

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国  
運輸交通マスタープラン調査  
事前調査報告書

平成11年1月

JICA LIBRARY



J1150577(3)

国際協力事業団

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国運輸交通マスタープラン調査事前調査報告書

平成11年1月

国

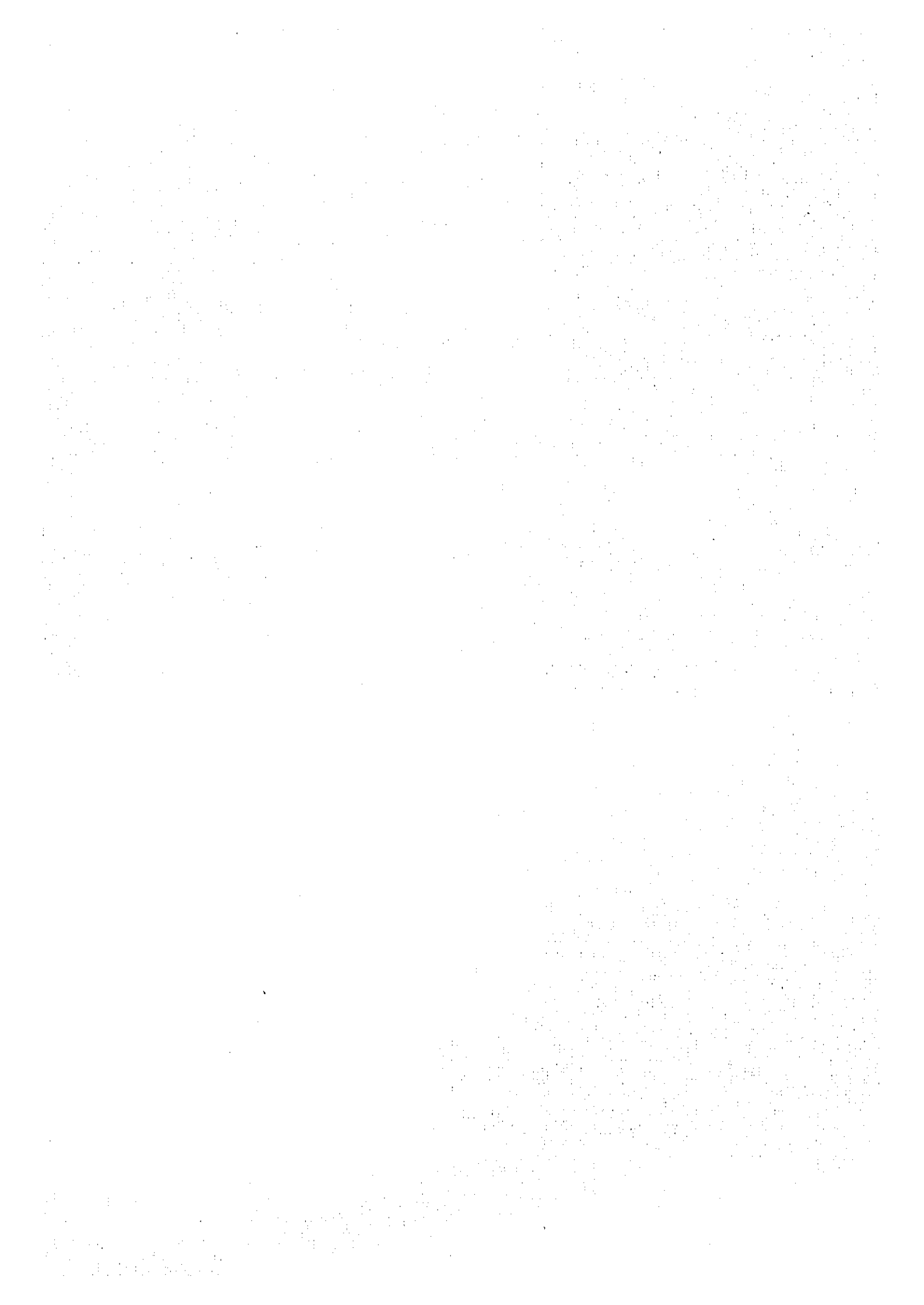
U3  
11  
SF

ARY

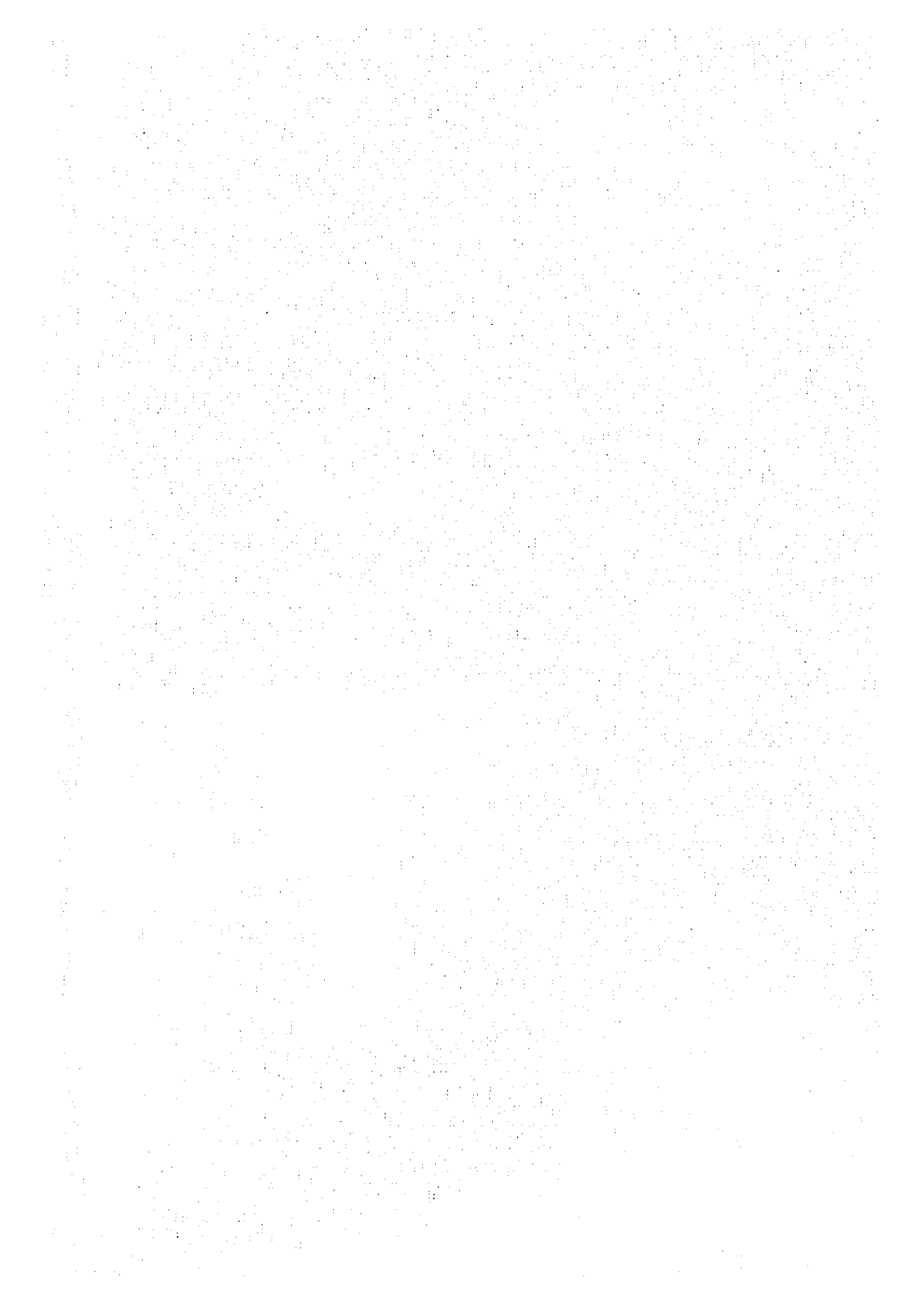
社 調 一

JR

98 - 143







ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国  
運輸交通マスタープラン調査  
事前調査報告書

平成 11 年 1 月

国際協力事業団



1150577 (3)

## 序 文

日本国政府は、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国政府の要請に基づき、同国の運輸交通マスタープランにかか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10年11月17日より12月8日までの22日間にわたり、国際協力事業団社会開発調査部長 池田龍彦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ボスニア・ヘルツェゴヴィナ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。

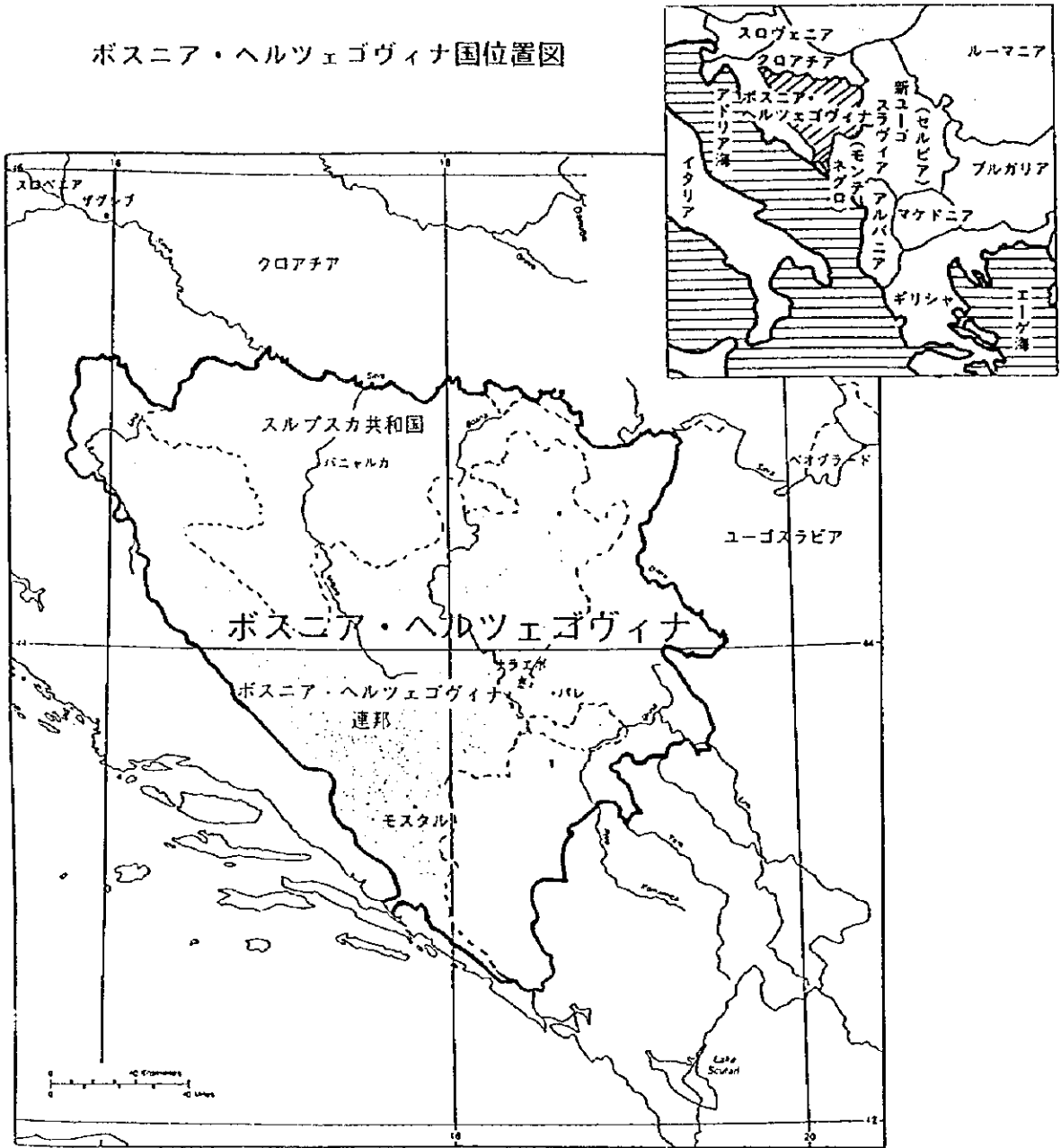
終りに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成10年12月

国際協力事業団

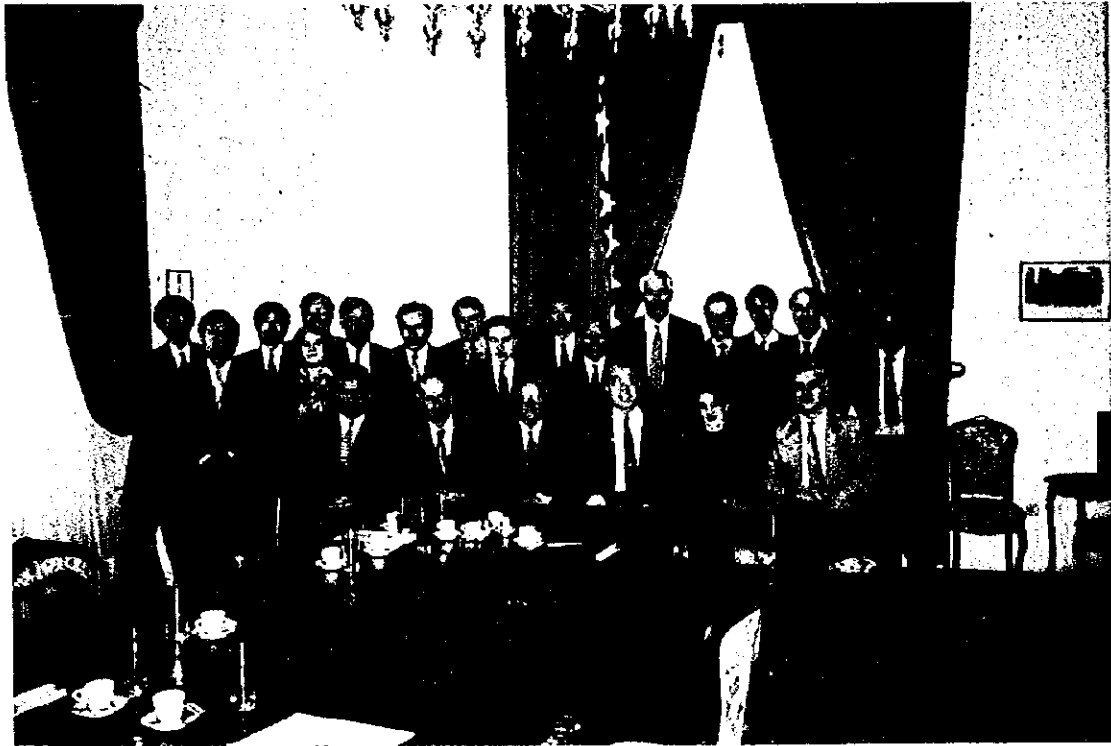
理事 泉 堅 二 郎

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国位置図



※太実線は国境を、点線はエンティティーラインを示す。





S/W署名式

(1998年11月27日、サラエボのボスニア・ヘルツェゴヴィナ外務省にて)



