0	5.1	29.1	28.8	75.0
Short term (net)	-39.6	-31.0	-30.2	-54.7	-21.8	-4.0	-33.0	-46.9	0.4	-83.4
Short term borrowing (net)	-39.6	-31.0	-30.2	-54.7	-21.8	-4.0	-33.0	-46.9	0.4	-83.4
OVERALL BALANCE	-107.5	-122.5	8.6	106.3	141.2	-6.4	43.7	22.0	47.4	106.6
FINANCING	107.5	122.5	-8.6	-106.3	-141.2	6.4	-43.7	-22.0	-47.4	-106.6
Change in Gross Reserves	-14.9	-23.8	-38.5	-107.3	-168.9	5.7	-75.9	-8.3	-34.0	-112.5
I.M.F. (net)	52.5	22.0	9.7	17.6	18.8	-9.2	20.4	-4.4	27.6	34.4
(purchases)	83.1	55.3	28.5	27.5	51.1	0.0	29.8	0.0	0.0	29.8
(repurchases)	-36.6	-33.3	-18.8	-9.9	-32.3	-9.2	-9.4	-4.4	27.6	4.6
Exceptional financing (2)	71.8	128.9	27.5	-24.2	22.3	10.5	20.2	-3.9	-16.2	10.6
Residual financing	-1.9	-4.6	-7.3	7.6	-13.4	-0.5	-8.4	-5.4	-24.7	-39.0

NOTE: (1) Grants for Debt servicing.

(2) Includes rescheduling and cancellation of both arrears and current maturities effective 1992/93.

(3) Figures for 1995/96 are provisional.

SOURCE: Bank of Uganda.

2) 外貨交換レート

アミン政権及びその後のウガンダ国内の政情不安と経済運営の失敗を反映して、ウガンダ・シリングの交換レートは一貫して低下傾向にある。1981年から86年の間に1米ドル当たり78シリングから1,450シリングまで値下がりし、1987年5月には旧100シリングを新1シリング(USh)とするデノミが行われた。

政府は1990年6月には民間の外貨交換を法政化し、1992年1月からはウガンダ銀行の為替レートに際してオークション方式を採用する等の改革を行っている。

このため、市場交換レートは1992年1月の1,240シリングが一時、1994～1995年にかけて1,000を割る場面もあったが、1996年3月には1,016シリングとほぼ安定している。

3-2-3 国家財政

(1) 財政収支

ウガンダの財政収支は常に赤字基調で、赤字幅は1970年代には通常の場合でも国家財政収入の60%程度で運営されてきており、1974年には100%に達していた。その後、国内生産の減少、密輸、貿易の減少、また非効率等により財政収入は減少していたが、歳出の抑制策は取られないまま運営されていた。政府は野放図な銀行借入を拡大して、財政規模は年率30%比率で拡大してきた。

第2次オボテ政権の目的は、再生金融政策の規律を確保してIMFや援助国の支持を取り付けることにあった。このため、1980年代初期には政府借入や通貨抑制を行い、外貨交換レートも現実的なものとした引き締めが行われた。しかしながら、再び80年代半ばには政情不安のため、放漫な財政運営に逆戻りした。現ムセベニ政権最初の年(1986/87)には財政赤字は総合財政収入の95%まで拡大し、その後IMFの指導により、財政赤字の削減に努めている。

政府は財政赤字の埋め合わせを外国からの資金協力に求めており、86/87年度には75%であった国内調達に91/92年度には23%にまで削減され、92/93年度には未払金を中心にした国内借入の償還を行った。1995/96年度にはVATの導入により国内歳入6,460億シリング(USh)に外国無償資金援助2,684億UShで、合計9,145億UShの総合財政収入で、他方歳出は10,136億UShで赤字幅は99億UShで11%であった。

しかしながら国内歳入と比較した財政需要は160%であり、外国からの無償資金援助に極度に依存した財政構造である。

表3-7 ウガンダ国における財政状況 (1994~1995)

SUMMARY OF GOVERNMENT BUDGETARY AND FINANCIAL OPERATIONS: 1994/95 - 1995/96

Table 21 :

Budget / Financial	1994/95 Out-Turn	1995/96			
		Approved Estimate	Out-Turn Preliminary	Deviation	Performance Ratio (%)
Revenue and Grants	785,070	883,080	✓ 914,488	31408	103.6
Revenue (1)	531,194	625,750	✓ 646,042	20292	103.2
Grants	253,876	257,330	✓ 268,446	11116	104.3
Total Expenditure	916,624	1,009,054	✓ 1,013,580	4526	100.4
Recurrent expenditure	501,263	570,254	563,963	-6291	98.9
Of which: Salaries & Wages	128,721	160,000	164,886	4886	103.1
Interest	53,362	71,534	42,765	-28769	59.8
Other recurrent	319,180	338,720	356,312	17592	105.2
Development expenditure	404,014	426,800	446,820	20020	104.7
Of which: Domestic (2)	74,740	64,500	70,243	5743	108.9
External	329,274	362,300	376,577	14277	103.9
Net lending (3)	11,347	12,000	2,798	-9202	23.3
Overall deficit (commitment)	(131,554)	(125,974)	(99,092)	26882	78.7
excluding grants	(385,430)	(383,304)	(367,538)	15766	95.9
Change in arrears (4)	(22,182)	(44,987)	(32,022)	12965	71.2
Adjusted to cash (5)	28,718	(18,086)	16,436	34522	-
Overall deficit	(125,018)	(169,047)	(114,678)	74369	60.7
Financing	125,018	189,047	114,678	-74369	60.7
Foreign	211,719	214,547	218,600	4053	101.9
Domestic	(86,701)	(25,500)	(103,922)	(78,422.0)	407.5
Banking system (6)	(95,400)	(13,000)	(57,700)	(44,700.0)	443.8
Non-bank	8,699	(12,500)	(46,222)	(33,722.0)	369.8
as % of GDP:					
Revenue	10.9		11.7		
Expenditure	18.9		18.4		
Deficit (commitment)	(2.7)		(1.8)		
Deficit (excl. grants)	(7.9)		(6.7)		
Deficit (cash basis)	(2.6)		(2.1)		

NOTES:

- (1) Tax revenue inclusive of Govt TCNs.
- (2) Domestic counterparts and local capital expenditure base on cheques issued.
- (3) Includes divestiture funds
- (4) Both foreign and domestic
- (5) Cheque float and residual
- (6) Bank of Uganda and Commercial banks

SOURCE: Ministry of Finance and Economic Planning

(2) 歳入

これまで政府財政歳入の主要な財源はコーヒーの輸出税で、1978/79年度には36%を占めていたが、コーヒー価格の低迷及び政府の財源転換等により減少し、91/92年度には1%、そして92/93年度には0となった。

政府の財政収入の基幹をなしているのは貿易等関税収入(53%)及び消費関連の物品税及び消費税等の間接税(27%)である。税外収入(7%)の中心となっているのは利用料や許認可手続き料等である。

表3-8 歳入

Table 3.2: Provisional recurrent revenue performance 1994/5 and 1995/6.

Head of revenue	Outturn 1994/5	Estimate 1995/6	Outturn 1995/6	Deviation	Performance ratio
Total recurrent revenue	531.194	625.750	646.042	20.29	103.2%
Tax revenue	491.510	582.150	601.350	19.20	103.3%
Income	77.150	85.500	78.300	-7.20	91.6%
Goods and services	132.470	159.000	173.400	14.40	109.1%
Excise duty	48.630	56.400	61.200	4.80	108.5%
Sales tax (local)	61.560	79.700	86.800	7.10	108.9%
CIL	22.280	22.900	25.400	2.50	110.9%
International trade	279.960	334.850	343.950	9.10	102.7%
Export taxes	14.250	14.250	14.250	0.00	0.0%
Customs duty	190.830	223.500	238.000	14.50	106.5%
Sales tax on imports	74.880	97.100	91.700	-5.40	94.4%
Other tax revenue 1/	1.930	2.800	5.700		203.6%
Non-tax revenue 2/	39.684	43.600	44.692	1.09	102.5%

Source: Ministry of Finance and Economic Planning.

N.B. May not sum due to rounding.

1/ includes unallocated tax receipts and excise duty on imports.

2/ fees and licences, national lottery, and any other non-tax revenue

as percentage of total revenue:

Income tax	14.5%	13.7%	12.1%
Goods and services	24.9%	25.4%	26.8%
International trade	52.7%	53.5%	53.2%
Non-tax revenue	7.5%	7.0%	6.9%

(3) 歳出

1995/96年における歳出面では経常経費(5,703億US\$)と開発経費(4,268億US\$)がほぼ拮抗しており、人件費(1,600億US\$)であった。なお、開発経費の85%は国外からの物資の調達に充てられており、外国援助依存度が高い。

表3-9 歳出

Table 3.1: Provisional budget outturn for the fiscal years 1994/95 and 1995/96 (Ushs billion).

	Outturn 1994/5	Estimate 1995/6	Outturn 1995/6	Deviation	Outturn/ Estimate ratio
Revenue and grants	785.070	883.080	914.488	31.41	103.6%
Revenue 1/	531.194	625.750	646.042	20.29	103.2%
Grants	253.876	257.330	268.446	11.12	104.3%
Total expenditure	916.624	1,009.054	1,013.580	4.53	100.4%
Recurrent expenditure	501.263	570.254	563.963	-6.29	98.9%
o/w salaries & wages	128.721	160.000	164.886	4.89	103.1%
Interest	53.362	71.534	42.765	-28.77	59.8%
Other recurrent	319.180	338.720	356.312	17.59	105.2%
Development expenditure	404.014	426.800	446.820	20.02	104.7%
o/w Domestic 2/	74.740	64.500	70.243	5.74	108.9%
External	329.274	362.300	376.577	14.28	103.9%
net lending 3/	11.347	12.000	2.798	-9.20	23.3%
Overall deficit (commitment)	(131.554)	(125.974)	(99.092)	26.88	78.7%
excluding grants	(385.430)	(383.304)	(367.538)	15.77	95.9%
Change in arrears 5/	(22.182)	(44.987)	(32.022)	12.96	71.2%
Adjustment to cash 6/	28.718	(18.086)	16.436	34.52	n/a
Overall deficit (cash)	(125.018)	(189.047)	(114.678)	74.37	60.7%
Financing	125.018	189.047	114.678	-74.37	60.7%
Foreign	211.719	214.547	218.600	4.05	101.9%
Domestic	(86.701)	(25.500)	(103.922)	-78.42	407.5%
Banking system 4/	(95.400)	(13.000)	(57.700)	-44.70	443.8%
Non-bank	8.699	(12.500)	(46.222)	-33.72	369.8%
Memo 1: GDP at factor cost	4,828.189		5,521.123		
Memo 2: as percentage of GDP					
Revenue	10.9%		11.7%		
Expenditure	18.9%		18.4%		
Deficit (commitment)	-2.7%		-1.8%		
Deficit (excl.grants)	-7.9%		-6.7%		
Deficit (cash basis)	-2.6%		-2.1%		

Source: Ministry of Finance and Economic Planning.