# 目 次

序 文

調査対象地域地図

写 真

第1章 事前調査の概要	1
1-1 要請の背景	1
1-2 調査の目的	2
1-3 調査団の構成	2
1-4 調査日程	3
1-5 主要面談者	3
第2章 協議の概要	6
2-1 先方政府の動向（事前調査実施までの経緯）	6
2-2 S/W協議の内容・結果	8
第3章 政治経済の現状と課題	10
3-1 ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の枠組み	10
3-2 対外経済関係の現状と課題	12
3-3 日本のボスニア・ヘルツェゴヴィナ国に対する援助動向	12
3-4 経済復興の進展と課題	14
3-5 経済開発計画の見通し	16
3-6 難民・避難民の帰還の動向と計画	16
第4章 交通需要	25
4-1 交通輸送需要の現状	25
4-2 交通輸送需要の将来動向	26
4-3 交通量調査	27
第5章 交通・運輸各セクターの現状と課題	29
5-1 道路輸送	29

5-2	鉄道輸送	32
5-3	航空輸送	37
5-4	河川輸送とブローチェ港の利用	43
5-5	石油パイプラインの現状	45
第6章 運輸行政・財源の状況		46
6-1	中央政府の運輸行政と財源	46
6-2	ボスニア連邦政府の運輸行政と財源	46
6-3	スルブスカ共和国の運輸行政と財源	47
6-4	交通運輸セクターへの国際援助動向	51
第7章 環境配慮・設計基準		65
7-1	環境（自然環境／社会環境）	65
7-2	本格調査における環境影響評価等について	67
7-3	設計基準	81
第8章 現地請負業者・コンサルタントの現状等		82
8-1	現地請負業者・コンサルタント	82
8-2	自然条件関連資料等	84
8-3	現地再委託費用について	84
第9章 本格調査の概要		86
9-1	調査の目的	86
9-2	調査対象地域等	86
9-3	調査の範囲	86
9-4	カウンターパート機関	87
9-5	調査の内容	87
9-6	調査工程・要員計画	92
9-7	調査実施上の留意事項	92
付属資料		
	資料1. 要請書	97
	資料2. 対処方針	106

資料3. Scope of Work (S/W)、Minutes of Meeting (M/M) .....	111
資料4. 収集資料一覧 .....	123



## 第1章 事前調査の概要

### 1-1 要請の背景

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国では、1992年3月以降、ムスリム人、セルビア人、クロアチア人の3勢力による内戦が本格化し、人的・物質的・経済的に大きな損傷を負った。領域内での死者が25万人に達したのをはじめ、内戦前後で国民総生産は約4分の1に落ち込み、交通セクターだけでも約52億ドル相当の損害があった。2年あまりの激しい戦いの末、単一国家を維持するという形で和平協議が進められ、ムスリム人・クロアチア人勢力51%、セルビア人勢力49%とする領土配分により、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ連邦（ムスリム人・クロアチア人勢力）、及びスルプスカ共和国（セルビア人勢力）の2エンティティーを形成することで、1995年11月に和平協定が正式調印された。

1995年12月に開催された第1回支援国会議で、総額51億ドルの中期復興計画（1996～1999年）の実施が合意され、多国籍編成の平和実施部隊（SFOR）の監視の下に各勢力の切り離しと武器の引き渡しが1996年より開始された。1998年5月の第4回支援国会合でも、この中期復興計画の枠組みのなかで、1998年分として12億5,000万ドルの援助が合意された。交通セクターにおいては、EU、世界銀行、EBRDを中心に5.7億ドル相当の運輸交通緊急復興プログラムが合意された。しかし、緊急復興整備が各エンティティーごとに進みつつあることから、エンティティー間相互の交通・物流に支障が出る可能性があり、効率的な交通運輸基盤再建の遅れが今後の経済復興に向けての障害となる懸念がある。

また、緊急復興により最低限の生活環境整備は進みつつあるが、復旧作業は応急手当的なものに限定されていることから、長期的持続的な経済復興を視野に置いた本格的な支援が今後の課題となっている。

日本国政府はボスニア・ヘルツェゴヴィナ国復興のために1996年から4年間で5億ドルの資金供与を表明するなど支援を約束し、第4回支援国会議でも全体の1割に当たる1億2,000万ドルの負担を表明したが、F/S実施済みのプロジェクトがほとんどないこともあり、円借款の供与は進んでいない。

かかる状況下、内戦後の社会状況に適し、かつ持続可能な発展を目的とした両エンティティー共通の運輸・交通網を早期に構築する必要があることから、1997年11月、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国内両エンティティーより、同国中央政府外務省経由で日本国政府に対し運輸交通マスタープラン策定に係る開発調査の要請があった。

これを踏まえ、我が国は1998年7月に予備調査を実施した。

## 1-2 調査の目的

事前調査団の派遣目的は、予備調査の結果を踏まえて次のとおりとした。

- 1) 先方政府の要請内容及び意向の再確認
- 2) クエスチョネアによる資料及び情報の収集
- 3) 現地踏査
- 4) 本格調査実施方針及びS/Wの協議
- 5) 受入体制の確認
  - ・カウンターパート
  - ・コーディネイティング・コミッティー
  - ・テクニカル・コミッティー（各エンティティー）
- 6) 関係援助機関との協議・調整
- 7) S/W、M/M署名

## 1-3 調査団の構成

	担当分野	名 前	所 属
1	総 括	池 田 龍 彦	国際協力事業団 社会開発調査部長
2	協 力 政 策	玉 腰 久 人	外務省 経済協力局 開発協力課
3	調 査 企 画	大 山 高 行	国際協力事業団 社会開発調査部 社会開発調査第一課
4	経 済 開 発	小 山 伸 広	国際協力事業団 国際協力専門員
5	道 路 計 画	足 立 智 之	日本道路公団 企画部 企画課長代理
6	鉄 道 計 画	永 井 康 義	運輸省 鉄道局 施設課係長
7	交 通 調 査	永 松 紀 義	財団法人 国際開発センター
8	自然条件調査 設計基準	茨 木 大	株式会社 建設企画コンサルタント



1-4 調査日程

月 日	曜日	調 査 日 程	宿 泊	備 考
11月17日	火	(移動) 東京→(JL407)→フランクフルト フランクフルト→(OS128)→ウィーン	ウィーン	
11月18日	水	(協議) JICA オーストリア事務所、大使館 (移動) ウィーン→(OS831)→サラエボ (表敬) 駐在官事務所、中央政府外務省	サラエボ	
11月19日	木	(協議) 中央政府民生通信省 (表敬) IMG、OHR	サラエボ	
11月20日	金	(協議) 連邦運輸通信省 (表敬) 世銀、EBRD、EU	サラエボ	
11月21日	土	(移動) サラエボ→ツズラ 途中、ツズラ周辺の現地踏査	ツズラ	
11月22日	日	(現地踏査) シアマツツ、ブルチコ経由、パニャルカ	パニャルカ	
11月23日	月	(協議) RS交通通信省 (移動) パニャルカ→サラエボ	サラエボ	役員団員はRS内での調査
11月24日	火	(協議) 連邦運輸通信省、中央政府民生通信省 (S/W、M/M提示)	サラエボ	役員団員はRS内での調査
11月25日	水	団内協議 (※中央政府と連邦政府は祝日のため休み。 RS運輸通信省とは電話・FAXによる協議)	サラエボ	役員団員はRS内での調査
11月26日	木	(S/W協議) 中央政府民生通信省、連邦運輸通信省、RS 運輸通信省 (※RS運輸通信省とは電話・FAXによる 協議)	サラエボ	
11月27日	金	合同会議、S/W、M/M署名、駐在官事務所報告	サラエボ	
11月28日	土	(現地踏査) モスタル等南部・プローチェ	ネオン	
11月29日	日	(移動) サラエボ→(OS832)→ウィーン	ウィーン	役員団員は引き続き調査
11月30日	月	(報告) JICA オーストリア事務所、大使館 (移動) ウィーン→(OS125)→フランクフルト フランクフルト→(JL408)→	(機内)	12/6 サラエボ→(OS832)→ウィーン 12/7 ウィーン→(OS125)→ フランクフルト→(JL408)→ 12/8 →(JL408)→東京
12月1日	火	(移動) →(JL408)→東京		

1-5 主要面談者

(ボスニア中央政府 外務省)

Ms. Vildana Biedic, Department for Multilateral Relations, Unit for reconstruction

Mr. Mithat Pasic, Department for Multilateral Relations, Unit for reconstruction

Ms. Jasna Cehic, International Aid Coordinator, Department for Multilateral Relations

(ボスニア中央政府 民生通信省)

Mr. Kemal Karkin, Director, Project Implementation

Mr. Mirko Sekara, Head of the Department for International and Joint Communications

Mr. Mehmed Dujso, Head of Department

(ボスニア・ヘルツェゴヴィナ連邦 運輸通信省)

Mr. Kemal Bubalo, Minister

Mr. Pavo Bovan, Deputy Minister

Mr. Sci. Zaim Heco, Assistant Minister

Mr. Matan Zaric, Minister, Hercegovina-Neratva Canton, Federal Ministry of Transport and Communication

(スルブスカ共和国 交通通信省)

Mr. Marko Pavic, Minister

Mr. Novo Kisin, Assistant of Minister of Roadway Traffic

Dr. Dragan Mihajlovic, Director

(International Management Group)

Mr. Nenad Nikolic, Project Manager, Transport Unit

Mr. Rodolfo Zoppis, Project Coordinator

Mr. Wolfgang Alps, Railways Advisor, Reconstruction Branch-Transport Unit  
(Assistant of Executive Board Director for East-West Relations and for Reconstruction in ex-Yugoslavia, German Rail DB AG (Deutsche Bahn))

(Office of the High Representative)

Mr. Paul Monory

Mr. Lawrence R. Pearson, Economics Department

(世界銀行/The World Bank)

Mr. Kerlate Nikola, Procurement Specialist, Resident Mission, Bosnia and Herzegovina

Mr. Nedium Bukvic, Junior Economist, Resident Mission, Bosnia and Herzegovina

Mr. Hans C. Shrader, Banking Specialist, Resident Mission, Bosnia and Herzegovina

(European Bank for Reconstruction and Development)

Ms. Zsuzsanna Hargitai, Head of Office, EBRD Resident Office

(European Union)

Mr. Hans Christian Stausboll, Representation Office of the European Commission  
to Bosnia and Herzegovina

(在オーストリア日本国大使館)

安部 忠宏 在オーストリア日本国大使館公使

小田部耕治 在オーストリア日本国大使館一等書記官

竹矢 幸弘 在オーストリア日本国大使館三等理事官

(在ボスニア日本国大使館)

三浦 啓二 臨時代理大使

## 第2章 協議の概要

### 2-1 先方政府の動向（事前調査実施までの経緯）

ユーゴスラヴィアの崩壊と五つの独立国の出現により、旧ユーゴスラヴィア時代の産業分業体制や隣国との政治経済関係は一変した。さらに、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国においては、1992年から1995年まで続いた激しい内戦による道路・橋梁等への甚大な被害や維持管理の欠落により交通の流れが変わるとともに、1995年6月の Dayton 合意において社会的・政治的に国を分断するエンティティー境界が定められ、それまでとは異なった物流・人流に変化している。

被害にあった施設に対する緊急復興が、現在においても最重要の課題であり、世界銀行・EBRD・EUを中心とする施設の復旧、日本等による機材の供与が行われている。このような状況のなかで援助国側も含め関係者は、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の中長期的発展のためには交通マスタープラン調査の実施が不可欠であることは十分認識していたが、なかなか実現には至らなかった。この原因の一つに、調査実施体制が決定できなかったことがあげられる。（両エンティティーの主体的関与は確保されていたが、中央政府の関与は担保されていなかった。）

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国が、国に限りなく近い二つのエンティティー（ボスニア・ヘルツェゴヴィナ連邦、スルブスカ共和国）から成り立っており、中央政府の存在感は小さく、その行政範囲は Dayton 合意の ANNEX4 に示されている。Dayton 合意によれば、交通に関する中央政府の関与は、国際間との交通の設立と運営、エンティティー間の交通の規則、及び航空管制に関するものと定められており、それ以外の交通行政は各エンティティー政府の所管となっている。

交通マスタープラン（M/P）の必要性についてはかねてより、中央政府、両エンティティー政府、関係国際機関からも指摘されており、IMG 交通タスクリーダーのメラルド氏を中心に1997年より道路網 M/P について議論が始まっていた（1997年8月27日 IMG Meeting）。IMG では両エンティティーを統合したボスニア・ヘルツェゴヴィナ全国の M/P をトップダウン方式で進める方向で検討を始めた。主要道路ネットワークを全国レベルで策定し閣僚評議会で決定以降、地域道路、地方道路を計画しようとするもので、あくまでボスニア・ヘルツェゴヴィナ国を一つの国として M/P を策定しようとするものであった（1997年10月 企画調査員報告）。

IMG 主導の M/P 構想に対しては、連邦側は両エンティティーを含むボスニア全土の M/P 構想に賛成していたが、スルブスカ共和国（RS）側は当初より反対し、あくまで各エンティティー個別の M/P を優先すべきと主張した（同上）。

その後、IMG による道路網 M/P ガイドラインが1997年12月に作成され、1998年3月26

日、同年4月9日の2回にわたり、IMG交通タスクの道路／橋ワーキンググループで協議が行われた。ここでもM/Pの必要性は確認されたものの、エンティティー内M/Pの主体性を重視するRS側と、中央政府の関与を重視する他グループとの基本的な対立は解決されず、TOR作成に係るワーキンググループを各エンティティーより3名のメンバー計6名によってつくること、及び中央政府民生通信省がTOR作成のためのルールの設定と道路ネットワークの最終合意に関与すること、の二点が確認されるにとどまった。

これに対し、1998年4月27日付けで中央政府民生通信省から、同省のワーキンググループへの参加と、M/P作成についてのより大きな権限を求める旨の書簡が、Recica 副大臣名で提出された。

以上のように、M/P調査実施には、3グループ（ムスリム、セルビア、クロアチア）の政治的思惑、及びそれに関連する中央政府民生通信省と両エンティティー運輸通信省の政治的駆け引きが微妙に影響して、非常に複雑な状況がとりまいている。（一般論としてはセルビア人とクロアチア人は独立への志向が強く、ムスリム人はボスニア・ヘルツェゴヴィナ国を一つの国家として維持しようとしている。）

こうした状況下、ボスニア側からの要請により運輸交通M/P策定に係る開発調査を実施することとした我が方は、1998年7月21日から28日にかけて予備調査団を同国に派遣した。予備調査団は同国中央政府及び両エンティティー政府と本件調査に係る実施体制、調査内容等についての数度の協議を行い、本件調査の必要性を確認するとともに、3政府の関与の仕方については慎重に配慮する必要があることを理解した。さらにIMG運輸交通タスク、世界銀行、EBRD、EU等の関係国際機関を訪問し、これまでの交通マスタープランの準備作業に係る経緯等の意見聴取を行った。

これら協議の結果を踏まえ、予備調査団は7月27日に最も妥当と考えられる実施体制を含む調査の基本的な考え方を本調査団の合意書（M/M）として取りまとめ、連邦運輸通信省、RS交通通信省、及び中央政府民生通信省の3者に提示した。

両エンティティーとは、ボスニア側の調整機能を含む実施体制等、合意書の内容については同意を得たものの、民生通信省からは、M/Pの策定に係る同省の責任・役割が限定的すぎること、及び同省大臣及び2名の副大臣への説明及び了解を得るのに時間を要することを理由に同意を得ることができなかった。そして連邦運輸通信省大臣も民生通信省が結論を留保している段階では署名はできないとして、M/Mの内容には同意するものの署名は留保した。

予備調査団が7月28日に同国を離れた後に、在オーストリア日本国大使館、在ボスニア・ヘルツェゴヴィナ日本国大使館及びJICA企画調整員の精力的な働きかけにより、9月8日に連邦運輸通信省大臣がM/Mに署名し、翌9日に中央政府民生通信省大臣が署名を行った。これにより、運輸交通M/P調査の基本的な実施体制と調査内容について、先方3政府との合意が得ら

れた。

## 2-2 S/W協議の内容・結果

事前調査団は上記・予備調査の結果を踏まえて、11月18日から29日までボスニア・ヘルツェゴヴィナ国を訪問し、同国中央政府及び両エンティティ政府と本件運輸交通マスタープラン調査に係るS/Wについての協議を行った。その結果、11月27日に調査団と、中央政府民生通信省、連邦運輸通信省、及びRS交通通信省の3者の間でS/W並びにM/Mへの署名を行った。

調査団は「中央政府民生通信省、連邦運輸通信省、及びRS交通通信省の3者の間でのS/W並びにM/Mの記載内容に関する合意の取り付け、及びS/W並びにM/Mへの署名」という目的は遂行することができたが、協議及び署名の段階で特筆すべき点は次の4項目である。

### (1) 民生通信大臣の署名

S/W並びにM/Mへの署名については、ボスニア側から中央政府民生通信省、連邦運輸通信省、及びRS交通通信省のそれぞれの大員あるいは代理の署名を予定していたが、中央政府民生通信大臣の代理署名権限を有する者が署名式に出席できず、担当者としてカルキン氏が仮署名を行った。よってS/W並びにM/Mの原本は中央政府民生通信省の預かりとなり、後日、大臣署名のうえで原本をボスニア中央政府外務省、在ボスニア日本国大使館を経由して当方に提出させることとした。(カルキン氏は、仮署名に先立って民生通信大臣が欠席したことについて遺憾の意を表し、速やかに大臣が署名することを確約した。)

### (2) コーディネイティング・コミッティーのメンバー

コーディネイティング・コミッティーのメンバーについては、各政府(中央政府民生通信省、連邦運輸通信省、及びRS交通通信省)からチーフ1名とコーディネイター1名の2名ずつ計6名を基本として、必要に応じて各分野のスタッフが参加できるという当方の案に対し、中央政府民生通信省から「3民族から一人ずつのメンバーを参加させたいので、チーフ1名とコーディネイター2名の計3名としたい」との要望が出された。これに対し、連邦運輸通信省及びRS交通通信省と調整の結果、中央政府民生通信省は要望どおり3名、連邦運輸通信省及びRS交通通信省からはそれぞれ2名ずつをメンバーとすることで合意し、M/Mに記載した。(「必要に応じて各分野のスタッフが参加できる」という部分は不変。)

### (3) カウンターパートの給与負担、オフィススペース等の供与について

連邦運輸通信省及び中央政府民生通信省から、政府内における限られた人的資源及び厳し

い財政状況を理由に、フルタイムでカウンターパートとなるべき人材を確保するコスト（人件費等）を当方に負担してほしい旨の要望があった。これに関して、調査団から相手方政府職員に対する人件費等を当方が負担することはできない旨を説明した。また3政府から、オフィススペース等（オフィス用機材、車両）の供与について、用意することが難しいため当方で負担してほしい旨の要請がなされた。これに関しては調査団がその要請をJICA本部に伝えることとし、M/Mに記載した。

#### (4) ローカルコンサルタント

中央政府民生通信省から、ローカルコンサルタントを調査に参加させるよう強く希望する旨の要望があった。調査団としては、本調査の円滑な実施のためには重要であることを認識しており、これをJICA本部に伝えることをM/Mに記載した。

## 第3章 政治経済の現状と課題

### 3-1 ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の枠組み

#### (1) 統治機構（図3-1を参照）

##### (a) 中央政府

中央政府は、大統領評議会、閣僚評議会により構成される。大統領評議会メンバーは各民族1名の代表により構成され、それぞれ直接選挙により選出される。選挙での最大得票者が大統領評議会議長となり、その後は各メンバーが8か月ごとに交代で議長を務める。

閣僚評議会は、各民族1名の代表により構成され、各代表は大統領評議会により任命される。閣僚評議会の下には、外務省、対外経済貿易関係省、民生・通信省が置かれ、各大臣は閣僚評議会により任命される。ただし、大臣の3分の2以上を、連邦側より任命してはならない。

なお、現在、閣僚評議会の改組案がOHR主導で検討されている。

第一に、閣僚評議会は、共同議長制をとっており、二人の議長と一人の副議長から成るが、単独議長制への移行が検討されている。

また、閣僚評議会のもとには、現在、3省が設置されているが、6省（在オーストリア日本国大使館によれば、外務省、対外貿易・経済関係省、民生省、運輸省、大蔵省、法務省の由）に拡大を行う方向で協議されている模様である。

##### (b) エンティティー

連邦は、大統領、副大統領、首相の下に大蔵、内務、国防、教育の各省が置かれている。大統領、副大統領は、連邦民族院（上院）、代議院（下院）より指名で選出され、ムスリムとクロアチア人が1年ごとに正副大統領を交代する。

一方RSでも、連邦と同様の政府機能を有しているが、大統領は直接選挙で選出される。

#### (2) 中央政府とエンティティーの関係

デイトン合意ANNEX4第3条によれば、国家とエンティティーの関係は以下のように規定されている。

##### (a) 中央政府の責務

外交政策、通商政策、関税政策、通貨政策、中央政府の運営と国際責務の遂行に必要な資金の調達、移民・難民・収容施設にかかわる政策と規制、国際及びエンティティー間の犯罪法の執行、共通かつ国際的な通信施設の確立と運営、エンティティー間の交通規制、航空管制



(b) エンティティの責務

- ① エンティティは、国家の主権と領土を侵さない範囲で、隣接諸国と独自の関係を確立する権利を有する。
- ② エンティティは、特別な場合を除き、中央政府が必要とするあらゆる支援を提供しなければならない。
- ③ エンティティは、それぞれの領域において、すべての人々に安全で危険のない環境を提供しなければならない。
- ④ エンティティは、議会の承認を得て、国及び国際機関との協定を締結することができる。

(c) エンティティと中央政府の法と責務

- ① 当規約において中央政府の責務として明記されていないすべての政府機能及び権限はエンティティに帰属する。
- ② エンティティ及びそれを構成する行政単位は当規約並びに中央政府による決定に従わなければならない。国際法の一般原則は中央政府及びエンティティの法律に含まれるものとする。

(d) 調整

大統領評議会は、特定のケースにおいてエンティティの反対がない限り、当規約に明記された中央政府の責務の範囲にとらわれることなく、エンティティ間の調整を図ることができる。

(3) 9月の選挙結果の影響

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国では、9月12日、13日に国政・地方レベルの選挙が実施された（別紙3-1、3-2、3-3を参照）。

RSでは、民族派のポブラシェン大統領が就任したが、議会では民族派政党、穏健派政党ともに議席が伯仲しており、新首相選出につき調整が難航している。ポブラシェン大統領は11月中旬に民族派政党出身のカリニッチを新首相に指名したが、議会での承認は得られていない。国際社会は現首相のドディックの続投を望んでおり、引き続き調整が続けられるであろう。OHRをはじめとして国際社会の見方は、最終的には前大統領のプラヴシッチやドディックの属する穏健派政党のスローガから首相が出るであろうと予想しているが、民族派政党もムスリム政党を自陣に引き入れようとするなど、予断は許さない状況である。本件調査の観点からいえば、民族派が政権についた場合、RS交通通信省の大臣も民族派政党出身者に交代するため、調査の実施において若干の影響が出ることも考えられる。

なお、連邦側では、穏健派政党が議席を伸ばしたものの、依然KCDが圧倒的多数で第一党

であり、現地でも引き続きピチャクチ首相が続投するであろうとの見方が強い。

### 3-2 対外経済関係の現状と課題

1995年における輸出は50.5Million (USD)、輸入は915Million (USD)であり、1996年には、同じく176.8Million (USD)、1.922Billion (USD)であり、1997年にはそれぞれ372.84Million (USD)、2.377Billion (USD)と増加している。また、1998年の第1四半期は輸入は532Million (USD)で1997年の第1四半期より13%減少しているが、その一方で輸出は80%増加している。IMFは、1996年の輸入の55%、1997年の47%が復興及び人道的分野に関連しているの見積もっている。

輸入は機械類や食品、産業、化学製品が多く、以下、燃料、飲料等が続いている。一方、輸出は産業製品、原料、機械、燃料、食品、化学製品、飲料の順である。

1997年の貿易相手国については、輸出相手国の第1位はクロアチアで124.41Million (USD)、第2位がイタリアの80.27Million (USD)であり、以下ドイツ、スロヴェニア、エジプト、オーストリア、ロシア、アメリカと続いている。一方、輸入相手国は第1位が同じくクロアチアで713.57Million (USD)、第2位がドイツの351.17Million (USD)、以下スロヴェニア、イタリア、ハンガリー、アメリカ、オーストリアの順に続いている。

### 3-3 日本のボスニア・ヘルツェゴヴィナ国に対する援助動向

旧ユーゴスラヴィア問題は、欧州が主要な役割を果たすなかで、国際社会が協調して取り組むべきグローバルな問題であるとの観点から、日本は民生部門において応分の貢献を行っていく方針であり、1996年対ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国支援国会合において、1996～1999年の4年間に5億ドル程度の復旧・復興支援を行う旨表明した。これを踏まえ、1996年は1億3,300万ドルを供与済み。1997年は1億3,000万ドルの有償・無償を合わせた復旧・復興支援を行う用意がある旨表明している。

協力の基本方針としては、市民生活の再建や難民帰還及び経済インフラ整備に資する案件を重視している。また、エンティティー及び各民族の融合がボスニアの政治的安定や経済復興に不可欠であることから、エンティティー間協力を促進する案件を積極的に検討していく方針である。その一方で、支援にあたっては、各エンティティー及び構成民族の和平履行への取り組み状況を十分に勘案しつつ行うこととしている。

#### (1) 有償資金協力の実績

円借款供与実績は1件。運輸分野の案件について、円借款を供与した実績はない。

(参考)「緊急電力整備計画」

日本は、「緊急電力整備計画」について、41億1,000万円までの円借款を供与することとし、9月にE/Nを交換した。本件は省エネルギー、地球環境改善及び公害防止公害効果が認められることから、環境特別金利を適用している。(案件概要については、別紙3-4、3-5を参照。)

## (2) 無償資金協力の実績

運輸分野の実績は以下のとおり。

### (a) サラエボ市公共輸送力復旧計画

首都サラエボの公共輸送(バス、トロリーバス、路面電車)は、サラエボ・カントン(県)交通通信局監督の下、グラス社(公社)が運営・実施しているが、内戦等により半減した同社の輸送能力を復旧し、市民生活、経済活動を活性化させ、もって同国の復旧、復興に寄与することを目的として実施するものである。

2期に分割して供与されたが、合計金額13.99億円、バス総数80台である。

#### (1期分)

- 1) 供与限度額：9.34億円
- 2) E/N署名日：1997年3月28日
- 3) 機材内容：連結型バス 6台  
大型バス 39台  
中型バス 5台(身障者用)

#### (2期分)

- 1) 供与限度額：4.65億円
- 2) E/N署名日：1997年11月5日
- 3) 機材内容：連結型バス 4台  
大型バス 11台  
中型バス 15台

### (b) 道路建設機材整備計画

内戦の結果、多大な被害を被った道路の復旧を行うべく道路建設機材を供与するもので、対象地域としては、連邦側がサラエボ市内道路及びサラエボツズラ間道路、RS側がクライナ高地地域道路となっている。

- 1) 供与限度額：16.02億円
- 2) E/N署名日：1998年7月28日
- 3) 機材内容：アスファルトプラント  
採石プラント

グレーダー  
ローラー  
ホイールローダー  
ダンプトラック

### 3-4 経済復興の進展と課題

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の経済現況に関しては、統計の整備が遅れているため、現況把握を十分に行うことができない状況にある。この問題を解決するために、最近「ボスニア・ヘルツェゴヴィナ統計庁」が設立されたが、まだ十分に活動を開始するには至っていない。世界銀行のサラエボ事務所では、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国におけるGDP推計の困難の理由として、次の三つの理由をあげている。

- 1) エンティティーごとに、あるいは地域ごとに、異なる通貨が使用されており、統合された金融システムが成立していない。
- 2) GDP推計にあたって、相当大きな「グレイ・エコノミー」が存在しており、経済全体の把握ができていない。
- 3) ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国のGDPデフレーターが得られていないため、名目GDPの数値しか得られず、実質GDPの計算ができない。

経済フレームの設定、経済発展シナリオの作成にあたって、内戦開始以来現在に至るまでの期間について信頼できる経済統計が得られない状況においては、精緻な計量経済モデルの構築に力を注ぐのは適切ではなく、むしろボスニア・ヘルツェゴヴィナ国各地の経済開発状況を実地に視察し、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国内外の実務家、専門家と幅広く意見交換を行って、各方面のコンセンサスに基づく経済再建シナリオを作成することが必要とされよう。

表3-1のうち1998年の数値は、RS Statistics Instituteが1998年度後半に入って行った予測値と、Federal Institute of Statisticsが1998年央に行った予測値に基づいているが、対前年伸び率は一貫して高いものの、名目GDPの伸び率は1995年以降低下傾向にあることがわかる。このような内戦終結以降の高い伸び率は戦災復興に対する諸外国・国際援助機関からの援助によるものであり、伸び率は低下傾向にあるもののこの傾向は1998年まで続いているものといえる。今後のGDP成長率を考えるにあたっての問題は、これまでのような高い伸び率を今後持続できるかどうか、また今後持続できるとしてそれを可能とする条件は何か、ということである。今後のボスニア・ヘルツェゴヴィナ国における経済成長に大きな影響を与える要因としては、

- 1) 国際援助機関・二国間援助機関からの援助の動向
- 2) 経済改革の進展度合

### 3) 外国直接投資の動向

#### 4) 農業、製造業等生産部門の復興のペース

の、相互に依存関係にある四つの要因をあげることができる。

国際援助機関・二国間援助機関からの援助に関しては、世界銀行とIMFでは今後1~2年は15%程度、その後3~5年を10%程度、さらにその後は平常の経済成長ペースに復帰するという想定で援助のシナリオを考えているが、1998年の実績から見てもかなり楽観的想定とも見られる。これまでの優遇条件による復興支援は1~2年のうちに終了し、その後は通常の貸付条件による支援になるとともに、援助額も大幅に減少する可能性が有り得る。その場合、援助の減少分を補うものとして外国直接投資の増加が期待されている。はたして外国直接投資が期待どおりボスニア・ヘルツェゴヴィナ国に流入するかどうかは、その時点での国際経済の状況、両エンティティーでの経済改革の進展度合にもよるが、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国への外国直接投資がこれまでポーランド、チェッコ、ハンガリー等に対して行われてきたような規模で実施されるかどうかについては慎重な検討を要しよう。