Notes:

- 1/ Tax revenue and non-tax revenue inclusive of Govt ICNs
- 2/ domestic counterparts and local capital
- 3/ Includes divestiture funds
- 4/ Bank of Uganda and commercial banks
- 5/ both foreign and domestic
- 6/ cheque float and residual

参考までに1993/94年の予算に関し、経済自由化の推進として次の施策を講じた。

- ・外国人によるホテル料金の外貨による支払義務の廃止
- ・空港税を23ドルから20ドルに軽減
- ・ウガンダ国外旅行に対する所得税通関(クリアランス)の廃止
- ・財務、経済計画省によるハーモナイズド関税システムの導入
- ・中銀による外為オークションのインターバンク市場システムへの移行
- ・外貨交換所の輸入外貨取引の制限撤廃
- ・カンパラ証券取引所の制度化
- ・1993年8月1日から2,500ドルを超える輸入に対する船積前検査の再導入

- ・商業取引レピー(CTL)を15%に維持
- ・自動車名義変更料金を3%から2%に軽減
- ・公務員賃金の実績33%引き上げ
- ・開発予算の60%を160の主要事業に集中させる
- ・関税は6段階(最高税率50%)から4段階(同130%)に見直された
- ・石油及びパラフィン価格の据え置き、ディーゼルへの税金を115%から130%へ引き上げ
- ・売上税は9段階(最高税率100%)から4段階(同30%)に簡素化
- ・国内税は3段階(最高税率50%)から5段階(同100%)に見直し、たばこ、ビール、スピリッツにかかる税金は100%に引き上げ
- ・新投資法人における法人税免除は新規投資に限定
- ・ウガンダ商業銀行及びコーポレーション銀行の再編
- ・法人税は35%から30%に引き下げ
- ・所得税は40%から30%に引き下げ

(4) 外国資金援助

1995/96年における外国資金援助は5,199.5億シリング(US\$)で、ウガンダ政府の年度当初見込みより153億US\$下回っていた。このうち輸入援助が27.5%、プロジェクト援助が72.5%で、資金内容は無償34%、有償38.5%となっている。

表3-10 外国資金

Table 3.6: External resource mobilization (Ushs billion)

Donor support	Outturn 1994/95	Budget 1995/6	Outturn 1995/96	Deficit/ surplus	Performance ratio
Total external resources	534.52	527.33	519.95	10.18	101.9%
Import support	205.24	165.02	143.37	12.77	107.7%
Grants	89.24	94.30	89.67	29.80	131.6%
Loans	116.00	70.72	53.70	-17.02	75.9%
Project Aid	329.27	362.30	376.58	-2.60	99.3%
Grants	164.64	163.03	178.78	-1.13	99.3%
Loans	164.64	199.27	197.80	-1.47	99.3%

Source: Ministry of Finance and Economic Planning

3-3 国家開発計画

3-3-1 背景

1986年にムセベニ政権が誕生して以来、ウガンダ経済は比較的着実に回復基調にあり、政府は1986年5月に経済再建開発計画(The Rehabilitation and Development Plan)を策定し、1987年にはIMFと46.8百万SDRの構造調整融資を3カ年計画で調印した。この金額は63.2百万SDRまで拡大され、ウガンダは西側諸国及び国際援助機関の信用を獲得しつつある。また、ウガンダ政府はIMFの指導の下に通貨改革を行い、財政支出を抑制して混合解放経済を推進しつつある。経済再建開発計画の目的は、財政収支の均衡、生産意欲の拡大、経済回復の推進、通貨・貿易制度の自由化、交通基盤の再建、公共部門の強化等である。しかしながらより現実的な課題は、既存の生産能力の再生と経済社会基盤の再建である。

3-3-2 第1次復興開発計画及び第2次復興開発計画の概要

(1) 第1次復興開発計画(1987/88-90/91)

ウガンダ政府は経済を再建して継続的な経済成長をする基礎を築くため、世銀・IMFの指導の下に復興開発計画(RDP: Rehabilitation and Development Plan)を策定した。RDPの目標は年率5%のGDP成長とインフレ率の10%まで削減、及び国際収支の改善である。このため財政を健全化して、農業と工業の両部門で既存の生産能力の回復と経済社会基盤の再建を目指した内容である。

RDPが導入された1987/88年から90/91年の間、GDP成長率は平均6%超を達成してインフレ率は1987年7月の年率207%から1991年6月には32%まで下がり、財政及び外貨収支も改善して大きな成果を上げた。

第1次RDPの主要政策

1. 持続的な経済発展に必要な外貨調達を促進するための輸出拡大政策
 - ・外貨交換レートの公定レートと市場レート間の格差是正
 - ・外貨交換預託金制度の自由化
 - ・輸出許可手続の簡素化
2. 農業生産の効率化と生産者の生産意欲改善
 - ・価格抑制政策の撤廃
 - ・非効率的な公営企業による流通の独占排除
(コーヒー市場委員会による独占輸出制度撤廃を含む)
3. 投資の拡大
 - ・政府の投資事業に対する外国援助獲得
 - ・投資規則の導入と投資部局の新設による投資環境の改善
 - ・アジア人から収用した政府が管理している資産の迅速な解放
4. 政府財政改革による歳入の有効活用と歳出抑制
5. インフレの抑圧と財政拡大の抑制
 - ・歳入に見合った予算の策定
 - ・作物金融業務を中央銀行から商業銀行に移管
 - ・貯蓄を拡大するため、貯金利息の逆ざや解消

(2) 第2次復興開発計画 (1990/91-93/94)

表3-11 RDP投資見積額

(単位:百万ドル)

	1990/91 実績	1991/92 予算	1992/93 予算	1993/94 計画	1994/95 計画
計画投資額	330.7	362.1	409.6	579.0	507.1
資金 政府	41.5	34.9	27.8	21.8	18.0
援助	289.1	325.9	374.8	391.4	300.9
他	0.1	1.3	7.0	7.8	7.3
差額	--	--	--	158.0	180.9
修正投資額	--	--	--	450.0	450.0

出所: Rehabilitation and Development Plan, 1991/92-1994/95

世銀・IMFはウガンダ政府に対して、為替レートの一元化、輸入自由化、新しい徴税システムの整備、公共セクターの改革促進等の構造調整策の推進を条件として融資を行っていた。他方、1990年当時はコーヒーの国際価格が低迷して外貨収入が大幅減となっている状況にあり、ウガンダ政府は国際機関からの融資を受けるために政府機関の改革を行わざるを得ない状態にあった。

閣僚人事は地域や民族間の微妙なバランスの上で任命されてきており、政府機構の改革は機能と能率だけを基準として行えるものではなく、また、引き続き公務員数の削減は、都市失業者の増加を招き、社会不安の要因ともなるが、ウガンダ政府は大幅な国軍削減等の改革を行うこととしており、経済再建に強い熱意を持っている。

以上のような状況を背景として導入されている第2次計画では、マクロ指標の改善努力を継続しつつ、経済の成長と社会福祉の改善を目指している。

なかでも、運輸・通信等の社会インフラの整備と、保健分野におけるエイズ対策及び水供給に重点的に取り組んでいる。ウガンダの経済改革は、ドナーの支援を得て順調に進んでおり、今後は農漁業、天然資源、観光等のウガンダが持っている潜在的な可能性を開発することが望まれている。

1) マクロ指標と課題

(指標)

- ① 年平均成長率目標 5%以上
- ② インフレ率目標値 1994/95年に10%まで削減
- ③ 外国為替信用状態の改善
 - ・外貨準備高を1カ月の輸入金額以上とする

- ・債務償還比率(DSR)を削減する
- ・対外債務の未払金額を削減する

④ 既存の優先項目等、財政支出の優先分野を見直す

表3-12 主要経済計画指標

	87/88	89/90	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95
GDP実質成長率 %	7.2	5.6	4.2	4.2	5.3	5.0	5.0
87/88年値 (1)	353.9	401.7	418.3	435.8	458.7	481.7	505.8
名目 (1)	353.9	1284.6	1768.3	2601.1	3885.3	4581.3	5291.4
平均インフレ率	172.6	56.5	24.6	41.2	41.9	12.3	10.0
輸出 (2)	289.3	217.5	183.4	202.1	230.0	290.4	328.6
伸び率 %	-26.5	-24.6	-19.8	15.8	-2.0	29.5	14.2
輸入 (2)	-622.3	-591.2	-592.9	-557.1	-536.7	-664.2	-676.5
伸び率 %	17.1	-23.8	0.3	-4.2	-3.7	23.8	1.9
経常収支/GDP %	-15.2	-11.9	-9.4	-4.1	-4.9	-5.8	-5.0
除：無償援助 %	-30.7	-19.1	-20.3	-13.3	-12.7	-13.6	-12.3
総合収支 (2)	-37.0	-62.2	-107.0	-44.9	-41.7	26.7	64.2
外貨保有高 (2)	39.3	23.4	34.4	46.7	64.7	79.7	94.7
DSR 計画 %	73.6	129.2	103.3	90.0	81.9	70.6	64.7
実績 %	44.0	65.3	65.4	70.2	65.5	70.6	64.7
歳入無償/GDP %	7.8	8.4	10.6	15.5	14.0	14.5	14.5
歳入/GDP %	6.1	6.9	7.0	7.4	7.0	7.9	8.3
歳出/GDP %	11.8	13.0	14.3	18.0	17.1	19.2	18.3
経常経費 %	6.6	7.2	6.9	8.7	7.3	8.3	8.2
開発経費 %	5.2	5.8	7.4	9.3	9.8	10.9	10.1
歳入欠損/GDP %	-4.4	-5.6	-3.7	-2.3	-3.0	-4.7	-3.8
除：無償援助 %	-6.1	-6.1	-7.3	-10.6	-10.1	-11.3	-10.0
通貨供給M2 (2)	26.7	94.4	138.6	165.6	275.2	317.8	367.1
M2伸び率 %	203.0	56.9	46.8	19.4	66.2	15.5	15.5

注：(1) 10億US\$、(2) 百万\$

出所：Rehabilitation and Development Plan, 1991/92-1994/95

(課題)

- ① 輸出力の改善と多角化
- ② 民間貯蓄の改善と政府の浪費の削減による資金の機能的な活用
- ③ 投資拡大
- ④ 債務の削減
- ⑤ 経済社会政策を効果的に行うため、政府予算の改革

2) 対外経済政策

- ① 外貨交換公定レートを引き下げて市場レートに統一
- ② 外貨割当制度に一般許可制度(OGL: Open General License)と輸入特例制度(SIP: Special Import Programme)を採用
- ③ 政府歳入の関税依存状態の是正と輸出関税の削減と輸入関税率の定率化
- ④ コーヒー輸出依存体質の改善と輸出品目の多角化
- ⑤ 輸出投資環境改善、エンテベ国際空港運営改善、免税地域設立

3) 財政政策

- ① 財政の健全化
 - ・政府の財政政策が経済安定化政策の阻害要因とならないように慎重を期す
 - ・中期的に意義のある支出項目のみを採択する
 - ・経済の自立を長期的に達成する目標を維持する
- ② 歳入の改善
 - ・歳入庁を設立して徴税能率を向上する
 - ・消費税と所得税を中心とした税体系とし、関税依存から脱却する
- ③ 公営企業財政負担の軽減
 - ・公営企業の経営効率改善による経済発展促進と財政依存の削減
 - ・公営企業数の削減と民営化
- ④ 効率向上と収益性を財政に導入

表3-13 財政指標

% GDP	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95
歳入	7.0	7.4	7.0	7.9	8.3
歳出	14.3	18.0	17.1	19.2	18.3
經常支出	6.9	8.7	7.3	8.3	8.2
開発支出	7.4	9.3	9.8	10.9	10.1
政府貯蓄	0.1	-1.3	-0.3	-0.4	0.1
歳入欠損	-3.7	-2.3	-3.0	-4.7	-3.8
除: 無償援助	-7.3	-10.6	-10.1	-11.3	-10.0
国内借入 (10億US\$)	5.0	-32.7	-32.3	-55.2	-135.0
外国借入 (百万ドル)	214.0	206.2	247.1	409.5	425.8

出所: Rehabilitation and Development Plan, 1991/92-1994/95

4) 金融政策

- ① 市場を中心にした金融システムの再建
 - ・金融市場の設立（まず、低リスクマーケット、その後高リスクマーケット）
- ② インフレ削減を主眼とした金融政策の継続
 - ・作物金融の赤字非効率運営の改善
 - ・金利調整や備蓄用件の採用による金融市場成長率の制御
 - ・金融市場を設立した後には市場を通じた金融制御を採用する
- ③ 貯蓄を増進する金利政策の採用
 - ・貯蓄を拡大するとともに資金需要の拡大を損なわない金利を運営する