農業、製造業等の生産部門の復興については、ここでも信頼できる統計の欠如が問題であり、どこまで復旧を遂げているかについてははっきりしていないのが現状である。連邦のFederal Institute of Statisticsが出している1998年版の統計書“Statistical Data on Economic and Other Trends”においても、農業については家畜頭数についての統計が一表あるのみで、穀物・野菜・果物等の生産統計は出されていない。RSについては、そのような統計書はまだ刊行されていない模様である。今回の事前調査において、連邦・RS内を道路沿いに広く視察して回った印象では、農村部・地方都市部の内戦による荒廃はいまだ著しく、農村・農業の復旧はまだ緒についたばかりというのが率直な印象である。農業の復興は農村に農民たちが戻ってこない限りありえないことから、今後の避難民の再復帰、地雷の撤去を含めた農業を行い得る環境の再構築、並びに農村社会の再建がどのように進むかが鍵といえよう。製造業の再建については、連邦側において若干の進展が見られる。1998年8月にはクウェイトの企業によるZenicaの製鉄会社への20million DEMの投資が決まっている。また、同年7月にはドイツのVW社による内戦前の提携先Bosnia-Unis社への60million DEMの再建投資が決まっている。これに対し、RS側の製造業には、まだこれといった投資は決定してはいない模様である。このように、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国への外国直接投資が二つのエンティティーのどちらに、どのような部門に流入するのか、連邦とRSとでは今後異なる展開をたどるものと考えられる。

以上を取りまとめて、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国経済復興の進展と課題に関して、以下に留意することが重要と考えられる。

- (1) 両エンティティーの今後の復興過程で展開されようとしている各生産活動が地域的にどのように分布し、どのような地域間連関関係を形成しようとしているか、内戦前とは経済地理

的にどのように異なる国土形成がなされようとしているかを把握し、経済発展シナリオに反映させる。

(2) 内戦前に成立していた地域間の分業体制が異なるエンティティーに分かれてしまった場合、エンティティー境界を越えてこれまでの分業を再開するのか、これまでの分業の相手とは別に新しい分業体制を構築しようとするのかを把握し、経済発展シナリオ並びに輸送の動向に反映させる。

(3) 国際援助機関・二国間援助機関からの援助に関しては、これまでの優遇条件による復興支援は今後1~2年のうちに終了し、その後は通常の条件による支援になるとともに、援助額が大幅に減少する可能性が有り得る。その場合、援助の減少分を補うものとして外国直接投資の増加が期待されている。はたして外国直接投資が期待どおりボスニア・ヘルツェゴヴィナ国に流入するかどうか、二つのエンティティーのどちらに、どのような部門に流入するかは、同国の復興・発展のペースと形態に大きく影響することから、これらに関する想定を経済発展シナリオに反映させる。

(4) ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の今後の経済発展動向は同国に対する国際援助機関の援助動向に依存するところが大きいので、経済発展シナリオの作成のためのみならず、調査全般の信頼度を高めるためにも、極力、国際援助機関の援助政策をフォローする必要がある。このため、調査団はサラエボに駐在する世界銀行、EU、EBRD等の各機関との情報交換を密に行うとともに、現地調査の往復時にはEU本部（ブリュッセル所在）、EBRD本部（ロンドン所在）等での意見交換を図ることが望まれる。

### 3-5 経済開発計画の見通し

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国においては、緊急の復旧事業に全力を注いでいるのが現状であり、中長期の発展方向を見通した経済開発計画を作成・実施する段階にはまだ至っていない。しかしながら、緊急復興プログラムの実施による経済再建は、1999年度をもって終了することとなるので、今後は中長期開発計画に基づく復興・開発の実施が、国際援助機関への援助要請を行ううえからも必要となろう。

### 3-6 難民・避難民の帰還の動向と計画

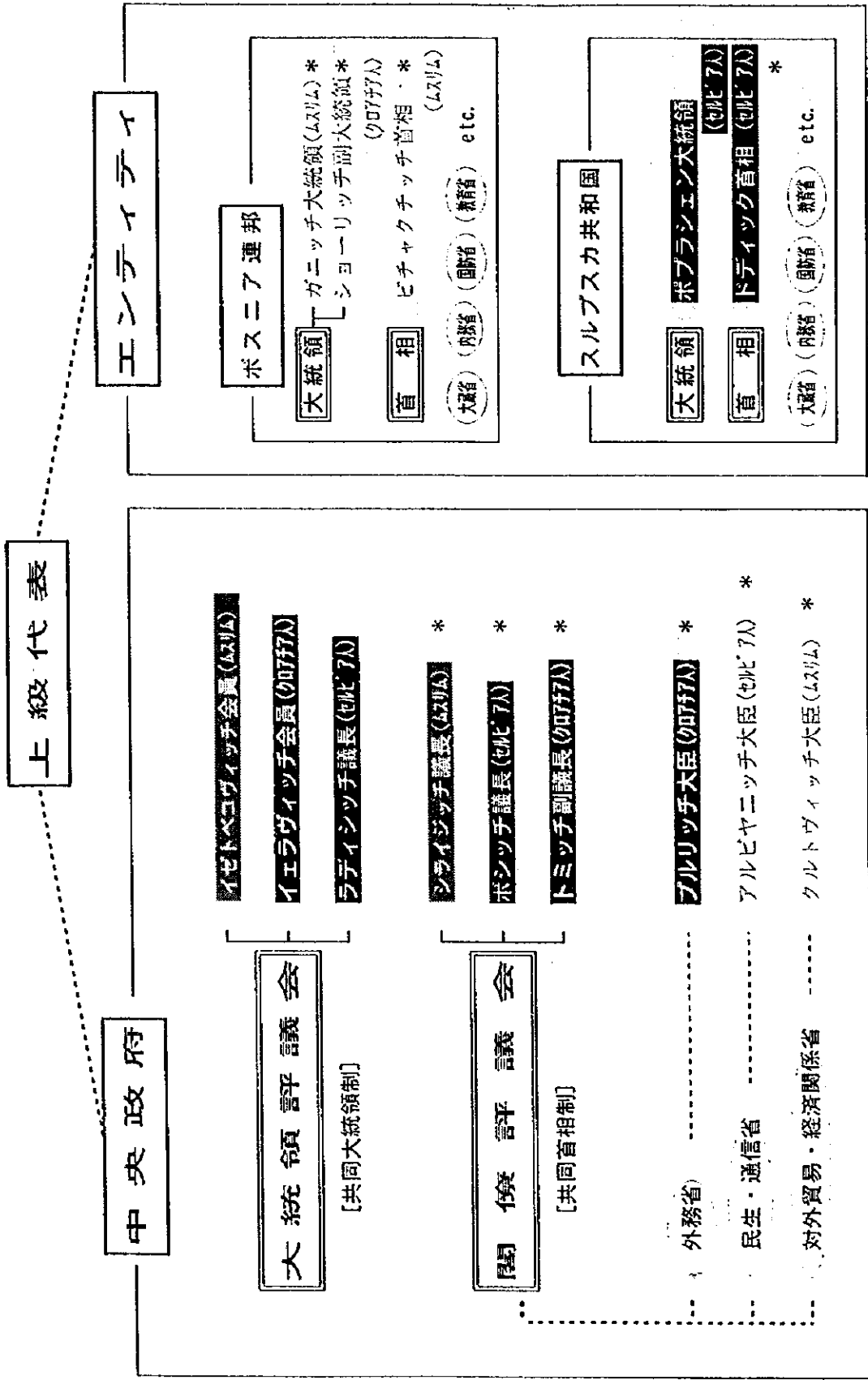
難民・避難民の帰還とボスニア・ヘルツェゴヴィナ国社会への再統合は、人道的にも、また中・長期的なボスニアの経済成長とボスニア・ヘルツェゴヴィナ国全体としての政治的な安定

のためにも必要不可欠である。この観点から、国際社会は本年5月の支援国会合でも難民・避難民帰還の重要性を強調し、合計12億ドルをプレッジして、その実現を支援してきている。

RRTF (Reconstruction and Return Task Force) による1999年のアクションプラン (暫定版: 11月現在) によれば、現在、45万人が海外で難民として、また80万人がボスニア国内で避難民として、内戦前に住んでいた土地を離れて暮らしている (難民45万人のうち半数以上がクロアチア、ユーゴスラヴィアに流出)。これらの難民・避難民の大半が少数派難民・避難民 (帰還した場合、当該地域で民族的に少数派となる難民) と言われており、1998年の帰還状況を見ても、16万人の難民・避難民が帰還した (うち10万人程度はドイツからの難民) が、そのうちのわずか3万5,000人が少数派難民・避難民であった。少数派難民・避難民が帰還しない理由としては、治安面、住居及びインフラの未整備、雇用機会の不足等がある。今後、ボスニアの難民・避難民帰還を進めていくためには、少数派の帰還は避けて通れない問題である。このため、RRTFは、少数派の帰還を重視している。前出のアクションプランにおいて、RRTFは、安全に生活できること及び将来にわたって生活基盤を築いていけるという条件が満たされれば帰還する意志のある難民・避難民は12万人いるものと推計しており、これら少数派難民・避難民の帰還を実現するためのアクションプランを作成中である。

# ボスニアの統治機構

注) \*は交替予定の役職





98年ボスニア国政・地方選挙結果  
(とりあえずの結果と注目点)

平10.9.28  
欧亜局東欧課

25日、ボスニア国政・地方選挙の結果が発表されたところ、注目すべき点以下の通り。

1. 当初の予想通り、依然民族主義政党が優勢を保ったが、中央もエンティティレベルも、議会では多民族主義的政党又は現実路線の党が勢力をある程度伸ばした。
2. スルブスカ共和国(RS:セルビア人勢力主導のエンティティ)大統領選では、大方の予想に反して、ブラグシッチ現大統領が極右民族主義政党と言われるセルビア急進党(SRS)のポブラシェン党首に敗れるという波乱があった。
3. クロアチア人勢力においては、クロアチア民主同盟(HDZ)から離党したズバク大統領評議会クロアチア人代表も、また彼が結成した新党・新クロアチア人イニシァティヴ(NHI)もふるわなかった。

(注:別添の結果一覧の内、各議会の議席配分はとりあえず当課にて作成したものであり、正式発表は29日の予定)

### 1. 全般的状況

RS大統領選挙でのポブラシェンSRS党首の勝利、クロアチア人の間におけるHDZの勢力の維持は、民族主義の根強さを印象づけた。

他方で、中央及びエンティティレベルの議会選挙においては多民族主義的政党又は現実路線の政党(ブラグシッチ率いる政党連合「スローガ」等)が勢力をある程度伸ばしており、今次選挙を民族主義勢力の復活ということとはできない。

### 2. セルビア人勢力の状況

(1) RSにおいては民族主義政党のセルビア人民主党(SDS)のクライシュニクが大統領評議会選でRS社会党のラディシッチに敗退し、SDSの退潮を示したが、RS大統領選ではSRSのポブラシェンが現職のブラグシッチを破った。

ポブラシェン党首の勝利の背景には、コソヴォ問題に絡むセルビア人批判が、民族主義的な雰囲気を盛り上げ、国際社会と協力するブラグシッチに対する反感とつながったことが考えられる。

(2) 他方、RS議会選ではSDS等民族主義政党は議席を減らしている。今後の組閣や政治運営は複雑なものとなると見られるが、何れの勢力が主導権を握るかについては、ミロシェヴィッチ新ユーゴ大統領の強い影響下にあるRS社会党の動向が鍵を握ると見られている。

### 3. クロアチア人勢力の状況

ズバク及び彼の新党NHIも全くふるわなかった理由としては、これは、クロアチア人の多くの目には、「ズ」がHDZ内の権力争いに敗れて離党したものと映ったこと、及びBH主要民族の中では一番数が少ないクロアチア人としては、国際社会から無視され、民族的に団結しなければ、特にムスリムからの圧力に抗しきれないとの感情が働いているためとも見られる。

(以上)

98年ボスニア国政・地方選挙（主要政党のみ）

（注：●は民族主義政党及び候補者 ○は多民族主義・現実路線政党及び候補者）

9/28現在

1. 中央レベル

**BH大統領評議会**

- ・ムスリム代表
    - イゼトベゴヴィッチ（民主行動党（SDA））・・・競争相手なく圧倒的多数で再選
  - ・クロアチア人代表
    - イエラヴィッチ（HDZ）・・・順当な当選（約19万票）。社民党（SDP）候補が健闘したが（約11万票）、ズバク前代表は予想外に伸び悩む（約4万票）
  - ・セルビア人代表
    - ラディシッチ（RS社会党）・・・クライシュニク前代表（SDS/SRS連合候補）とほぼ一騎打ちで、約36万票対約32万票で、「ラ」が当選。
- ※規定によりラディシッチが評議会議長（大統領）に就任し、輪番制により8ヶ月後にイエラヴィッチが議長に就任する。

**BH代議院（定数42）**

連邦側	28議席	獲得予想議席	96年選挙結果
●KCD（統一・民主連合：SDA、BHのための党他）	15	[14]	18
●HDZ（クロアチア人民主同盟）	6	[6]	8
○SDP（社会民主党）	4	[4]	
○NHI（新加777人仁7777） 社会主義者党	1	[1]	
		[2]	民主同盟（DAB）(1)
RS側	14議席		
○スローガ（穏健派連合）	4	[4]	
●SDS（セルビア人民主党）	3	[4]	9
●KCD（前回はSDA）	2	[3]	3
●SRS（セルビア人急進党）	2	[2]	
○SDP	1	?	