5) 個別分野政策

- ① 経済の自立と複合化を促進するため個別分野の経済政策を策定する
 - ・分野間の相互関連の促進と農産加工や鉱物資源活用促進
 - ・輸入代替を効率よく導入する
 - ・輸出志向産業への投資拡大と外国市場の拡大
 - ・産業用の中期投資資金源及び資本市場発展のため銀行活性化
 - ・自前の技術力を改善するため研究及び技術の流入促進
 - ・経済基盤の再建と拡大及び維持管理
- ② 人的資源の開発
- ③ 農業分野
 - ・食糧の自給と食糧安定保障
 - ・農産物加工と流通システムの改善と競争力強化による輸出の多角化
 - ・生産者に生産意欲を与える生産者価格の維持
 - ・土地生産性の向上
 - ・農業生産を改善する研究及び普及活動の拡充
- ④ 工業分野
 - ・民間部門の輸出競争力の改善と輸入代替を促進するため政策規制の改正
 - ・戦略分野及び独占が望ましい分野を除く公営企業民営化と非独占化
 - ・政府の通貨切り下げ政策で損失を被る優良企業の救済
- ⑤ 運輸政策
 - ・道路網の維持管理を行うための経常経費の確保
 - ・道路、鉄道、航空、海運の総合的効率的な利用
- ⑥ エネルギー政策
 - ・都市及び農村の電化促進

- ・投資継続を可能とする適正なレベルまで電気料金の引き上げ
- ・電力供給網の拡充による森林保全の促進

⑦ 鉱業政策

- ・民間による開発促進
- ・政府による産業用鉱物の需要拡大

⑧ 観光政策

- ・観光振興と環境保全の両立

⑨ 社会福祉政策

- ・社会的弱者に的を絞った貧困の救済
- ・人口の過半を占める子供を対象とした児童行動計画(National Plan of Action for Children)の策定と実施
- ・保健、住宅、安全な飲料水に関する基礎教育の拡充
- ・社会福祉活動に対する民間資金の導入

⑩ 教育政策

- ・就学年齢にある全ての国民に基礎教育の拡充

⑪ 保健政策

- ・国民の大多数に基礎・予防保健サービスの提供
(財政状態が改善するまでは病院医療に優先して行われる)

⑫ 住宅政策

- ・コミュニティー参加による望ましい住環境の創造

⑬ 行政能率の向上

計画の速やかな実施を促進するため、以下の方針で政府行政を改善する。

- ・政府投資を政府が主導的役割を果たすべき分野に集中
- ・交通やエネルギーや流通等、社会基盤の制限要因改善
- ・優先分野に対する投資といえども、投資効率向上
- ・民間やNGOの活動にまかされる分野から撤退
- ・分野別の政策を実現する民間の成長を助けることを目的とした、政府省庁の政策能力向上
- ・民間もしくは公営企業が垂直関係や水平関係を強化する投資意欲増進

表3-14 RDP分野別投資額 (1991/92-94/95)

(単位:百万ドル)

	事業数	投資額	割合	前計画割合
農業	41	240.2	12.9%	13.5%
環境	14	44.4	2.4	2.7
工業	18	165.5	8.9	15.1
鉱業・エネルギー	11	273.9	14.7	8.1
行政	39	187.1	10.1	2.2
社会基盤	67	603.9	32.5	36.0
運輸・通信	38	315.8	17.0	19.0
観光・野生生物	8	27.0	1.5	3.4
合計	236	1,857.8	100.0	100.0

出所: Rehabilitation and Development Plan, 1991/92-1994/95

3-3-3 現行の開発計画

第2次復興開発計画(1990/91年~1993/94年)以降、第3次復興開発計画は策定されていない。しかしながら、セクター毎には各々のプログラムが有り、道路セクターに関しては現在3カ年計画を実施中であり、次の10カ年計画を策定中である。

しかしながら、政府の開発方向に関しては、“Action Plan for Poverty Eradication”があり、次の分野に優先順位を与えている。

- (1) 良い政府と安全の確保
- (2) 経済インフラ特に道路セクター
- (3) 投資の拡大
- (4) マクロ経済の安定
- (5) 人的開発(初等教育と保健)

第4章 ウガンダ国の交通行政・関連法規

4-1 ウガンダ国の交通輸送の現状

ウガンダの交通問題は国の基幹産業である農業を振興するための、地方道路網の拡充及び内陸国として海への出口の確保とカンバラ市内の交通混雑緩和に代表されている。運輸施設は、政治の混乱によって荒廃している上に陸封国であるため、ケニアやタンザニア経由の長距離輸送ルートがコストアップ要因であり、過積載トラックによる道路破壊と輸出入の両面で経済的に大きな障害となっている。図4-1にウガンダ国の交通網図を示す。

政府は世銀と協力し、総合交通計画によりケニアのモンバサ港から(1,300km)の大量輸送品目をアフリカ横断道路による輸送ではなく鉄道輸送に転換させるとともに、フェリー輸送によるタンザニア(1,700km)及びケニア・ルートを開発して道路輸送への依存の減少を目指している。

輸送分野は第1次国家再建開発計画では、投資資金の29%を割り当てられて、その後の第2次計画(1990/91~1993/94年)では19%を割り当てられ、最優先分野とされている。資料8に“Uganda Transport sector Policy”を示す。

現在ウガンダ国政府は、交通セクター3カ年計画(1996/97~1998/99年)を実施中であり、政府は引き続き道路サブセクターの維持管理に高い優先順を与えている。そのため、1997/98年における13.5百万USドルの予算を1995/96年には17百万USドルに引き上げている。

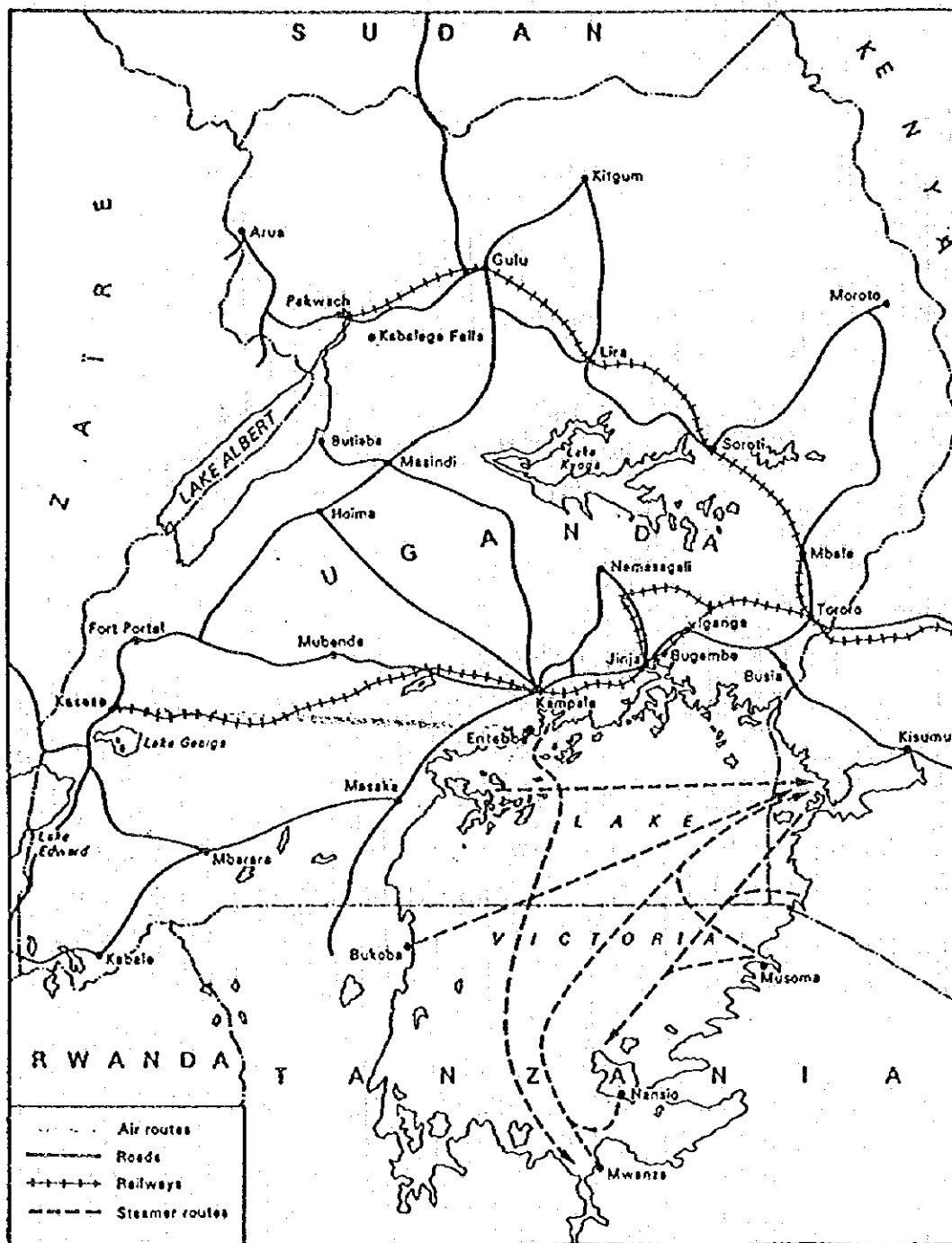
総合交通の輸送概況を示す最新のデータが得られないため、1988~1992年の概要を次表を表4-1に示す。貨物輸送の機関分担に関しては、世銀によれば、1991年に道路の分担率が90%を占めている

表4-1 運輸概況

	1988	1989	1990	1991	1992	
鉄道	旅客(千人)	117,592	69,012	108,322	59,750	62,696
	貨物(千トン)	82,939	90,391	102,867	139,359	119,134
	家畜(千頭)	117	202	1	75	138
	手荷物(千トン)	933	2,439	2,277	2,000	1,529
道路	民間車両(台)	32,913	34,938	35,492	39,098	43,183
	民間輸入数(台)	5,263	5,950	4,574	5,139	4,655
	公用車登録(台)	2,680	3,370	3,043	3,919	2,979
航空	旅客(千人)	122	220	151	156	166
	貨物(トン)	3,837	25,747	9,965	7,887	12,837
	郵便(トン)	268	516	107	264	240

出所: Background to the Budget 1993-94, The Republic of Uganda

図4-1 ウガンダ国交通網図



出所: Uganda Geographies, Uganda and Beyond, Longman Uganda Ltd

4-1-1 鉄道

ウガンダには延長1,228kmの鉄道が敷設されており、ケニア鉄道を經由してインド洋岸のモンバサまで結ばれている。

鉄道は植民地時代に敷設されたものであるが、今日では修復の必要に迫られている。鉄道運輸はウガンダ鉄道公社(URC)が貨物と乗客の輸送を行っているが、車両の荒廃や故障等輸送面の課題が多く、また道路輸送との競合にさらされており、1985年には234千旅客kmであった輸送量は95年には30千旅客kmと約8分の1の水準まで減少した。

ビクトリア湖を横断する鉄道貨車の輸送はウガンダ鉄道の収入の約40%を占めており、古くはウガンダのジンジャからタンザニアのムワンザとケニアのキスムが結ばれていたが、1980年代にカンバラ郊外のポート・ベル港に貨物ターミナルが建設され、3隻のフェリーがタンザニア・ルートを含め稼働している。

また、世銀の「Transport Rehabilitation Project」(Staff Appraisal Report)によれば、現在隣国ケニアに見られるような、鉄道による海上コンテナ輸送のためのドライポートの建設が計画されている。

4-1-2 道路

国内道路延長は26千kmであるが、このうち19千kmは全天候型の道路で、またその内2.3千kmがアスファルト舗装である。路面状態は全体として良くないが、ビクトリア湖北岸の幹線道路は改修がほぼ終わり、その他の幹線道路も改良が進んでおり、道路に大穴があいたままの状態はほぼ見られない。近年では地方道路の改修も大規模に行われつつある。

一方、車両台数は着実に増加しており、1992年はオートバイを含め49千台であったが、1995年には倍の96千台になった。

1992年以降、輸入車の数は急速に増加しており、その殆どは日本車の中古車が占めている現状である。さらに、現地でのヒアリングによれば、特に最近2年間に急激な増加が観測されているとのことである。次の表4-2に1988~1995年における車両登録台数を示す。しかしながら、それに伴う道路交通事故が増加し、社会問題になっている。

表4-2 ウガンダ国における車両登録台数の伸び (1988~1992)

NEW REGISTRATIONS OF VEHICLES BY TYPE: 1988-1995

Table 05:

Vehicle Type	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
GOVERNMENT								
Cars	17	18	55	25	85	52	60	37
Trucks	129	90	174	72	143	42	32	49
Pick-ups & 4-wheel drive	349	539	268	255	392	221	457	175
Minibuses (2)	101	37	219	263	24	20	28	220
Large buses	0	3	3	6	12	3	7	0
Tractors	126	19	95	45	92	15	9	39
Motorcycles	323	131	876	286	430	333	712	443
Other	151	29	92	61	31	52	23	30
Total	1,196	866	1,782	1,013	1,209	738	1328	993
PRIVATE (1)								
Cars	1,812	1,665	685	1,128	1,465	1,794	3,889	5,286
Trucks	498	795	315	306	174	283	447	699
Pick-ups & 4-wheel drive	1,418	1,617	1,443	1,434	1,049	1,713	2,735	4,769
Minibuses (2)	329	571	684	632	813	1,450	2,487	2,474
Large buses	89	49	18	30	45	30	84	139
Tractors (3)				80	162	118	215	241
Motorcycles	432	554	894	1,443	818	1,411	4,166	10,560
Other	685	699	535	86	129	66	58	23
Total	5,263	5,950	4,574	5,139	4,655	5,853	14,061	24,191
TOTAL								
Cars	1,829	1,683	740	1,153	1,550	1,846	3,949	5,323
Trucks	627	885	489	378	317	305	479	748
Pick-ups & 4-wheel drive	1,767	2,156	1,711	1,689	1,441	1,934	3,192	4,944
Minibuses (2)	430	608	903	895	837	1,470	2,515	2,694
Large buses	89	52	21	36	57	41	71	139
Tractors	126	19	95	125	254	133	224	280
Motorcycles	755	695	1,770	1,729	1,248	1,744	4,878	11,003
Other	838	728	627	147	160	118	81	53
Total	6,459	6,816	6,356	6,152	5,864	7,591	15,389	25,184

Note: (1) Includes Project vehicles for all years and Diplomatic vehicles from 1992. All Diplomatic vehicles registered in 1994, however, have been categorised as "CARS" and "MOTOR CYCLES" only due to lack of detailed information about them.
 (2) Include medium Buses.
 (3) Tractors are included under "other" vehicles for 1988-1990.

SOURCE: Ministry of Works, Transport and Communications.

4-1-3 航空

エンテベ空港は1971年までは利用国際旅客が365千人(内乗り継ぎ185千人)で、貨物の取扱量も多い空港であったが、1979~80年に空港施設は破壊された。その後、基本的な旅客施設と空港運行施設は援助により改善されて、1993年にはターミナルビルが建設され、昨年度新たに滑走路の大規模改修が実施された。

国内には地方空港が12カ所設置されているが、定期航空便は開設されていない。国営航空のウガンダ航空は小型のジェット旅客機数機を保有し、ケニアのナイロビとの間に就航している。このため、1995年のエンテベ空港の利用者数は、299千人まで回復している。

4-2 道路行政

道路総延長26,000kmのうち、約8,000kmは1～3級道路に分類される主要道でMOWTCが管轄し、他は地方政府(MOLG)の管理となっている。

MOWTCが所管する主要道1～3級は概ね以下の基準により区分されている。

1級道路：首都カンパラと隣国を結ぶ道路：4,000km

2級道路：1級道路と地方都市を結ぶ道路：2,263km

3級道路：地方都市と農村地域を結ぶ道路：1,675km

各道路の番号は付されておらず、始点及び終点の都市名を付し、道路名としているが、簡単な道路台帳は、世銀の道路10カ年計画の下で作成された。

その他都市内道路延長は約700kmで、残りが地方道からなっている。道路密度0.13km/km²を人口密度(85人/km²)及びNGPと比較すると、先進国の道路密度(1.0～2.0km/km²)の標準からはかなり下回っている。

MOWTCの管轄する道路の舗装率は26.5%である。1986年以降、優先的な交通の確保を勘案し、道路維持管理に1～3の優先順位を付けている。

1. 1986年以降リハビリを実施した主要幹線道路
2. 主要幹線道路に接続する他の道路網
3. 1、2以外の全ての道路

幹線道路の建設及び維持管理はMOWTCによって実施されている。また、MOWTCは全ての運輸交通行政に関わっており、

- (1) Civil Aviation Authority
- (2) Uganda Posts and Telecommunication Corporation
- (3) Corporation, Uganda Transport Company
- (4) Uganda Railway Corporation
- (5) Uganda Airlines Corporation
- (6) Transport Licensing Board
- (7) National Transport Safety

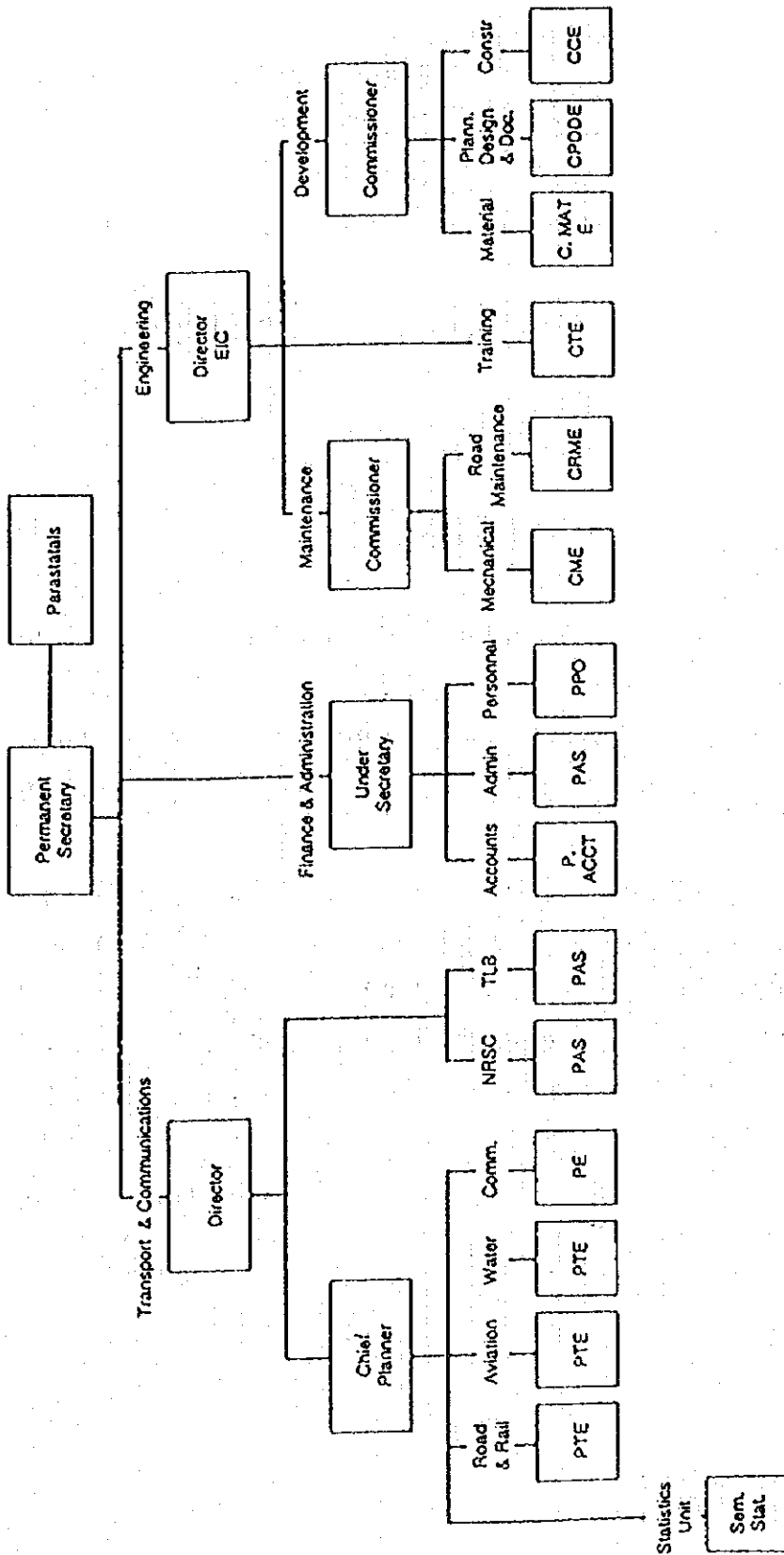
を所轄している。

1993年、MOWTCは、次図4-2、4-3に示すように、EngineeringとTransport and Communicationの2つの組織に分割された。このうちEngineering Directorateが幹線道路の計画から建設及び維持管理を所轄している。Road Maintenanceに関しては、MOWTCは、21の地区に分割している。

さらに、Chief Engineerの下に6人のprincipal engineerがおり、1人が計画、1人が発注、そして他の4人が中央、東西、北の4地域の道路維持管理の総指揮を執っている。また、それぞれのセンター及び地域にワークショップを保有しており、1992年末での保有機械数は1,094.4台で、4割が軽便な建設機械であり、6割が重機になっている。前述した世銀報告書によれば、保有機械の32%は、5年以内の車齢であり、4年以上が全体の7割を占め

ている。このうち、稼働状況にあるものは全体の65%である。

近年の政府は“Uganda Transport Sector Policy”（附属資料8）により、民間建設業者育成を図るため、MOWTCの道路維持管理の大半を民間に委託する方針を打ち出し、保有機械の多くを民間業者にリースしている。



- | | | | |
|------|---------------------------------|---------|---|
| EIC | - Engineer-in-chief | CME | - Chief mechanical engineer |
| PTE | - Principal transport economist | CRME | - Chief road maintenance |
| PE | - Principal economist | CTE | - Chief training engineer |
| PAS | - Principal assistant secretary | C.MAT.E | - Chief materials engineer |
| PPO | - Principal personnel officer | CPODE | - Chief planning, design and documentation engineer |
| NRSC | - National road safety council | CCE | - Chief construction engineer |
| TLB | - Transport licensing board | | |

Figure 4-2 Organizational Structure: Ministry of Works, Transport and Communications

4-3 道路予算

先に述べたように、現在、ウガンダ国政府は第3次復興開発計画を策定していないため、全セクターをカバーする国家開発計画を有していないが、セクター毎に3～4年間のローリングプログラムを有しており、予算編成時にその見直しを行い、次年度のセクター予算を組んでいる。また、限られた原資を有効に利用するため、進行中のプロジェクトを重視しながらセクター毎の3年間のローリング開発・改良計画を策定している。

ウガンダ国政府は“Uganda Transport Sector Policy”に述べられているように、道路セクターの維持管理に最優先順位を与えており、例えば、1995/96年における主要道路維持管理4カ年計画予算は2年目に入り、1994/95年の13.5百万US\$から17.0百万US\$に伸びている。

しかしながら、同予算も援助に頼っているため、最終的には自国原資により、道路維持管理費を拠出する目標である。その他道路改良及び新設は、外国の援助によっている。次表4-3にSector Review Findings And Priorities 1996/97-1998/99を示すが、1996/97年には道路維持管理費として20.0百万US\$が予定されている。