[ ]は10月2日確定数

2. エンティティレベル

(1) ボスニア連邦

**連邦代議院（定数140）**

●KCD	69	[68]	89
●HDZ	28	[28]	35
○SDP	19	[19]	
○BH民主主義者党	4	[6]	
○NHI	4	[4]	

(2) スルブスカ共和国

9/28日現在予想

**RS大統領**

●ポブラシェン (32万票) が○ブラヴシッチ (28万票) を破り当選。

**RS国民議会 (定数83)**

	獲得予想議席	97年結果	96年結果
●SDS	18 (19)	24	45
●KCD (ムスリム) 不在者投票	14 (15)	16	16
●SRS (急進党)	11 (11)	15	6
○SNS	11 (12)	15	
○RS社会党	9 (10)	9	
○独立社会民主党	6 (6)	2	
○SDP	2 (2)	2	

(注)

組閣に時間がかかり。

KCDはムスリム党  
不在者投票により。

14議席確保が見込まれる。

1. 政策を交わすことにより、今までは、
2. 大連交わす場合には、政変、移行を引く。

対象案件概要

1. 案件概要

「緊急電力整備計画」 (供与限度額：41億1,000万円)

(The Emergency Electric Power Improvement Project)

(1) 戦後復興に不可欠な電力の供給増を図りつつ、省エネルギー、地球環境の改善および公害防止を目指すため、カカニ火力発電所、および同発電所を含む主要4大火力発電所に隣接する炭鉱(カカニ炭鉱、トウズラ炭鉱、ガツコ炭鉱、ウグリエヴィク炭鉱)のリハビリを行うもの。

(2) 本計画の具体的内容は以下のとおり。

(イ) カカニ火力発電所修復：

制御・監視装置、脱炭酸設備、冷却水システム、エアヒーターの更新、およびスペアパーツ供給。

(ロ) 炭鉱修復：

運搬施設(鉄道、コンベアー)、選炭設備、掘削機器(エクスカベーター、ブルドーザー等)整備、機器供与および関連スペアパーツ等の供給。

2. 借款条件

(1) 利子率 : 年0.75%

(2) 償還期間 : 40年(10年の据置期間を含む)

(3) 調達条件 : 一般アンタイド  
(コンサルタント部分については二国間タイド)



表3-1 名目GDPの水位

	Item	Unit	1995	1996	1997	1998
State	GDP	mil DEM	2,873	4,189	5,803	6,900
	Rate of increase	%	-	45.8	38.5	19.0
	GDP per capita*	DEM	798	1,164	1,612	1,917
Federation	GDP	mil DEM	1,962	3,049	4,189	5,000
	Rate of increase	%	-	55.0	37.0	19.0
	GDP per capita*	DEM	892	1,386	1,904	2,273
RS	GDP	mil DEM	911	1,140	1,614	1,944
	Rate of increase	%	-	25.1	41.6	20.4
	GDP per capita*	DEM	651	814	1,153	1,389

Note: For the calculation of "GDP per capita\*", population is assumed as following: State 3,600,000; Federation 2.2 million; RS 1.4 million

Source: World Bank Resident Mission Bosnia and Herzegovina, *Economic Brief for Bosnia and Herzegovina*, November 18, 1998

## 第4章 交通需要

### 4-1 交通輸送需要の現状

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国における主要な輸送機関は道路（2万1,000キロメートル）であり、戦後復興事業により幹線道路の舗装修復（2,400キロメートル）と橋梁の再建設（70橋、多くは仮設橋）が進み、輸送の主要なボトルネックは解消されつつある。道路交通量に関しては、旧ユーゴスラヴィア時代には特定地点における交通量自動観測と任意の地点における交通量手動観測が行われ、交通量関係のデータベースが確立されていた。しかし、内戦の勃発後、これらの交通量観測は実施されておらず、近年の道路交通量データは存在しない。

現在進められている交通インフラ復興事業は破壊されたインフラの旧状復帰が目的であるため、交通量の大きさは無関係に事業が推進され、各プロジェクト・サイトでの交通量観測調査は実施されていない。ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の交通専門家の観察によれば、現在の交通流パターンは旧ユーゴスラヴィア時代とは大きく変化しているとのことであり、主要要因として次の点があげられている。

- ① 内戦による人口の減少・難民の発生・居住地の変更
- ② 生産施設の破壊による生産活動の縮小・停止
- ③ 港湾・橋梁の破壊及び隣国関係の緊張による国際物流の減少
- ④ エンティティー境界の設定による生活・産業パターンの変化

鉄道（1,030キロメートル；電化75%）に関しては、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ連邦（FBiH）内の鉄道網はかなりの程度復旧が行われ運行が再開されているが、スルプスカ共和国（RS）内の鉄道網は復旧されておらず、運行の停止区間が多く残されている。旅客輸送では、エンティティー間の鉄道輸送サービスは停止されており、両エンティティーから1日2便のバスが運行されているのみである。貨物輸送では、トラックによる国際輸送及びエンティティー間の輸送が自由に行われているが、鉄道による国際輸送は非常に限られ、また、鉄道によるエンティティー間の輸送は2ルートで許可され、エンティティー内で大宗貨物の輸送が行われている程度である。現在、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国としての鉄道の復興をめざす動きがあり、FBiHとRSの共同による“Railway Public Corporation”が設立され、Office of The High Representative（OHR）の主導の下に、来年4月の本格的な活動開始をめざして準備が進められている。

航空は国際旅客輸送の重要な手段であるが、主要なサラエボ空港（他にバニャルカ空港、モスタル空港、ツズラ空港）でもウィーン、フランクフルト等、ごく限られた国際定期便が就航しているにすぎず、現在の航空旅客数は少ない。EUによる航空輸送の技術協力が1998～1999年に計画されており、この調査のなかで航空旅客データが収集されることを期待したい。船舶

輸送では、当国を流れるサヴァ川は225キロメートルでダニューブ川につながり、河川による船舶輸送も可能性はあるが、旧ユーゴスラヴィア時代における輸送量は20～30万トン程度、現在はゼロに近い状態であり、今後とも主要な輸送手段となる可能性は低いとされる。アドリア海側の海上輸送については、ブローチェ港を利用していたボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の大型国営企業の生産活動がほとんど停止状態にあるため、ブローチェ港を経由する国際貨物輸送は再開されていない（最近、モスタルのアルミ精錬工場が生産を開始し、この関連の輸送が再開された）。

#### 4-2 交通輸送需要の将来動向

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国ではこれまでのところ戦後復興が緊急課題とされ、中長期の国家計画は策定されていない。当国が将来どのような方向に進むかについては不確定な要素が多く、経済社会フレームワークの想定にはかなりの困難が予想され、将来交通需要の予測でも同様な困難が予想される。本格調査では、過去のデータに基づく定量分析を期待することはできず、むしろ、将来の可能性を基に複数の経済社会発展シナリオを展開し、各シナリオに共通して重視されるべき輸送需要を特定するという定性的な分析が重要となろう。

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の将来の発展方向がこのような不確実性のなかにあっても比較的确实であろうことは、国内情勢がどのような方向に進もうとも、国際的にはEUとの関係強化による経済開発が志向されるであろうということであり、そのため、EUの運輸政策と整合する運輸施策が求められ、当国を通過する東西・南北の欧州交通ネットワークが重視される、ということである。本格調査では、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国に起点ないし終点をもつ国際輸送及び当国を経由する国際通過輸送については欧州交通ネットワークとの関連での検討が必要であろう。

しかし、国内の将来交通需要については不確実な部分が多く、交通調査等によって現在の交通需要が的確に把握されたとしても、次のような理由により将来の交通需要は現状と大きく異なることが予想される。

- ① 難民の帰還・定住地の変更などにより人口の分布パターンが大きく変化するであろうこと
- ② 生産活動の再開とともに貨物輸送量が増加するであろうが、計画経済から市場経済への移行が進展するにつれて、物流パターンが大きく変化するであろうこと
- ③ 欧州を中心とするグローバル化の流れのなかで新たな国際流通システムが形成され、物流パターンに大きな変化が生じるであろうこと
- ④ 両エンティティーの将来動向（統合、現状固定あるいは分離独立の方向）により、旅客・貨物の流動パターンが大きく変化するであろうこと



ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国は、国土面積5.1万平方キロメートル、人口370万人、平方キロメートル当たり人口密度73人（九州に比べ、面積1.2倍、人口25%、人口密度23%）で、山地の多い国土に人口が分散している。このような条件下では、急速に進展しつつあるモータリゼーションとともに、国内輸送においては旅客・貨物輸送共に道路輸送の重要性が一段と高まることが予想される。国際貨物輸送では貨物の複合一貫輸送を担う鉄道、また、国際旅客輸送では航空の重要性が高まるであろうが、国内輸送においては、鉄道と航空の役割は限定的なものにとどまるであろう。

#### 4-3 交通量調査

旧ユーゴスラヴィア時代には交通量の定点観測調査が行われ、また、必要に応じて任意の観測調査が実施され、1987年には全国交通量調査が実施された。同年の交通量調査で6,000 Annual Average Daily Traffic (AADT) を超えたセクションは、次の8地点であった。

	AADT
① Sarajevo-Zenica (M17) :	6,937- 14,905
② Doboj (M17) :	11,246
③ Mostar-Zitomislici (M17) :	9,509- 10,737
④ M18-Tuzla-Simin Han (M4) :	7,381- 9,376
⑤ Sucid Brod-Srebrenik (M18) :	7,048
⑥ Bos. Brod-Slavonski Brod (M17.2) :	8,048
⑦ Banja Luka-Klasnice (M16) :	6,539
⑧ Donji Vakuf-Bugojno-Cornji Vakuf (M16/16.2) :	6,329- 6,605

内戦勃発後は交通量観測調査は全く実施されていない。また、戦前に保有されていた交通量調査結果はサラエボ（ボスニア・ヘルツェゴヴィナ連邦）で一括保管され、バニャルカ（スルブスカ共和国）には保管されていない。また、現在の行政制度の下では、Ministry of Interia（ポリスを含む）が交通量調査・分析及び交通規則に責任を有し、運輸省は交通安全・交通事故などに関する技術面に関与するだけとなっている。

本格調査で実施される交通量観測調査は1年のうちの1日を取り上げて実施されることになろうが、旧ユーゴスラヴィア時代の年間交通量分布データを使用すればAADTへの変換が可能であり、AADTに近似する交通量を得られるのは「5月第3水曜日」とのことである（“IPSA Institute”からの情報による）。現在の交通パターンと交通量は戦前とは大きく異なり、したがって、現在の交通のボトルネック地点も戦前とは異なることが予想される。また、本格調査では、国際交通、エンティティー間交通及びエンティティー内交通の現況を把握することも必要であり、全国にわたってかなり多くの地点でOD (Origin and Destination) 調査及び交通

量観測調査を実施することが必要となろう。

しかし、他方で、4-2 節に示されたような要因によって、現在の交通パターンは将来の交通パターンを必ずしも代表するものではない点に留意が必要であろう。将来交通量予測では、現在の交通パターンをベースとしながら、想定される複数の経済社会発展シナリオとの関連を考慮し、国際交通、エンティティー間交通及びエンティティー内交通についてのシナリオを想定することが必要となり、これを何らかの数量で表現することが求められる。定性的なシナリオ展開とその数量化という困難な課題に取り組み、その結果生じるであろう不確実性に対する対策（感度分析の充実、リスク分析の適用など）を準備することが極めて重要となろう。

## 第5章 交通・運輸各セクターの現状と課題

### 5-1 道路輸送

#### 5-1-1 道路概要

##### (1) 道路延長

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国（BH）の道路は大きく下記の三つに分類される。

（単位：km）

	法定速度 (km/hr)	FBH * 1)	RS * 3)	BH全体 * 2)	内 訳	
					As.	
幹線道路 (main road)	60~80	2,024	1,698	3,722	As. Stone Conc.	3,569 109 44
地域道路 (regional road)	60以下	2,600	2,242	4,842	As. Stone Conc.	3,159 1,520 163
地方道路 (local road)		(6,500)	---	---		
合 計		4,624	3,940	8,564		

\* 1) 今回の調査（質問票）結果

\* 2) 内戦前（1991.11時点）のデータ

\* 3) 上記データの差引により求めたもの。

##### (2) 内戦による被害状況

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国内戦による被害状況を以下に要約する。

- 1) 2,000キロメートル以上の幹線道路が緊急補修を必要とし、特に両エンティティー前線近くの道路が大きな被害を被った。
- 2) ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国全体で70橋が損傷を受け、特に、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国とクロアチアを結ぶ橋梁はすべて破壊された。
- 3) 大半の建設機械・機材は破壊された。
- 4) 4年間に及ぶ内戦中、維持補修が一切なされず、道路の損傷を助長した。
- 5) 道路局は建物のみならず、職員、道路関連データを失い、コンピューターシステムも破壊された。

### (3) 復旧状況・現況

終戦後から現在までの復旧状況、現況は以下のとおりである。

- 1) ETRP (Emergency Transport Reconstruction Project) 及びIFOR/SFORにより、道路インフラは著しく改善されている。ETRPは幹線道路の約3分の1を対象とした緊急補修・復興が主な内容であり、IFOR/SFORは重要区間の舗装パッチングや40を超える仮橋の設置が主な内容となっている。
- 2) 幹線道路の一部では交通量が戦前のレベルに回復した箇所もあるが、全体としてはまだ幹線道路の半分以上に補修の必要がある。
- 3) 今以上の道路の品質劣化を防ぐために、適正な道路維持管理を一刻も早く実施する必要がある。そのための組織・体制及び設備・機械を整える必要がある。
- 4) 多数の橋梁が破壊され通行不可な区間が多いため交通が一部道路に集中し、道路の損傷を加速している。
- 5) 多数の地滑りも報告されており、IFORや地方政府の手で補修がなされている。また、トンネルにも本体の損傷、漏水、照明設備の問題等が生じており、ETRPのなかで3トンネルが補修された。
- 6) 現在まで多数の国、国際機関から援助を得ているが、被災道路の完全復興には今後4億ドルが必要である。
- 7) 世銀は1997年の維持管理費として、両エンティティーに各々1,500万ドルの予算確保を要請、合意を得た（実績は連邦500万ドル、RS1,000万ドル）。一方、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国全体で維持管理に必要な予算は年間1億ドル以上と見積もられている。
- 8) FBHはETRPのおかげで、建設機械や必要機材もそろいつつあるが、RSは通商制裁の影響で機材不足がまだまだ深刻である。
- 9) 運輸法 (Transportation Law) はRSでは制定されているが、連邦では現在策定中 (国会審議中) である。

#### 5-1-2 道路整備・執行体制

- 1) 中央政府民生通信省、両エンティティーの運輸通信省の組織図を図5-1に示す。
- 2) 戦前は国家開発5か年計画を含む長期計画があったが、現在は両エンティティー共に不在。
- 3) 戦後の道路政策は各エンティティーが独自に決定し中央政府は関与していない。借款案件はエンティティーの意見を尊重するが、グラントの場合の対象案件は供与国主導で決定している。例えば、Doboj近郊のR17は両エンティティーとも重要視しなかったが、インターエンティティー道路あるいはインターナショナル道路としての重要性よりECによるファイナンスを実施した。

- 4) ETRPはIMG (International Management Group) が窓口となって各国・機関の調整を行っている。IMGは1993年、UNHCRの下に戦後のボスニア・ヘルツェゴヴィナ国のインフラ復興を進めるために設立された組織で、現在40名の外国人専門家を含む約150人のスタッフより構成される。
- 5) 世銀プロジェクトはPID (Project Implementation Directorate) と呼ばれるインハウス・エンジニア (各エンティティから1名ずつ) が入札から、設計・監督まで実施し、ECのプロジェクトは国内外から雇った専門家が実施している。
- 6) 連邦の道路局 (Road Directorate) は現在、技術者 (Engineer) 8名、専門職 (Technician) 7名の計15名である。当面、35名に増員したいとの意向である。
- 7) FBHでは幹線道路は交通通信省の所轄であるが、直接の維持管理業務はPuteviと呼ばれる道路公社が請け負っている。地域道路及び地方道路は、内戦後新たに設置された10のカントン (県) が管轄している。なお、RSにはカントンはない。

#### 5-1-3 道路分野への国際援助動向

##### (1) 道路プロジェクト 7)

- ・融資状況：必要額185、融資済み80、事業中49 (単位：MUSD)
- ・件数：完了40件、進行中23件、サスペンド12件 計75件
- ・幹線道路は1,570キロメートル、地域道路は300キロメートルが復興済み。地方道路は対象外。

##### (2) 橋梁プロジェクト 7)

- ・融資状況：必要額84、融資済み72、事業18 (単位：MUSD)
- ・件数：完了23件、進行中23件、サスペンド7件 計53件

##### (3) 進捗状況

当初計画ではETRPは1996/97年、SETRPは1997/98年に完了予定であったが、遅れ気味。現計画では、道路は1999年、橋梁は2000年に復興完了の予定。