なお、政府方針として政府保有の建設機械を民間建設業者にリースし、民間業者を育成(民営化を図り)1996年には維持管理予算の50%を1998年には75%を民間業者に外注する方針である。

現在ウガンダ国政府は、全国道路10カ年計画(RSDP: Ten Year Road Sector Development Programme (1996/7-2005/6))を世銀の援助により策定中であり、その最終報告書が今年11月パリで開催予定のドナーミーティングに提出されることとなっている。RSDPは97年度より開始され、総額1,000百万US\$の道路プロジェクトを提案しており、今般我が方に要請のあったプロジェクト区間のうちの4区間についてもRDSPの対象となっている。

資料12に“Highway Planning, Design & Documentation Section”に現在MOWTCが想定もしくは実施中の交通プロジェクト一覧をプロジェクト別に援助国/機関、内容、期間、進捗状況について示す。

表 4 - 3

SECTOR REVIEW FINDINGS AND PRIORITIES 1996/97-1998/99

SECTOR/VOTE	SECTOR REVIEW FINDINGS	PRIORITIES FOR 1996/97 - 1998/99
<p>Defence and Security 021 MOO, 001 OP (Programme 07 only)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • share of budget increased in 1995/96 due to increase in rebel activity in north of country. 	<ul style="list-style-type: none"> • need to retain budget share until situation in north is stabilised.
<p>Transport and Communications MWTC, MLG, Decentralised Programmes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Need to continually raise trunk road maintenance allocations to meet donor commitment. • Need to shift road maintenance and other recurrent expenditures (feeder and urban road maintenance, and recurrent subsidies) from development budget to recurrent budget. • recurrent implications of Highway Programme not known yet. • No steps taken to draw up exit plan for Soroti Flying School. • Need to assess the potential for closing the Wood workshop and privatising the CML. • Need to resolve issue of subsidy arrears for URC. • USAID funding for feeder roads ends FY95/96. • Large increase in counterpart funding required for TR16F ADB Feeder Roads project. • Informal evidence that municipalities and districts do not adequately fund urban and feeder roads maintenance. 	<ul style="list-style-type: none"> • Government trunk road maintenance requirement for FYs 96/97 and 97/98 is US\$ 20m, US\$ 24m, and probably at least US\$ 26m for FY 98/99. The requirement will continue to increase until Government finances all its maintenance. • Moving all recurrent expenditure from DB to RB will increase Vote 016 by over 500% and Vote 015/01 by 1783%. • Highway Programme: RB implications depend on size of programme, donor commitments etc. One result could be lower BFP outer year increments in the requirement for trunk road maintenance funding. • Draw up exit plan for Soroti Flying School immediately (ie. during FY95/96). Potential savings of MWTC Ushs 780 million per year plus value of sale. • Closing the Wood Workshop and privatising CML will save MWTC Ushs 122 million per year plus sale values. • URC subsidies in this year's Budget of Ushs 1.6 bn per year. Failure to close non-commercial lines will cost Government an additional Ushs 6.4 bn this FY. • TR16F: Government counterpart requirement for 5 year project lifetime is US\$ 9m. In FY94/95-95/96, only US\$ 1 m paid. Hence, need to budget Ushs 2.68 bn in counterpart funding towards this project alone in each of the FY 96/97-98/99. Again, need to close down rehabilitation projects

出典：Background to the Budget 1996-1997 (and National Development Strategy 1996/97-1998/99),
Ministry of Finance and Economic Planning, June 1996

4-4 道路関係法令及び技術基準

4-4-1 軸重制限

ウガンダ国政府は、近隣諸国と共同で舗装破壊の原因となる過積載車の取締り、即ち軸重制限の規制を行い、かつ道路安全を促進することとしており、1993年、下記のように最大軸重を決定した。

単軸 10トン

2軸 16トン

3軸 24トン

また最大車重量に関して、次図4-4に示すよう2軸トラック16トン、3軸トラック24トン、6軸トレーラー48トン、連結車2軸18トン、3軸26トンと定めている。

Directorate of Engineering

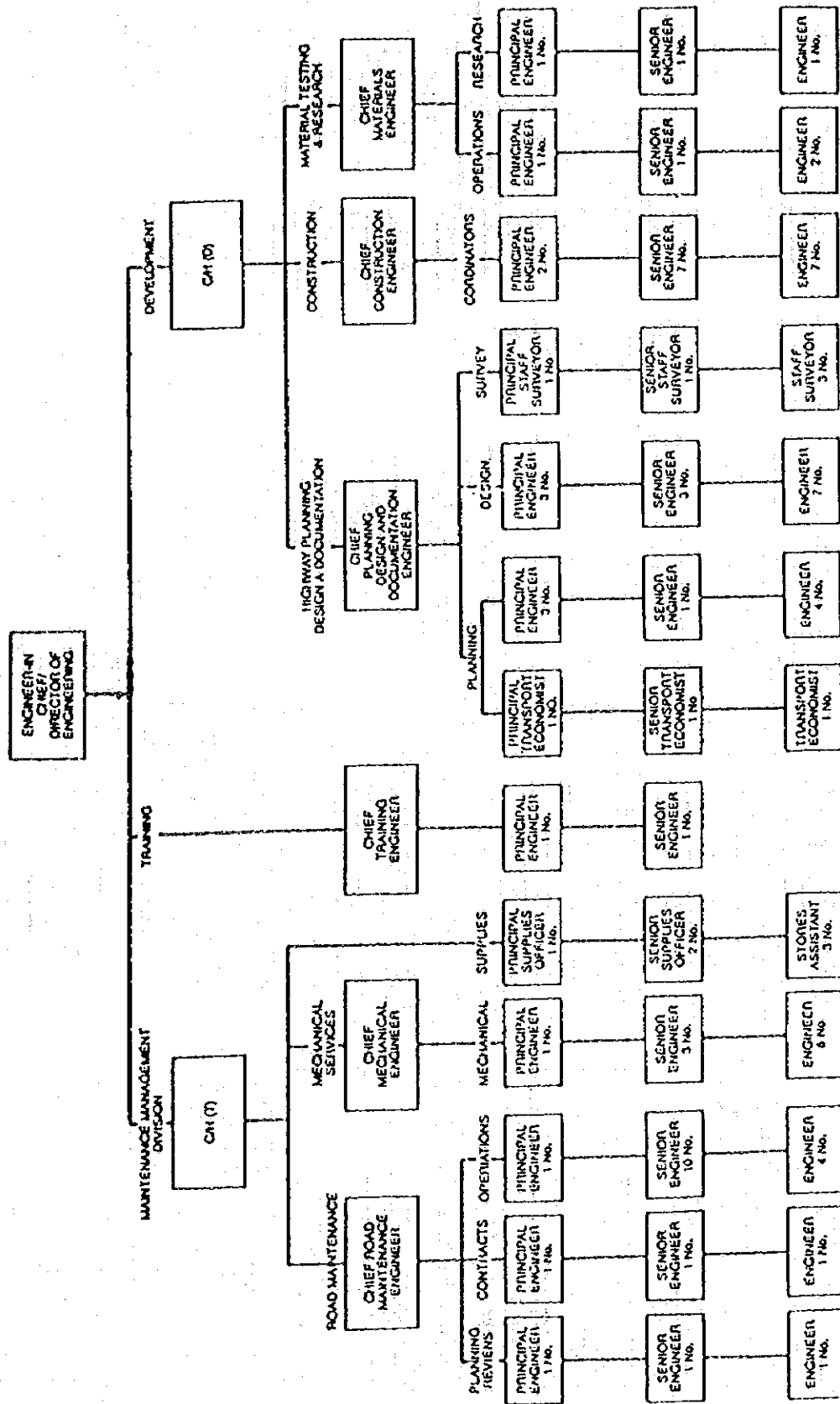


Fig 4 - 3 Establishment of Ministry of Works, Transport & Communications

PUBLIC NOTICE



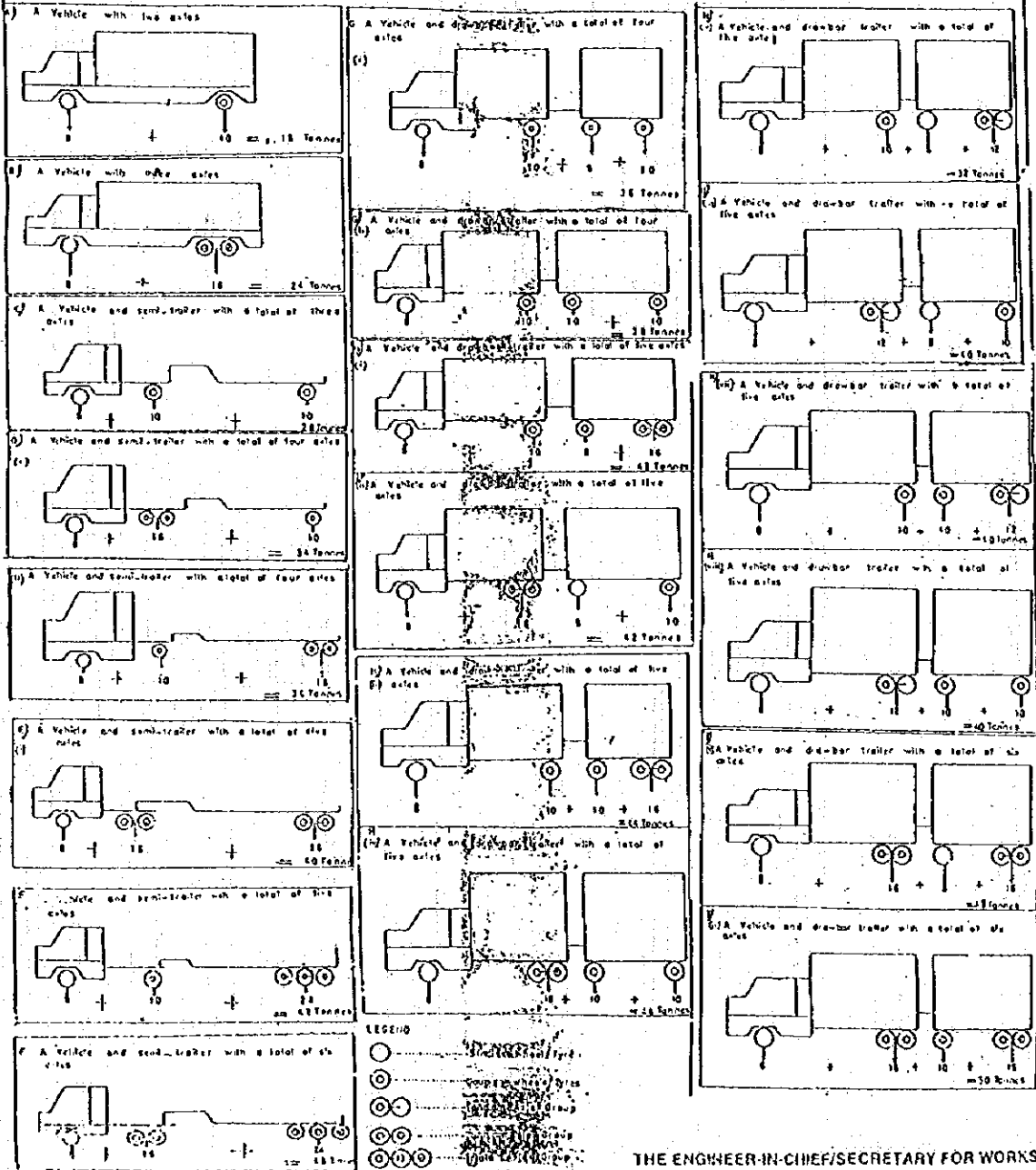
The Republic of Uganda

Ministry of Works, Transport and Communications The Traffic and Road Safety (Weighbridges) Regulations, 1993

The public is hereby informed that in accordance with the Traffic and Road Safety (Weighbridges) Regulations, 1993, control points have been set up at Namute 32 kms from Malaba and 21 kms from Malaba-Jinja Road and at Nakbizzi 40 km from Jinja on Jinja Kampala Road. Vehicles operating on our roads should conform to the following axle load specifications:

- a) a single axle load with one tyre - 8 metric tonnes
- b) a single axle load with double tyres - 10 metric tonnes
- c) maximum tandem axle load - 18 metric tonnes

Vehicle operators who do not conform to the axle load and gross weights diagrammatically detailed below and dimensions provided by the law shall be liable to prosecution.



THE ENGINEER-IN-CHIEF/SECRETARY FOR WORKS

图 4 - 4 1993年車輛重量及軸重制限

4-2-2 幾何構造

MOWTCは調査団の質問票に対し設計基準はあると回答しているが、実際にはプロジェクト毎に定めているケースが多い。

世銀の道路改良プロジェクトで採用された幾何構造基準を表4-4に示す。また、カンパラ～エンテベ道路改良では、舗装及び路肩幅員及び一部嵩上げ区間以外については現道の線形をそのまま踏襲している。

EUの南バイパスF/S調査では、設計速度80km/時に対し、車線幅は2×3.75m、路肩2m、最小平面曲線半径350m、最小縦断曲線半径550m及び最大縦断勾配5%が採用されている。

なお、表4-5には参考までにアフリカ横断道路設計基準(案)を示した。

表4-4 ウガンダ世銀道路改良プロジェクト設計基準

<i>Terrain</i>	<i>Flat</i>	<i>Rolling</i>	<i>Hilly</i>
Design Speed	90 kph	80 kph	60 kph
Carriage Width	6 m	6 m	6 m
Shoulder Width	1.5 m	1.5 m	1.5 m
Minimum Horizontal Curve radius	315 m	240 m	125 m
Maximum Grading	3%	5%	8%
Road Crossfall			
(a) Carriageway	2.5%	2.5%	2.5%
(b) Shoulders	5.0%	5.0%	5.0%

出典：Transport Rehabilitation Project : Staff Appraisal Report

表4-5 アフリカ横断道路設計基準(案)概要

道路種別		S (4車)			I-A					I				II			
平均日交通量(A D T) ¹⁾		5,001~30,000			2,001~5,001					251~2,000				<250			
地形種別		平	丘	山	平		丘	山		平	丘	山		平	丘	山	
					望ましい値	最小		最小	例外			最小	例外			最小	例外
設計速度 (km/h)		120	100	80	120	100	80	60	50	100	80	60	50	100	80	60	40
用地幅 (m)		60	60	60	60	60	60	60	60	40	40	40	40	25	25	25	25
道路全幅 (m)		21.0 ²⁾	21.0 ²⁾	19.0 ²⁾	12.0	11.0	11.0	9.5	8.5	9.0	9.0	8.0	7.5	7.0	7.0	6.0	6.0
車道幅員 (m)		2-7.5	2-7.5	2-7.5	7.0	6.5	6.5	6.5	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0	5.5	5.5	5.0	5.0
路肩幅員 (m)		3.0	3.0	2.0	2.5	2.25	2.25	1.5	1.25	1.5	1.5	1.0	0.75	0.75	0.75	0.5	0.5
最小曲線半径 (m)	望ましい値	1,000	700	400	1,000	700	400	200	150	700	400	200	150	700	400	200	100
	絶対最小値	570	380	230	570	380	230	120	80	380	230	120	80	380	230	120	55
最大片勾配 (%)		10 ³⁾			10 ³⁾					10 ³⁾				10 ³⁾			
最大縦断勾配 (%)	望ましい値	3	4	6	3	4	5	7	8	4	5	7	8	4	5	7	8
	絶対最大値	4	5	8	4	5	6	9	10	5	6	8	10	5	7	9	10
舗装タイプ		セメント、アスファルト、コンクリート			セメント、アスファルト、コンクリート					2層式アスファルト表面処理				締固め砂利、土砂運			
横断勾配 (%)	舗装	2			2					3				4			
	路肩	4			4					5				6			
橋梁設計荷重		New HA (BS153)			New HA (BS153)					New HA (BS153)				New HA (BS153)			
橋梁最小幅員 (m) 除石幅 ⁴⁾		2-8.5	2-8.5	2-8.5	8.0	7.5	7.5	7.5	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	6.5	6.5	6.0	6.0

- 注) 1) 工事完成より10年後の推定交通量
 2) 中央分離帯幅員を含まず。
 3) 経済的に必要な箇所のみ12%の最大片勾配の採用も可。
 4) 歩道幅員を含まず。

4-4-3 舗装設計

ウガンダ国においては、舗装設計に、“Guide to Structural Design of Bitumen Surfaced Road in Tropical and Subtropical Countries Road Note 31(Draft 4th edition)” Transport Research Laboratoryを一般的に採用している。

4-4-4 道路交通容量

EUの南バイパスF/S調査においては、次のように乗用車換算の基本交通容量を採用している。

- 往復2車線 2,800台/時
- 往復3車線 4,000台/時
- 往復4車線 8,000台/時

また、乗用車の換算台数に関しては、世銀のカンパラ～エンテベ道路改良報告書では、次のように定めている。

<u>車種</u>	<u>乗用車換算台数</u>	<u>代表車種</u>
Motorcycle	0.5	
Cars/Pick up	1.4	Toyota Corolla
Minibus	1.5	Hiace Mini Bus
Buses	3.0	Hiluxe Pick-up
2-Axle Truck	1.5	2-axle
3-Axle Truck	2.5	3-axle
Truck Trailer	3.0	Truck Trailer

往復2車線の混合交通時間道路交通容量 1,200台/時

4-5 道路維持管理費及び事業化評価モデル

ウガンダ国では道路改良及び維持管理計画策定に関し、世銀の開発したHDM-IIIモデルを採用しており、現在策定中の道路10カ年計画(RDSD)及びカンバラ〜エンテベ道路改良プロジェクトもHDM-IIIモデルによって策定された。

第5章 カンパラ市の概要と道路交通状況

5-1 自然状況

ウガンダの首都カンパラは東西国境のほぼ中央にあり、ビクトリア湖に面し、国際空港を有するエンテベ市の北34km、北緯0°20'という赤道直下とも言える位置にあるものの、標高が約1,000mの高地にあるため、年平均気温が22℃。湖沼性気候のため、温度差も少なく、年間雨量も1,700mm程度あり、緑も多く過ごしやすい。市は、その名前の由来となった7つの丘に囲まれた起伏のある都市である。

現在カンパラ市をカバーする地形図としては1993年、ドイツの援助によって作成された1:2,500デジタル・マップがあり、そのIndexを図5-1に示す。

5-2 社会経済状況

カンパラ市は首都機能の一部をエンテベ市と分かち、一部の省庁をエンテベに置くものの、ウガンダにおける実質的な商工業及び文化の中心となっており、各国組織をはじめ、企業の進出拠点及びウガンダ全土への必需品集配に加え、市民の生活拠点として重要な位置を占め、国家経済の大きな要となっている。

国勢調査は1991年に実施されたものが最近であり、カンパラ地域における人口は77.4万人、人口密度が4,581人/km²で増加率が5.0%と、他のウガンダ市町村における人口増加率平均値2.8%をはかるに上回り、首都への人口流入が如実に現れている。なお、全国道路10カ年計画(RSDP)では現在のカンパラ市き人口を94万人と推定している。

このような背景の下、1992年以降車両の増加も進み、カンパラ市内の交通渋滞は慢性的に発生し、かつ交通事故が多く、社会問題になっている。カンパラ市内における発生交通の2/3はCentral地区に集中している。

Mag. N.

1deg 55min. W.

一葉：5,000Ush

Magnetic Declination as at January 1993.
Annual Change: 2min. East.

INDEX TO SHEETS

7/2 10/2/2	7/1 6/30/1	7/1 6/30/2	7/1 6/30/3	7/1 6/30/4	7/1 6/30/5	7/1 6/30/6	7/1 6/30/7	7/1 6/30/8	7/1 6/30/9	7/1 6/30/10	7/1 6/30/11	7/1 6/30/12	7/1 6/30/13	7/1 6/30/14	7/1 6/30/15	7/1 6/30/16	7/1 6/30/17	7/1 6/30/18	7/1 6/30/19	7/1 6/30/20	7/1 6/30/21	7/1 6/30/22	7/1 6/30/23	7/1 6/30/24	7/1 6/30/25	7/1 6/30/26	7/1 6/30/27	7/1 6/30/28	7/1 6/30/29	7/1 6/30/30	7/1 6/30/31	7/1 6/30/32	7/1 6/30/33	7/1 6/30/34	7/1 6/30/35	7/1 6/30/36	7/1 6/30/37	7/1 6/30/38	7/1 6/30/39	7/1 6/30/40	7/1 6/30/41	7/1 6/30/42	7/1 6/30/43	7/1 6/30/44	7/1 6/30/45	7/1 6/30/46	7/1 6/30/47	7/1 6/30/48	7/1 6/30/49	7/1 6/30/50	7/1 6/30/51	7/1 6/30/52	7/1 6/30/53	7/1 6/30/54	7/1 6/30/55	7/1 6/30/56	7/1 6/30/57	7/1 6/30/58	7/1 6/30/59	7/1 6/30/60	7/1 6/30/61	7/1 6/30/62	7/1 6/30/63	7/1 6/30/64	7/1 6/30/65	7/1 6/30/66	7/1 6/30/67	7/1 6/30/68	7/1 6/30/69	7/1 6/30/70	7/1 6/30/71	7/1 6/30/72	7/1 6/30/73	7/1 6/30/74	7/1 6/30/75	7/1 6/30/76	7/1 6/30/77	7/1 6/30/78	7/1 6/30/79	7/1 6/30/80	7/1 6/30/81	7/1 6/30/82	7/1 6/30/83	7/1 6/30/84	7/1 6/30/85	7/1 6/30/86	7/1 6/30/87	7/1 6/30/88	7/1 6/30/89	7/1 6/30/90	7/1 6/30/91	7/1 6/30/92	7/1 6/30/93	7/1 6/30/94	7/1 6/30/95	7/1 6/30/96	7/1 6/30/97	7/1 6/30/98	7/1 6/30/99	7/1 6/30/100
---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-----------------

The representation on this map of a road, track or footpath is no evidence of a right of way.

SHEET HISTORY

Air Photography by Aerophoto Systems Engineering Co. March, 1993.
Field Survey data by Survey International GmbH.
Mapping data orthographically captured, processed and mapped by the Department of Surveys and Mapping, 1993.

Series U.S.D.6
Edition 1 U.S.D.
Published by the City Council of Kampala, Uganda.

© COPYRIGHT UGANDA GOVERNMENT, 1994.