##### (4) European Transport Corridor Vc (ゼニッツァーサラエボ) プロジェクト 8)

昨年6月、ヘルシンキで開催された第3回汎ヨーロッパ運輸会議にて、European Transport Corridor の新たな路線としてVc (5号線) が承認された。Vcはハンガリーを起点とし南北にヨーロッパを縦断するルートでサラエボからブローチェに至る支線を含むTEM基準の高速道路 (設計速度120キロメートル/時) を計画しており、F/Sは1992年1月に完了

している。事業費600億円で、BOT案が有力である。

#### 5-1-4 問題点

- 1) インターエンティティー道路及びインターナショナル道路の維持・整備に中央政府の権限が及ばず、ドナー国が調整しているのが実態であり、効率的・経済的な道路整備が行われているとは言い難い。
- 2) 両エンティティーの道路整備を円滑に行うために道路公団（Public Corporation）設立の構想があるが、今後の道路整備の成否は両エンティティーの調整機関として道路公団が機能するか否かによる。
- 3) 目標年次を2020年に置いていることから明らかなように、本格調査の目的は戦災復興ではなく、今後のボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の国土開発指針の策定である。一方、同国は終戦から日が浅く、また社会主義から資本主義への変革期であり、すべてが手探りの状態である。このような国情の下で、長期の開発計画を策定するのは非常に困難であり、しかるべき時期にフォローアップ調査の実施、更には継続的な技術支援が必須であろう。
- 4) 両エンティティーが共通で利用している道路及び相手側エンティティーの通過交通が主要交通である道路の維持補修の費用分担方法。
- 5) 橋梁の損傷は交通のクリティカルとなっているにもかかわらず、種々の理由から橋梁プロジェクトはかなり遅れ気味である。本格調査でも橋梁補修方法の提言が望ましい。

#### 5-2 鉄道輸送

##### 5-2-1 組織

内戦前のボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の鉄道は、ユーゴスラヴィア鉄道を構成する八つの経営体のうちの一つであるZTP Sarajevoとして運営されていたが、内戦の過程でボスニア・ヘルツェゴヴィナ連邦とスルブスカ共和国の二つのエンティティーが成立するとともに、鉄道も三つの鉄道会社に分かれて運営されている。すなわち、一つは、スルブスカ共和国内の鉄道を運営しているスルブスカ共和国鉄道、一つは、Mostar - Capljina (Ploce) 間を運営するヘルツェグ・ボスナ鉄道、もう一つは、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ連邦内（ヘルツェグ・ボスナ鉄道運営区間を除く）の鉄道を運営しているボスニア・ヘルツェゴヴィナ鉄道である。

しかしながら、鉄道が軌道上のみを走行するという属性から、両エンティティーの間のインターエンティティー輸送及びインターナショナル輸送を円滑に機能させるためには、鉄道3社、両エンティティー並びに他国との鉄道運行を調整する機関が不可欠であり、そのような調整機関としてのBosnia and Herzegovina Railways Public Corporation (RPC) の

設立が1998年4月1日付けで合意された。RPCの設立は両エンティティーの間で合意されたものの、まだ、Stateの法に基づく登記が済んでいないため、現在はManagement Board 3名の任命がなされているのみで、RPCとしての活動を本格的に開始するには至っていない。

RPCでは1999年1月1日から活動を開始したいとしているが、活動開始の法的準備がそれまでに整ったとしても、活動を軌道に乗せるまでにはまだ相当の時日を要するものと思われる。

#### (1) RPC設立の法的根拠

Bosnia and Herzegovina Railways Public Corporation (RPC) の設立に関する法的根拠は、1995年12月14日にボスニア・ヘルツェゴヴィナ国を構成する二つのエンティティーであるボスニア・ヘルツェゴヴィナ連邦とスルブスカ共和国との間で合意されたボスニア・ヘルツェゴヴィナ和平合意文書のAnnex 9に基づいている。Annex 9では、両エンティティーの相互の便益のために、両エンティティーにまたがる各種公団 (Public Corporations) の設立について記されているが、特に運輸公団 (Transport Corporation) の設立は緊急に必要とされており、そのなかでも鉄道については鉄道自体の構造的な特色から、相互の調整による運営が不可欠であるとして、鉄道公団としてのRPCの設立が急がれている。

RPCの設立にあたって、両エンティティーはEUガイドライン、なかでも1991年7月29日付けのEuropean Directive 91/440及び鉄道輸送に係る付属文書に準拠して問題解決に当たることを合意している。また、両エンティティーは国際鉄道輸送の発展を重視して、Union Internationale de Chemins du Fer (U.I.C.) 等の国際鉄道機関によって採択された規則に従って各措置を講ずることを合意している。

1997年6月にヘルシンキで開催された第3回全ヨーロッパ運輸会議では、Ploce - Mostar - Sarajevo - Doboj - Slavonski Samac - Budapest のルートを Corridor 5 の支線、Zagreb - Banja Luka - Doboj - Tuzla - Zvornik - Belgrade を鉄道貨物輸送上、特に重要な Corridor 10として指定している。これらのルートに含まれるボスニア・ヘルツェゴヴィナ国内の鉄道輸送を復旧させるためには国際的援助が不可欠であるが、そのような国際援助を受け入れるうえでの一つの条件が、両エンティティーの間のインターエンティティー輸送及びインターナショナル輸送を円滑に機能させることである。RPCはこのような両エンティティーの間の円滑な輸送を制度化するための機関として設立されたものである。

## (2) RPC 設立の目的と RTC の権限

RTC が設立された目的と活動上の権限は以下のとおりである。

- 1) RPC は、両エンティティ及び各々の鉄道会社並びに両エンティティが定めるその他の組織による共同機構であり、両エンティティの間のインターエンティティ輸送及びインターナショナル輸送を円滑・安全・定時に実施するうえでの両エンティティ間の協力を確保することを目的としている。
- 2) RPC は、鉄道のインフラと鉄道会社によるインフラ利用に関する以下の事項について検討・決定を行う。
  - ・インターエンティティ輸送及びインターナショナル輸送のための列車の経路の割り当て及びインターエンティティ輸送の列車時刻表の編成・発行
  - ・信号、安全、通信等のシステムの調和及び両エンティティの鉄道網で用いられる規則・基準の調和
  - ・インフラ利用料金の調整及び決定
  - ・鉄道会社間における運賃収入等の貸借の決済
  - ・鉄道インフラ及び運行に関する関係者間の取り決めについて、インターエンティティ輸送及びインターナショナル輸送に係る規則に照らしての監督
- 3) インターエンティティ輸送及びインターナショナル輸送の改善に関する方法・手段の検討、並びにそのためのプロポーザルの作成を行う。
- 4) 全ヨーロッパ鉄道ネットワークに含まれる次の二つのルートについて、各鉄道会社の協力の下に効率的な輸送のために必要とされる国際基準を満たしているかどうかを検討する。

Plöce – Mostar – Sarajevo – Doboj – Slavonski Samac – Budapest の Corridor 5 の支線ルート

Zagreb – Banja Luka – Doboj – Tuzla – Zvornik – Belgrade の Corridor 10 ルート
- 5) 国際援助機関及びその他の援助機関からの援助についてその処理及び申請を行う。
- 6) 国際鉄道機構においてボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の両エンティティを包括する代表権を有する。
- 7) RPC は、各エンティティあるいは鉄道会社等の委任により、鉄道設備の取得、施設の建設、鉄道インフラ又は車両の管理を実施することができる。

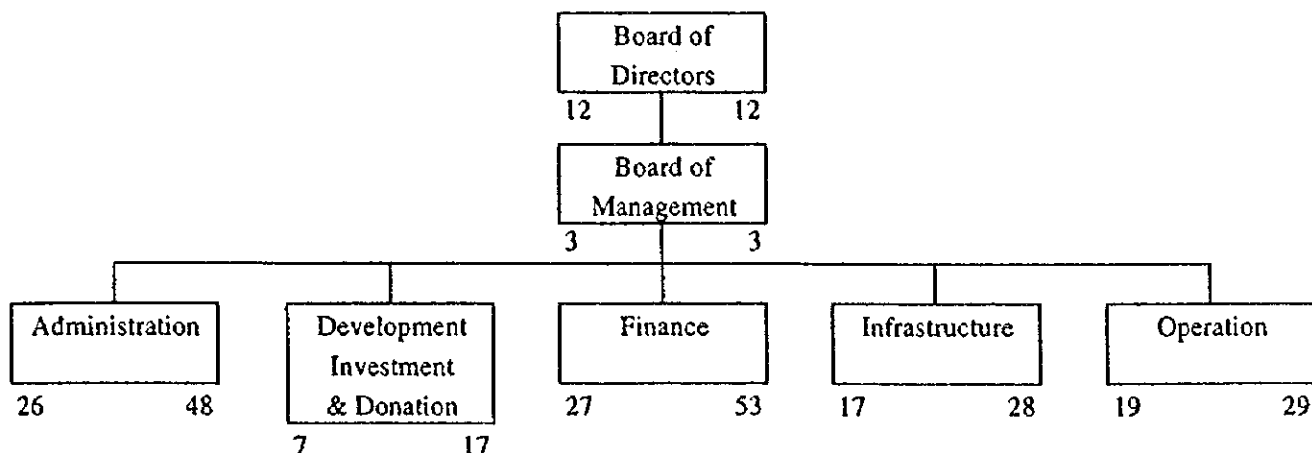
## (3) 業務開始後の RPC の運営組織

上記のとおり、現在のところ、RPC のスタッフは 3 名の Management Board メンバー



と1名の Doboij 駐在スタッフが任命されているのみである。

RPCによれば、活動が開始された場合の組織図並びに当初の配置予定人員、活動が軌道に乗って後の定員数は図5-1に示すとおりである。



注：左数字は当面の配置予定人員、右数字は活動が軌道に乗って後の定員。

図5-1 Railways Public Corporation組織図

#### 5-2-2 鉄道施設の現状

鉄道施設は内戦中に各所で破壊され、更に内戦勃発以降、施設の維持保守がほとんど行われてこなかったことによる施設の劣化が加わった。このため、内戦終結後のSFORによる鉄道復旧の目標は、できるだけ早く最低限度の運行を確保することに置かれた。

連邦側の路線ではEUを中心に復旧支援が行われ、1996年7月にSarajevo - Ploce間の路線が開通したのを皮切りに、施設全般の復旧整備が進められている。一方、スルブスカ共和国鉄道の側では、東西線の路線・橋梁復旧から整備工事が進められている。このため、信号通信の一部はまだ復旧が緒についていないものの、東西線のNovi Grad - Tuzla間、南北線のDoboij - Ploce間については最低限の運行が確保されるに至っている。

鉄道施設の現状は以下のとおりである。

- 1) 軌 間            1,435 ミリメートル
- 2) 電 圧            交流 25 キロボルト (50 ヘルツ)
- 3) 路線延長        1,038 キロメートル
- 4) 複線距離        94 キロメートル (Grapska - Zenica間)  
(一線は橋りょう (Maglaj bridge) が破壊されたままのため、現在は単線運転)
- 5) 電化キロ        841 キロメートル (電化率 81%)

(Sarajevo - Visoko間の一部区間において電車線が破壊されたままであるが、来年の

春には復旧する予定)

- 6) トンネル数 174 箇所 (50.5 キロメートル)
- 7) 橋梁数 399 箇所 (15.3 キロメートル)
- 8) 駅 数 117 駅
- 9) 信 号 自動閉そく信号 約450 キロメートル  
腕木式信号 約590 キロメートル

(信号機は、一部しか稼働していない)

### 5-2-3 列車の運行状況

#### (1) 列車速度

線区によって異なるが、内戦前はおおよそ50~100キロメートル/時で走行していた。しかし、現在は内戦勃発以来全くメンテナンスが行われていないため、最高で60キロメートル/時程度である。

#### (2) 列車運行

旅客列車については、区間によって異なるが、1日に上下合わせて6~12列車程度である。列車編成としては、機関車が客車を1~3両牽引している程度であるが、3両編成の電車タイプも走行していた。

貨物列車については、フォルクスワーゲンの自動車部品を月に2回チェッコの工場から Slavonski Samac 経由でサラエボへ運ぶなど、輸送量は若干伸び始めているが、内戦前の10分の1以下である。

### 5-2-4 ヨーロッパにおける鉄道網との関係

Ploce - Mostar - Sarajevo - Doboï - Slavonski Samac - Budapest のルートが、Pan-European Networksの一つである Corridor No.5 (Branch C) とされている。また、Zagreb - Banja Luka - Doboï - Tuzla - Zvornik - Beograd のルートは、貨物輸送を担う Corridor No.10 のバイパスと位置づけられている。

### 5-2-5 各国の援助状況

EU、USAID、SFOR、ドイツ、フランス等が橋梁やレール等の復旧に対する援助を行っている。現在は信号や通信関係の復旧に力が注がれてきているが、その後必要となるメンテナンス機材 (Tamping machine 等) の購入や車両の補修等のための援助として、日本に対し円借款を要請してきている。インフラ復旧後の各国の援助が決まっていないことから、IMG

も日本の協力を期待していた。

#### 5-2-6 問題点等

- 1) SFORによる復旧は、Minimum Military Requirementであること、信号、通信システムの大部分が破壊されたままであること、内戦勃発以来全くメンテナンスが行われていないこと、車両の多くが破壊されたままであること等により、列車速度及び運行本数が抑制されている。
- 2) 1日の列車本数が極端に少ないこと、旅客列車はエンティティー内しか運行していないこと、列車速度が遅いこと等から、都市間移動は主にバスによっている。しかし、Banja Luka - Doboï間のように、バスより速くしかも運賃が安い場合は、鉄道のシェアが8割（データによる裏付けはない）を占めるとのことである。
- 3) インフラ部分の復旧の後にはメンテナンスに力を入れる必要があるが、機材及び部品の供給ができるか、メンテナンス技術が保持されているかが問題である。また、需要増を図るには運行本数の増も必要であり、車両の増備が必要である。
- 4) 当面は、既に両エンティティー間及びインターナショナルな運行がされている貨物輸送に力を入れ、収入を増やす必要があると思われる。

#### 5-3 航空輸送

##### 5-3-1 航空輸送の概況

- 1) ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国には、サラエボ・バニャルカ・モスタル・ツズラの4空港があり、旧ユーゴスラヴィア時代はそれぞれの空港が国際及び国内空港として機能していた。内戦による施設の破壊、保守の欠如により空港としての機能は失われかけていたが、内戦後は最低限の運航必要条件を満たして、サラエボ・バニャルカの両空港が外国との定期航空便を維持していた。
- 2) その後、国際援助による緊急復興が徐々に進んで、モスタル・ツズラ両空港にも定期航空便の就航が限定的ながら再開したが、実質的には相変わらずサラエボ・バニャルカ両空港が外国との結節点となっている。
- 3) ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国はICAOのメンバー国であり、ICAOの規則に従っている。

##### 5-3-2 民間航空マスタープラン（ICAO実施：1997年3月）

- 1) 1996年5月のIFOR（現在SFOR）と中央政府航空庁（Civil Aviation Authority of BiH）の要請により、ICAOがボスニア・ヘルツェゴヴィナ国民間航空マスタープランを1997年3月に策定した。このマスタープランは、その時点における民間航空セクターのもつ問題