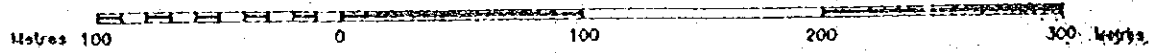


図5-1 ドイツの援助による1993年測量カンバラ市1:2,500デジタルマップ・INDEX

5-3 行政区分と道路行政

現在カンパラ市は、次図5-2に示すように、Central、Makerere Univ.、Kavempe、Nakawa、Kyambogo、Makindye及びRubagaの7つの行政区(Division)からなっており、さらにそれぞれの行政区(Division)は図5-3～5-7に示すように地区(Parish)に分割されている。

ところで、道路行政上のカンパラ市当局の維持管理範囲は、現在もなお、旧カンパラ市Central Division内の道路を対象としており、Central Divisionを除く都市間主要幹線道路はMOWTCによって維持管理されている。図5-8にはカンパラ市とCentral Division及び要請道路区間の関係を示したが、今回MOWTCより改良要請区間として提示された路線は、Central Division内の区間を除くものである。

カンパラ市における道路台帳(路線No、路線名、起点、終点、延長)を附属資料9に示す。

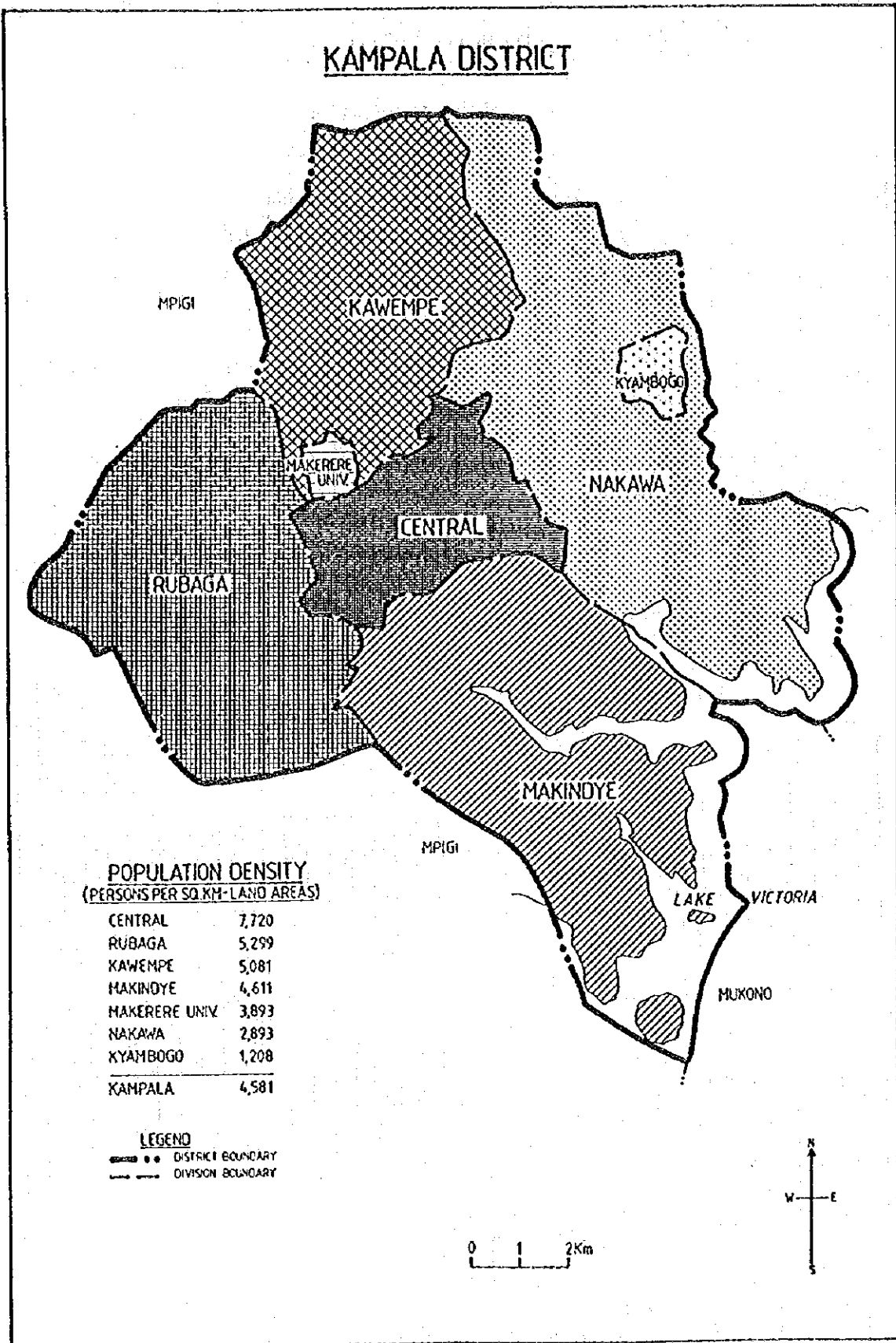
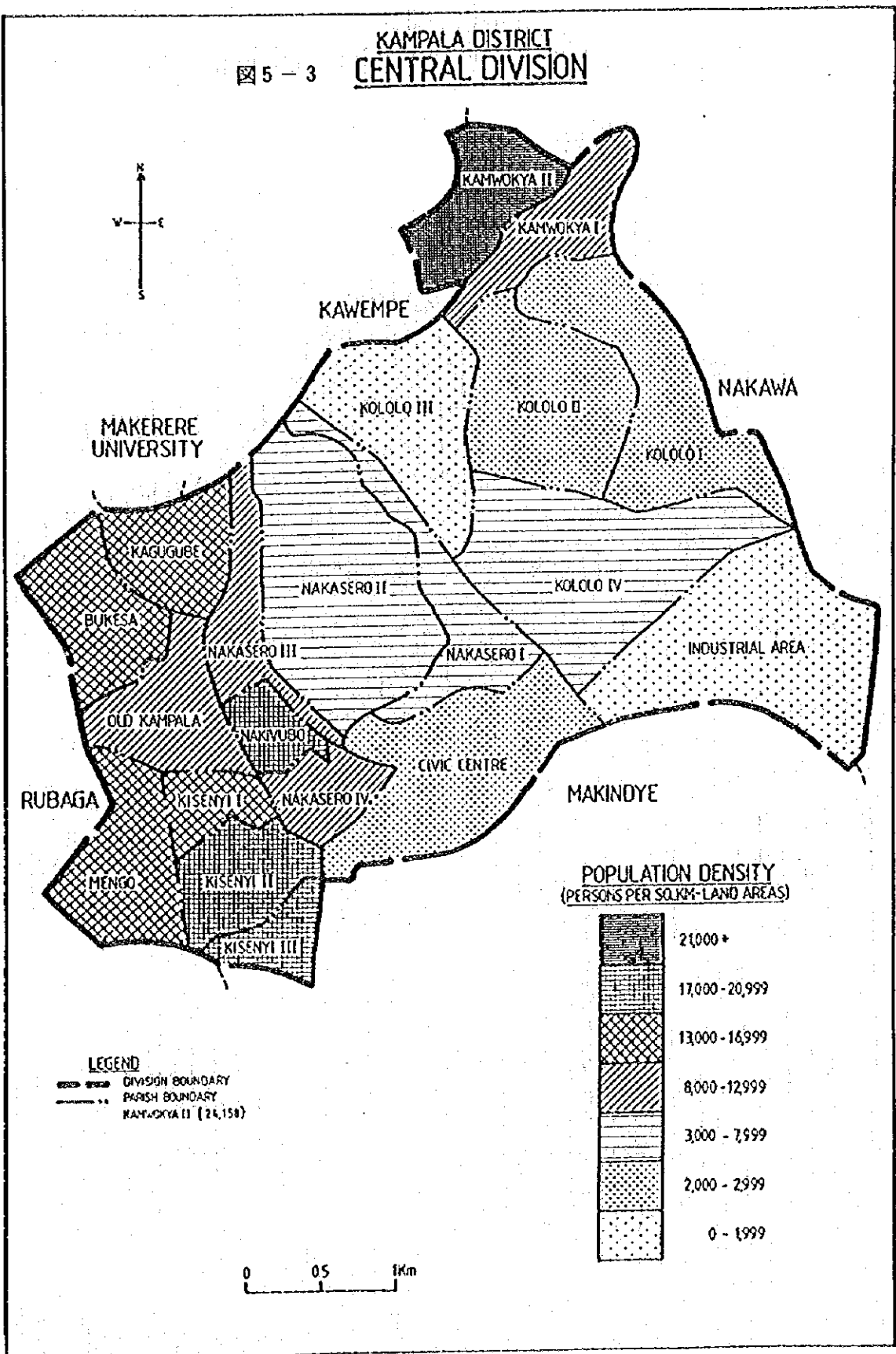