点を分析するとともに、各分野に必要な整備計画を個別に提案している。

- 2) 各援助機関による民間航空セクターへの緊急援助は、上記マスタープランに基本的に基  
づいており、整備必要額と供与額にギャップはあるものの、少しずつ整備が進んでいると  
いえる。
- 3) 本格調査においては、このICAOの策定した民間航空マスタープランをレビューして、全  
モードの交通マスタープランとの整合をとりつつ必要な改定を行うとともに、2020年に向  
けて長期マスタープランを策定することとなる。

### 5-3-3 民間航空の組織

- 1) 1997年9月に、中央政府閣僚評議会 (Councils of Ministers) の下に民間航空局  
(Department of Civil Aviation : DCA) が組織され、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国  
と諸外国・国際機関との窓口となるとともに、両エンティティー政府交通通信省の民間航  
空局と密接に連携をとりながら、航空行政を展開することとなった。
- 2) 調査団は、直接DCAと接触できなかったことから、上記1) が事実かどうか確認してい  
ない。本格調査団にその確認を任せることとする。(DCAは航空路管制については主体的に  
業務を遂行する機能を有している可能性がある。しかし、連邦側の資料によると、この組  
織体制が複雑すぎてうまく機能していないとしていることから、何らかの改善が必要とな  
っているようである。)

### 5-3-4 空域及び航空管制

- 1) ICAOはボスニア・ヘルツェゴヴィナ国を一つの空域 (Flight Information Region :  
FIR of Sarajevo) としてとらえており、両エンティティー共通の航空路管制が必要であ  
るとしている。
- 2) さらに、オーストリア・クロアチア・チェッコ等の多国間協定による中央ヨーロッパ航  
空交通サービス (Central European Air Traffic Services) に加わり、包括的な航空  
路管制を受けることが、ICAOにより提唱されている。

### 5-3-5 空 港

- 1) ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国には、サラエボ・バニャルカ・モスタル・ツズラの4都市  
に空港があり、それぞれが外国との間に定期便が就航する国際空港である。国内の空港間  
を結ぶ国内便は存在しない。このうち、モスタル・ツズラ両空港は、SFORが主に使用して  
いて、現在の限られた需要も原因して、民間航空は最小限の利用にとどまっている。
- 2) 国及び連邦の首都サラエボ空港と、RSの首都バニャルカ空港は必要最低限の補修を完了

させて、航空需要に対応している。サラエボ空港はほとんどが民間航空が使用しており、軍事利用はあまり見られない。バニャルカ空港は、滑走路は共同使用しているものの、民間航空エリアと軍事利用エリアを分けて使用している。

3) 各空港の概要は以下のとおりである。(ツズラ空港は不明)

空 港	サラエボ	モスタル	バニャルカ
滑走路	2,460m	2,400m × 49m	2,500m × 45m
航空機カテゴリー	4C/4D	C	不明
エプロン	複数	100m × 60m	DC-9 : 4berths
ILS	Category-1	なし	Category-1
ターミナルビル	容量 : 年間70万人	不明	600平方メートル
乗降客数(1997)	176,000人	不明	不明
着陸回数	4,930	不明	不明

(1) サラエボ空港

サラエボ空港は、両側を山に囲まれた盆地に位置し、かつ霧などによる視界不良の天候が多く、空港の設置位置としては必ずしもよくない。しかし、首都の空港として重要な機能を有している。

1. 空港の諸元

- 1) 滑走路 : 2,460メートル
- 2) 誘導路 : 3本
- 3) 航空機タイプ : 4C、4D
- 4) ターミナルビルディング : 容量 70万人／年間

2. 保守管理・収入支出

- 1) 管理主体 : 不明 (SFORが関与しているとの情報あり)

3. 利用者数・貨物

- 1) 1997年 : 乗降客数 : 17万5,882人      1998年 : 24万人  
貨物 : 11トン      (予測) 800トン  
着陸回数 : 4,930回      6,000回

4. 内戦後の国際援助による緊急復興整備(1998年11月現在)

- 1) 完了したもの : (千ドル) 援助国・機関  
管制塔                      300      ノールウェー

舗装	5,020	EBRD
航行援助施設		
DVOR	700	フランス
ILS CAT1/DMA	1,350	フランス (グライドパスを含む)
NDB	150	フランス
2) 進行中・契約完了		
空港通信機器	1,500	オーストリア
空港照明施設	1,210	イタリア
空港支援ビル	1,500	ノールウェー
設計・施工管理	2,150	オランダ
ターミナルビル	7,780	EC (全体計画: 1億2,100万ドル)
トレーニング	600	イタリア・米国
気象支援・ATS機器	1,370	イタリア
サービス機器	800	EBRD
保守・エプロン機器	3,990	EBRD
3) 契約準備中		
ボーディングブリッジ	950	オランダ
航空路管制機器	3,500	EBRD

## (2) バニャルカ空港

バニャルカ空港はRSの首都バニャルカから北へ15キロメートルの平原の中に位置し、周囲に障害物はなく、拡張区域を広大に有する空港である。

### 1. 空港の諸元

- 1) 滑走路: 2,500メートル (幅45メートル)
- 2) 誘導路: 不明
- 3) エプロン: DC-9型: 4パーズ
- 4) 航空機タイプ: 不明
- 5) ターミナルビルディング: 660平方メートル

### 2. 保守管理・収入支出

- 1) 管理主体: Airports of Republic Srpska (RS交通通信省の傘下)

### 3. 利用者数・貨物

- 1) 不明
- 2) 定期航空便

ベオグラード：	3便／週
ウィーン：	3便／週
チューリッヒ：	1便／週
セントガレン：	1便／週
ケルン：	1便／週
ジュッセルドルフ：	1便／週
シュトゥットガルト：	1便／週

#### 4. 内戦後の国際援助による緊急復興整備（1998年11月現在）

1) 完了したもの：	(千ドル)	援助国・機関
着陸灯・滑走路灯	194	英国
滑走路等マーキング	93	英国
PAPIシステム	57	英国
2) 進行中		
滑走路・誘導路接続	2,120	EC
テクニカルビル	4,600	英国
3) 今後必要な整備		
ターミナルビル	5,640	
貨物ビル	2,400	
貨物取り扱い機器	960	
消火施設	1,716	
GSE	960	
空港保守機器	2,640	
その他	6,886	合計 21,202千ドル

### (3) モスタル空港

モスタル空港は、モスタルの南5キロメートルに位置する空港である。

#### 1. 空港の諸元

- 1) 滑走路：2,400メートル（幅：49メートル）
- 2) 誘導路：不明
- 3) エプロン：100メートル×60メートル
- 3) 航空機タイプ：Cカテゴリー
- 4) ターミナルビルディング：小さい小屋程度

#### 2. 保守管理・収入支出

1) 管理主体：Airport Mostar（現在はSFORがかなり関与していると考えられる）

3. 利用者数・貨物

1) 不明

2) 民間定期航空便がウィーンとの間にあるとの情報あり。

4. 内戦後の国際援助による緊急復興整備（1998年11月現在）

1) 完了したもの： （千ドル）援助国・機関

なし

2) 進行中・契約完了

空港機器	466	EC
------	-----	----

3) 契約準備中

空港照明施設	250	EC
--------	-----	----

空港照明機器	1,100	オランダ
--------	-------	------

気象支援・消火機器	800	EC
-----------	-----	----

管制塔	2,000	EC
-----	-------	----

空港通信機器	1,300	EC
--------	-------	----

(4) ツズラ空港

ツズラ空港はツズラの南東7キロメートルのDubraveに位置している（道路によれば20キロメートル）。今回の事前調査では、訪れることはできなかった。

1. 空港の諸元

1) 滑走路：不明

2) 誘導路：不明

3) エプロン：不明

4) 航空機タイプ：不明

5) ターミナルビルディング：不明

2. 保守管理・収入支出

1) 管理主体：不明（現在はSFORがほとんど主体的に管理している）

3. 利用者数・貨物

1) 不明

4. 内戦後の国際援助による緊急復興整備（1998年11月現在）

1) 完了したもの： （千ドル）援助国・機関

なし



## 2) 進行中・契約完了

仮説乗客ターミナル	900	BiH Counter Part
GSE	110	ドイツ
トレーニング	300	BiH Counter Part

## 5-4 河川輸送とブローチェ港の利用

### (1) 河川輸送の現状

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国には、主な河川港としてシャマツ（連邦側テリトリー）とブルチコ（RS側テリトリー）があり、いずれも、同国北方側でクロアチアとの国境を形成しているサヴァ川の沿岸に立地している。

内線前の旧ユーゴスラヴィア時代には、サヴァ川が国際河川として貨物輸送に大きな役割を担っており、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国に出入りする貨物は、ピーク時には年間で百万トンに達していた。

今回、調査団がこれら2か所の河川港を現地踏査したところ、シャマツ港はサヴァ川の曲線部分に位置しており、岸壁に軌道による移動式ローダークレーンが設置されていたが、維持管理が全く行われていない状況で放置されていた（コンクリートの岸壁と陸地部分の間は大きな隙間が出来て水面が透けて見える状態にあり、作業を行うには危険な状態にあった）。また、ブルチコ港も同様に、大型のローダークレーンと鉄道レールが錆び付いたまま放置されていた（対岸のクロアチア側では中型の貨物船が接岸しているのを肉眼で確認できた）。結局、現在2か所の港湾施設はいずれも全く使用されておらず、復旧には相当の投資を行う必要があるものと見られる。

すなわち、現在はサヴァ川を輸送手段とする貨物の移動はほとんど行われていない状況にある。

### (2) 河川輸送の課題

現在、国際輸送手段としてのサヴァ川の運用に関し、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ、クロアチア、及びユーゴスラヴィアの間で共通のジョイント・オーソリティーを確立しようという動きがある。ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国とクロアチアの間では既に合意が形成されメモランダムに署名を行ったということであるが、残るユーゴスラヴィアとはいまだ合意に至っておらず、引き続き協議を重ねていく予定とのことであった。

しかしながら、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国側の窓口となるべきシャマツとブルチコの港が上記のように機能できない状況にあり、サヴァ川を国際輸送の手段として本格的に運用できるのは、まだ先のことになろう。

港湾施設の復旧についていえば、特にシャマツ港周辺の川岸にはいまだ多くの地雷が埋設されたままという話もあり、こうした内戦の負の遺産を精算することが何より先決である。

### (3) プローチェ港の利用

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国は、アドリア海に面してわずかに5キロメートルほどの海岸線を有しているが、大型の船舶が利用できる地形にはなく、アドリア海での海運についてはクロアチアに依存せざるを得ない、実質的な「内陸国」である。よって旧ユーゴスラヴィア時代からクロアチア領のプローチェ港に多くの投資を行った経緯がある。(クロアチアにとっては、リエカという港のプライオリティーが高く、プローチェのロケーションはまさにボスニア・ヘルツェゴヴィナ国のための港というべきものである。)

またプローチェは、欧州鉄道網の“Pan European Corridor No.5C”(ブダペストーオシェッカーサラエボープローチェ)に指定された路線の南端に位置し、このことがプローチェのヨーロッパ全体における位置づけを表している。

プローチェ港の貨物取扱量は、1985年に500万トンでピークを迎え、その後旧ユーゴスラヴィアの体制が揺らぎ始めて下降線をたどり、内戦時の1994年にボトムとなった後、現在は年間70万トン程度となっている。取扱貨物の約80%はボスニア・ヘルツェゴヴィナ国向けのもので、残りの20%が更に内陸のハンガリー等へのものである。旧ユーゴスラヴィア時代の中央計画経済体制下では、主としてボスニア・ヘルツェゴヴィナ国内の大型国営工場向けにアルミ原料、鉄鉱石、石炭等を輸入する窓口として機能していたが、内戦後、これらの大口顧客の生産活動がストップしたため当港の取扱量は激減し、いまだボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の経済情勢と連動して回復していない。(現在は、モスタルのアルミ精錬工場向けの原料輸入が再開したのみ。)

現在、プローチェ港は内戦で被害を受けたピアーと陸上施設の復旧を、世銀のローンで進めており、また新規のLPG施設を1999年3月から建設する予定としている。さらに当港では、港湾区域内に200ヘクタールのフリーゾーン用地を確保しており、政府の認可を受けるべく手続きを進めているなど、機能の復旧・拡充に努めている。

プローチェ港の関係者によれば、どこの国が投資を行ってもかまわないとはいいつつも、当港のリカバリーにはやはり、実質的な後背地であるボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の経済復興は欠かせないものであり、強いていえば、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国とプローチェ港は経済的に相互依存の関係にあるといえよう。

今後、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国側の経済復興に伴って、プローチェ港への需要は必然的に高まるものと予想するが、その場合には両者を結ぶ動脈ともいえる鉄道の復旧、すなわちボスニア・ヘルツェゴヴィナ国内の鉄道の復旧が不可欠の条件である。

## 5-5 石油パイプラインの現状

本件については、連邦の運輸通信省にパイプラインの担当者が置かれていないことから、詳細について聞くことはできなかったが、水運の担当者より現状について、聴取することができた。

パイプラインは、クロアチアのリエカ港からユーゴスラヴィア・セルビア共和国のボイボディナ自治州・エレミールまで東西に通っており、クロアチアのスラヴォンスキーブロードで分岐してルーシツァ（クロアチア）までパイプラインが配管されているとのことであった。

### (参考)

「ブロード原油精製所及びモドリツァ潤滑油精製所再興近代化計画」（本年9月に円借款要請のあったもの）

概要：精油所のリハビリによって石油等輸入のための外貨流出を防ぐとともに、道路整備のためのアスファルト生産を行う。また、低硫黄ディーゼル及び無鉛のガソリンの生産、また、同生産物の流通に伴う生活調理暖房のために乱伐の森林破壊の削減による環境への配慮も目的。本件は①ブロード精油所のリハビリ、②ブロード原油精製所の近代化及び③モドリツァ潤滑油精製所のリハビリ及び近代化の3フェーズから成る。

本精油所はボスニアで唯一軽油の精製を行う精油所であったが、紛争の被害のため機能していない。旧ユーゴスラヴィアでは、暖房の約80%が軽油暖房であったため、本精油所の存在価値は大きく、それが機能していないためにボスニアの暖房は非常に厳しい状況にある。本精油所が機能を回復すれば、精製される軽油の30~40%でRS内の需要が満たされ、残りは連邦や輸出に回すことができると考えられる。

## 第6章 運輸行政・財源の状況

### 6-1 中央政府の運輸行政と財源

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の行政システムでは、外交部門、外国貿易・対外経済部門、運輸・通信を含む民生部門の3部門のみが省として中央政府に属し、その他の通常では中央政府に設置されている各部門は両エンティティーの責任となっている。ある意味では極めて分権化された行政システムともいえるが、中央政府として権限の弱い、中途半端な行政システムといえなくもない。

このため、現在、既存の省の分割・再編、新たな機能の付与により、これまでの3省体制から6省体制に再編する案が検討されており、新たに法務省、大蔵省等の設置が見込まれている。

中央政府の1998年度の年間予算は183million DEMであるが、中央政府として独自に課税する権限をもたず、したがって独自の財源をもたないため、そのほとんどを両エンティティーから移転される歳入に依存している。