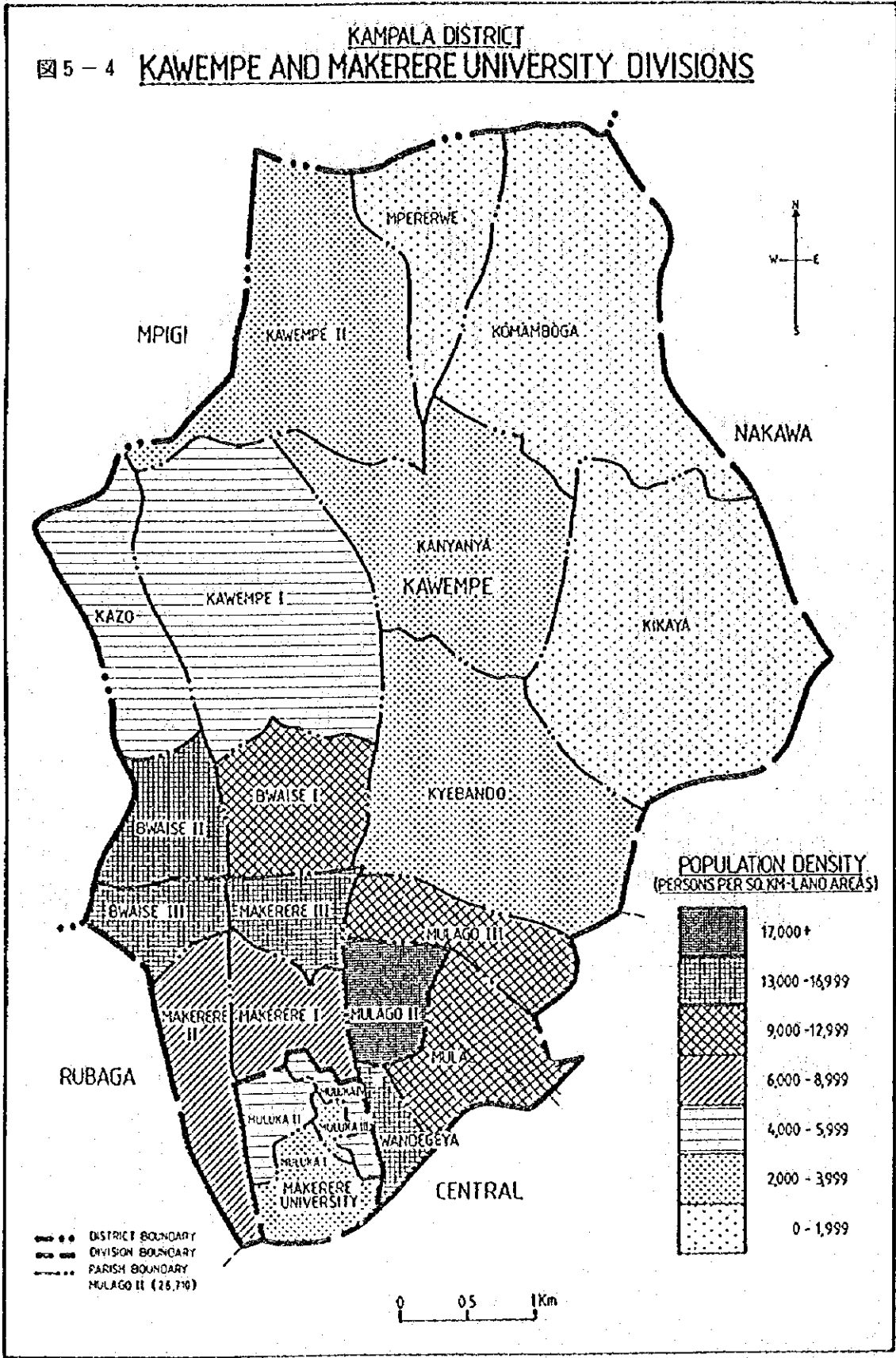
図5-2 カンバラ市と各DISTRICT位置図

**KAMPALA DISTRICT
CENTRAL DIVISION**

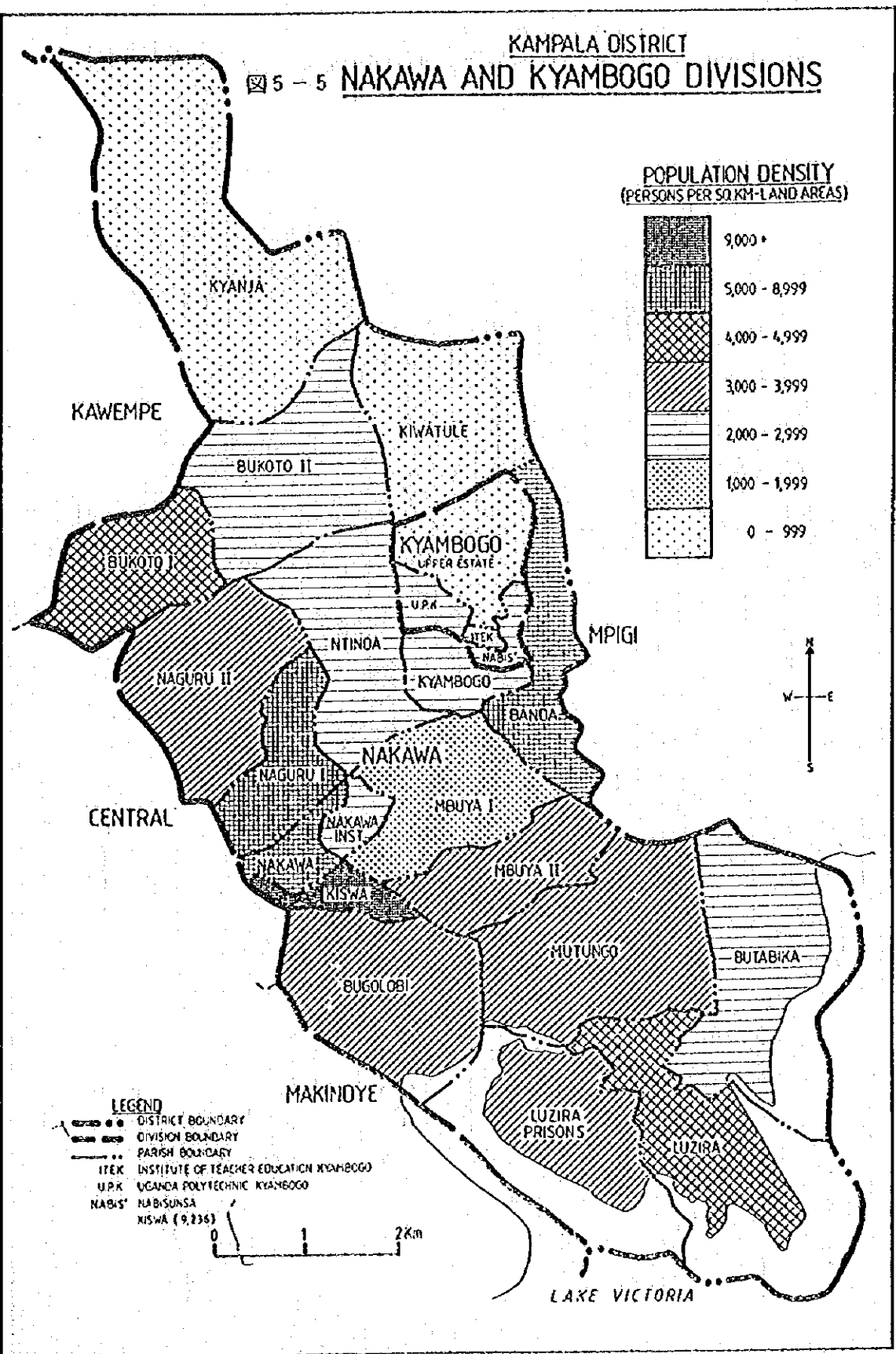
5 - 3



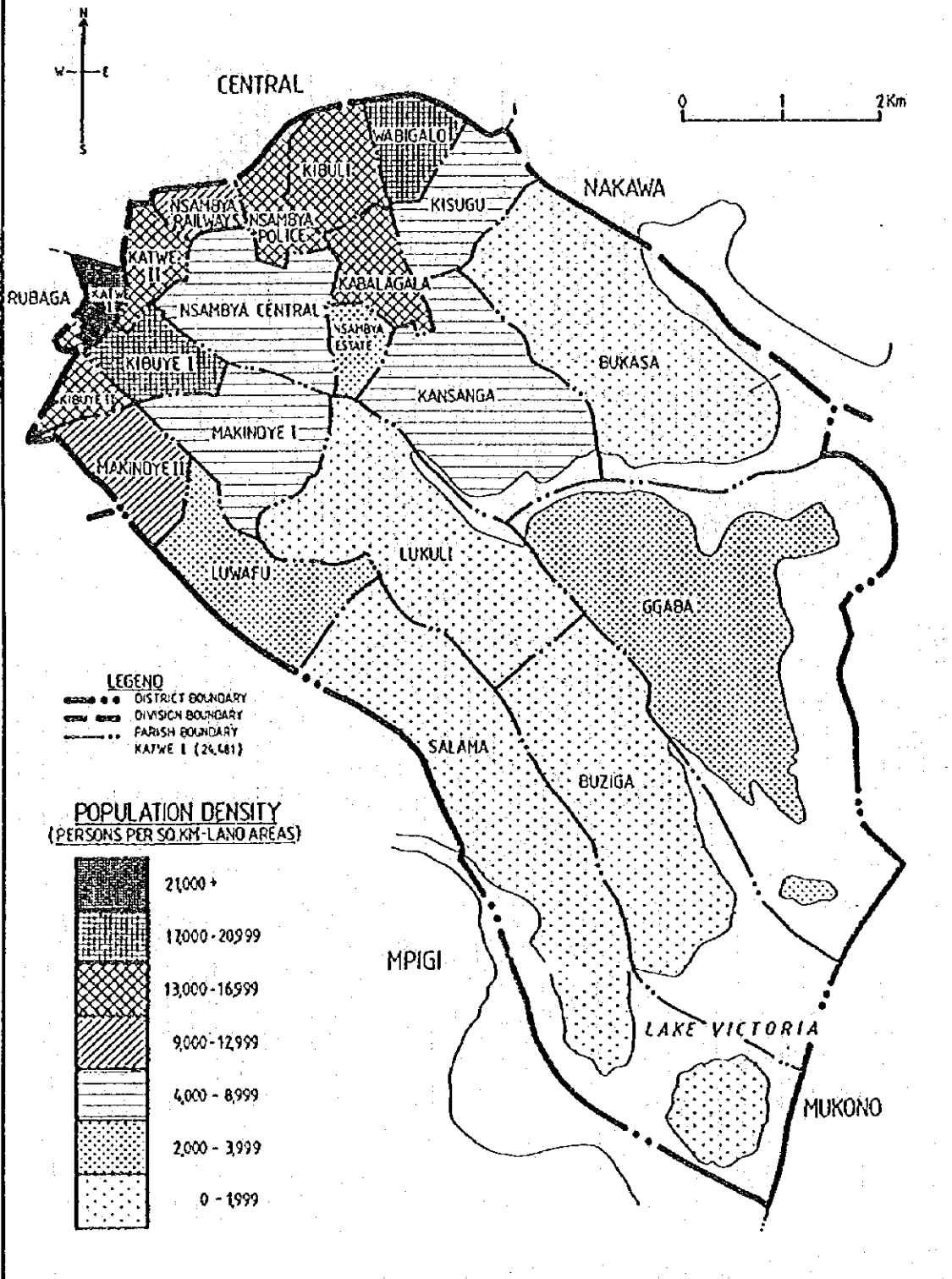
5-4 **KAMPALA DISTRICT
KAWEMPE AND MAKERERE UNIVERSITY DIVISIONS**



KAMPALA DISTRICT 5 - 5 NAKAWA AND KYAMBOGO DIVISIONS



KAMPALA DISTRICT
 5 - 6 MAKINDYE DIVISION



5 - 7 **KAMPALA DISTRICT
RUBAGA DIVISION**

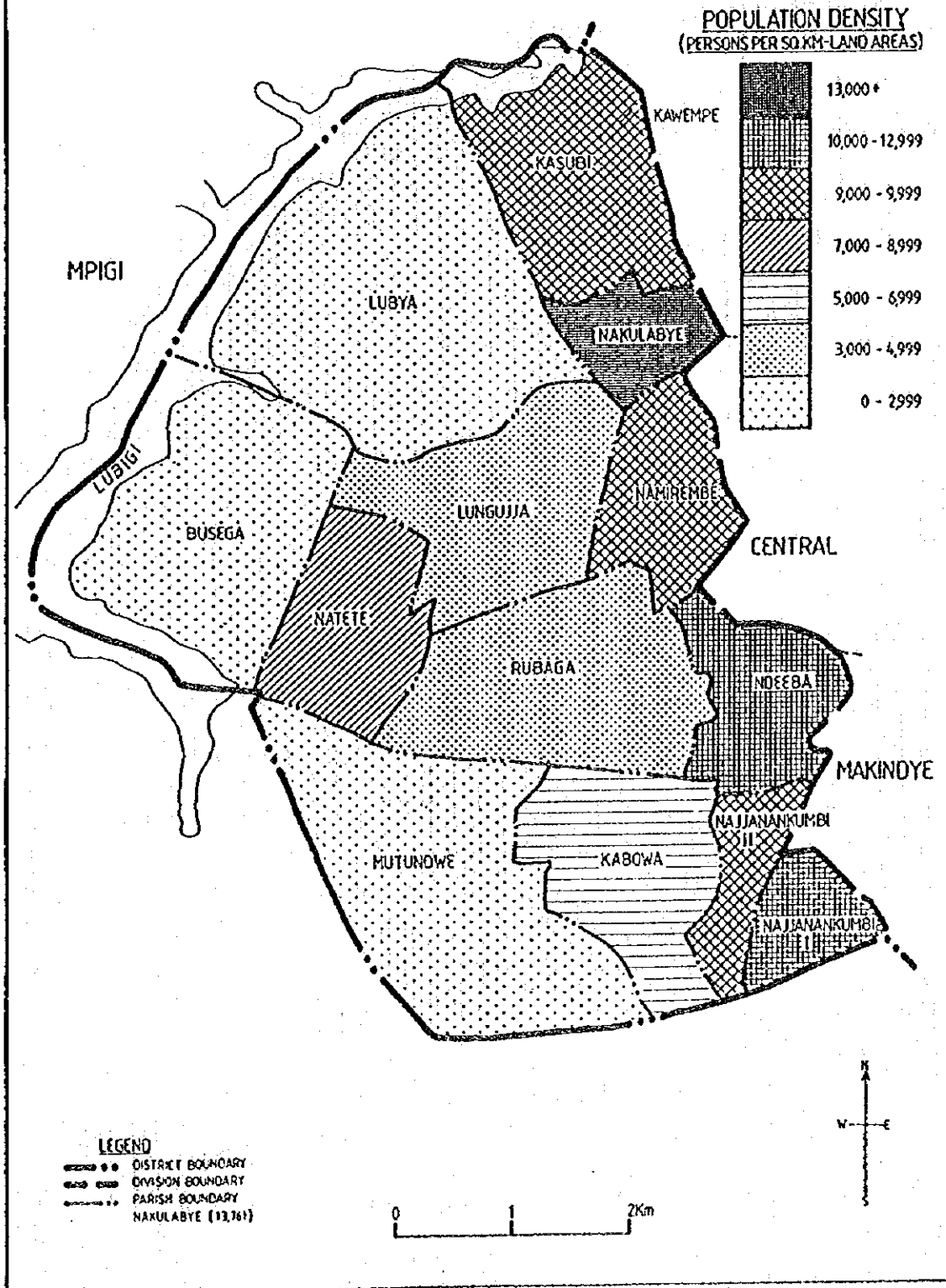


図5-8 カンバラ市とCentral Division
及び要請道路区間の関係