また、歳出についてもその70%にあたる126million DEMは対外債務の返済であり、あとは中央政府としての行政にかかる事務的経費のみである。

民生通信省の運輸担当部門は図6-1に示すとおりである。中央政府予算の歳出内訳については資料が得られなかったが、運輸担当部門には各々に少数の担当者を置くのみで、所管する実質的な業務はAir Traffic Controlのみであるため、運輸関連支出は極めて小さいものと推定される。

### 6-2 ボスニア連邦政府の運輸行政と財源

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ連邦の行政システムは分権化が進んでおり、連邦政府の一段下の行政レベルである県(Canton)が教育、保健衛生等の分野を担当するほか、運輸通信、警察等を含むかなりの分野が連邦政府と県とによって分担されている。このような県は全部で10県を数える。行政スタッフ数は、連邦5,100名に対し、10県合計で6万9,500名を数える。

財政の規模は、連邦政府の1998年度歳入の当初予算が822million KMであるのに対し、県のうち最大の予算規模を有するサラエボ県の1997年度歳入予算は638million KMであり、10県すべてを合わせれば連邦政府の予算規模を優に上回る。

連邦政府の運輸通信省の機構は、図6-2に示されるように、部門別に分かれているが、そのスタッフ数は全省で37人と極めて小規模である。人件費、事業費を含む1997年度の運輸通信部門の総支出額は20.6million DMで、連邦全体の支出額360.6million DMの5.7%を占めている。

一方、同年のサラエボ県運輸通信省の年間支出予算は 34.5million DM で、連邦運輸通信省の支出予算額を上回っている。したがって、本格調査にあつては連邦政府のみならず県政府の政策、計画等についても把握・分析を行う必要がある。

### 6-3 スルブスカ共和国の運輸行政と財源

RSの行政システムは連邦に比較すると中央集権的で、行政スタッフ数はRS 35,600名に対し、下位の行政単位である55の市町村 (Municipalities) のスタッフ数は合計7,600名である。RSには県 (Canton) は設けられていない。

RSの行政スタッフの80%以上は文部省と内務省 (警察) の2省に所属しており、その他の省ではそれほど人員数が多いというわけではない。運輸通信省に所属するスタッフ数は81人と連邦運輸通信省を上回るが、連邦では各県で運輸分野に携わるスタッフが相当数いるのに対し、RSでは県に相当する行政組織がないことを考慮すると、これも連邦に比較して特に多いというわけではない。

また、RS政府及び市町村政府の平均賃金水準は140DM/月と、中央政府の1,400DM/月、連邦政府の980DM/月に比べて極端に低く、賃金の遅配と相まって大きな問題となっている。

RS政府の運輸通信省の機構は、図6-3に示されるように、連邦と同様に部門別に分かれている。1997年度の人件費、事業費を含む運輸通信部門の総支出額は9.5million DMで、連邦運輸通信省の予算額を大幅に下回るとともに、RS全体の支出額420million DMの2.4%を占めるにすぎない。

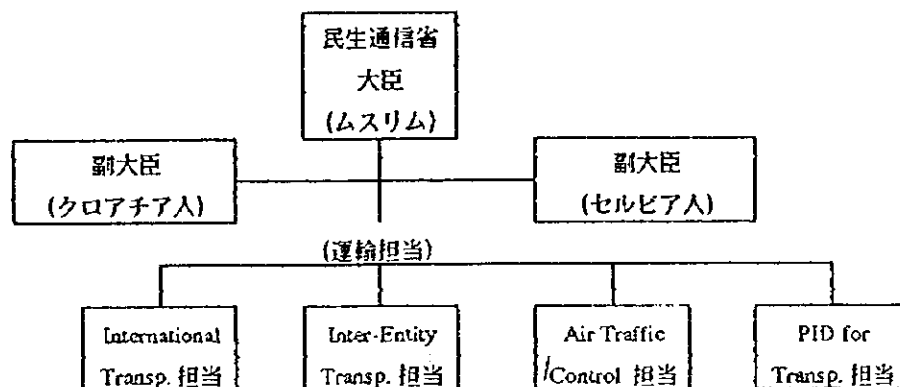


図6-1 ボスニア・ヘルツェゴヴィナ民生通信省の機構

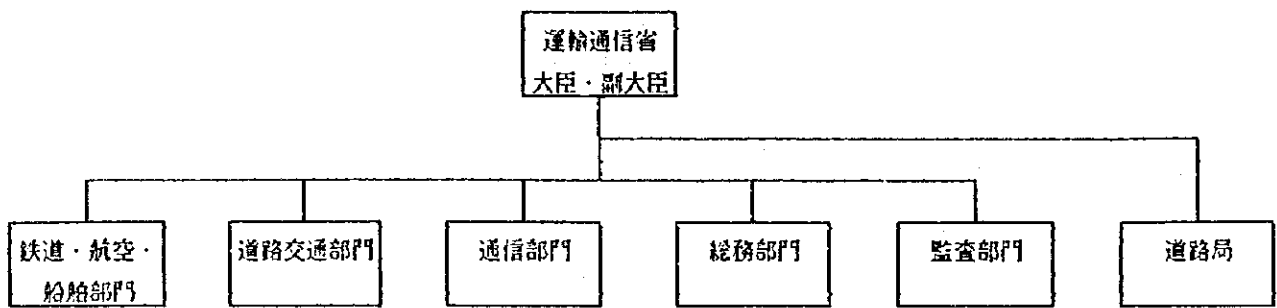


図6-2 連邦運輸通信省の機構

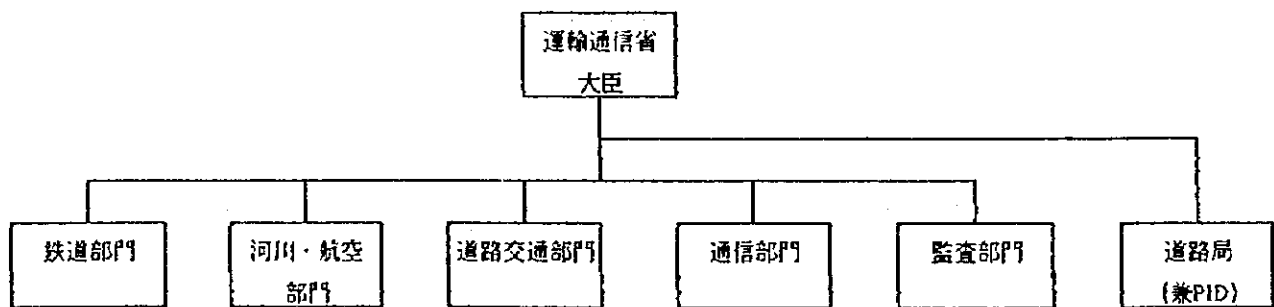


図6-3 RS運輸通信省の機構

表6-1 行事従事スタッフ数及び経費 (1997年度)

Total government sector staff	Staff nos.	(%)	Civil staff exp. (DM)	Avg. gross wage (DM/month)	Total civil exp. (DM)	Staff exp./ total exp.	Staff exp./ GDP
State of BiH	900	0.72%	15,213,600	1409	320,342,420	5%	0.26%
RS	35,000	27.82%	58,683,402	140	289,331,922	20%	1.00%
RS municipalities/ health: estimated	7,600	6.04%	12,831,659	141	18,330,942	70%	0.22%
Federation-federal government	5,100	4.05%	59,847,500	978	360,581,000	17%	1.02%
Federation-cantons	69,500	55.25%	576,019,304	691	1,001,250,189	58%	9.78%
Federation-municipalities	7,700	6.12%	52,329,330	566	74,756,185	70%	0.89%
Grand total	125,800	100%	774,924,795	513	2,064,592,658	38%	13.16%

Notes: GDP World Bank estimate; exchange rate as of April 10, 1997. All other data taken from tables below. Total staff numbers rounded to nearest 100.

表6-2 連邦行政従事スタッフ数及び経費 (1997年度)

Federation of Bill Federal government	Staff nos.	%	Civil staff exp. DM	Avg. gross wage DM/month	Total civil exp. DM	Staff exp./ total exp.
1 Federal Parliament	82	2%	1,020,000	1,037	1,381,900	74%
2 Presidency	14	0%	182,900	1,089	264,200	69%
3 Federal cabinet	100	2%	1,455,200	1,213	2,923,000	50%
4 Ministry of Interior	1,319	26%	15,828,000	1,000	20,576,400	77%
5 Ministry of Justice	552	11%	6,044,000	912	12,709,100	48%
6 Ministry of Finance	2,074	41%	23,631,100	949	29,676,200	80%
7 Ministry of Energy, Mining and Industry	94	2%	1,218,200	1,080	2,083,100	58%
8 Ministry of Transport and Communications	37	1%	437,300	985	20,633,400	2%
9 Min. of Social Affairs, Refugees, and Displaced Persons	162	3%	1,683,500	866	2,104,300	80%
10 Ministry of Health	144	3%	1,672,500	968	6,674,100	25%
11 Min of Education, Science, Culture and Sport	59	1%	751,800	1,062	5,477,300	14%
12 Ministry of Trade	73	1%	958,300	1,094	1,197,800	80%
13 Min. of Physical Planning and Environment	33	1%	400,000	1,010	570,100	70%
14 Min. of Agriculture and Water Management	65	1%	768,300	985	11,060,300	7%
15 Constitutional Court	11	0%	179,700	1,361	284,100	63%
16 Supreme Court	44	1%	596,600	1,130	885,700	67%
17 Federal Prosecutor's Office	13	0%	203,200	1,303	253,200	80%
18 Federal Legal Office	5	0%	54,800	913	68,500	80%
19 Penalty Council of Violations	12	0%	175,100	1,216	218,800	80%
20 War Veterans Agency	19	0%	219,100	961	180,273,800	0%
21 Geodesic and Property Rights Agency	35	1%	410,300	977	532,000	77%
22 N/A	5	0%	58,600	977	73,200	80%
23 Bureau for Statistics	80	2%	937,900	977	1,188,300	79%
24 Bureau for Meteorology	50	1%	586,200	977	732,200	80%
25 Federal Archive	8	0%	93,700	976	117,100	80%
26 Agency for the reserve of goods	12	0%	140,600	976	175,700	80%
27 Bureau for programming development	12	0%	140,600	976	175,700	80%
Sub-total operations	5,114	100%	59,847,500		302,309,500	20%
28 Other expenditures					41,100,000	
29 Reserves					17,171,500	
Total	5,114	100%	59,847,500		360,581,000	17%

Source: Draft Federation 1997 budget.

表6-3 サラエボ県歳出予算 (1997年度)

Budget heading	Total (DM)	Salaries Total (DM)	Expenditure
Parliament of Sarajevo Canton		384,000	732,000
Cantonal Government		1,038,000	16,046,000
Ministry of Justice and Administration		6,462,000	9,450,000
Ministry for Problems of Soldiers		95,000	36,069,000
Ministry of Traffic and Communication		330,000	34,534,000
Ministry of Town Planning, Housing and Public Utilities		1,700,000	29,272,000
Ministry of Internal Affairs (Police)		21,380,000	35,840,000
Ministry of Economy		696,000	40,775,000
Ministry of Finance		310,000	25,250,000
Ministry of Reconstruction, Development and Environmental Protection		210,000	3,379,000
Ministry of Health		65,258,000	72,922,000
Ministry of Education, Science and Information		48,120,000	74,790,000
Ministry of Culture and Sport		4,160,000	9,924,000
Ministry for Labor, Social Affairs, Displaced Persons and Refugees		4,084,000	22,430,000
Inspectorate		1,980,000	2,570,000
Professional Fire Brigade		1,980,000	3,060,000
Institution for Construction of Sarajevo Canton		780,000	1,032,000
Institution for Town Planning Sarajevo		768,000	2,688,000
Department for Common Services		570,000	3,002,000
Headquarters of Civil Protection		195,000	333,000
Political Parties, Associations and other organizations		N/A	1,310,000
Reserve			4,000,000
Total		160,500,000	429,408,000

Source: Draft Sarajevo Municipality 1997 budget.

表6-4 RS行政従事スタッフ数及び経費(1997年度)

Republika Srpska	Staff nos.	%	Civil staff exp. DM	Avg. gross wage DM/month	Total civil exp. DM	Staff exp./total exp.
Presidency	30	0.08%	113,613	316	1,457,903	8%
National Assembly	95	0.27%	295,530	259	1,830,958	16%
Government	148	0.42%	348,475	196	3,430,102	10%
Constitutional Court	13	0.04%	46,821	300	70,232	67%
Supreme Court	11	0.03%	34,878	264	69,757	50%
Republic Public Prosecutor	3	0.01%	9,800	272	19,600	50%
Republic Public Defense (Attorney)	29	0.08%	66,216	190	99,325	67%
Ministry of Defense	638	1.79%	1,340,037	175	112,733,194	1%
Ministry of Foreign Affairs	12	0.03%	33,805	235	878,238	4%
Ministry for Interior Affairs	12,453	34.99%	24,292,000	163	59,295,142	41%
Ministry of Education	16,914	47.53%	22,195,072	109	44,698,164	50%
Ministry of Finance	681	1.91%	1,558,942	191	39,709,842	4%
Ministry of Justice	1,815	5.10%	3,291,494	151	4,867,648	68%
Ministry for Management and Local Self Government	0	0.00%	37,071	-	51,900	71%
Ministry for Industry and Technology	0	0.00%	37,071	-	51,900	71%
Ministry for Health and Social Protection	157	0.44%	76,285	40	5,250,571	1%
Ministry of Energy and Mining	17	0.05%	49,248	241	2,931,285	2%
Ministry for Agriculture, Forestry and Water	80	0.22%	225,350	235	2,640,691	9%
Ministry for Transport and Communication	81	0.23%	188,476	194	9,521,010	2%
Ministry of Science and Culture	58	0.16%	133,255	191	758,085	18%
Ministry of Trade and Tourism	150	0.42%	418,857	233	29,611,423	1%
Ministry for Urban Planning etc.	27	0.08%	71,428	220	421,428	17%
Ministry for Information	1,179	3.31%	1,627,712	115	5,827,715	28%
Ministry for the Issues of Soldiers and Labor	46	0.13%	116,571	211	68,740,942	0%
Ministry for Economic Relations with Abroad & Development	0	0.00%	31,428	-	44,000	71%
Ministry for Refugees and Displaced Persons	388	1.09%	928,856	199	3,179,714	29%
Ministry of Confessions	8	0.02%	23,142	241	32,400	71%
Ministry for Sport and Youth	5	0.01%	12657	211	17,714	71%
Republic Bureau for Geodesic and Property Rights' Affairs	23	0.06%	1205142	4,366	1,748,000	69%
Republic Customs Administration	342	0.96%	642714	157	1,028,342	63%
Financial Police	113	0.32%	368571	272	737,142	50%
Republic Foreign Currency Inspection	0	0.00%	45,142	-	81,142	56%
Republic Bureau for Statistics	40	0.11%	87277	182	130915	67%
Republic Bureau for Meteorology	23	0.06%	47,314	171	66,240	71%
Republic Bureau for Planning	6	0.02%	14,514	202	20,314	71%
Republic Secretariat for Legislature	3	0.01%	8,670	241	12,138	71%
Total	35,588	100.00%	60,023,439	141	402,065,116	15%
less						
Ministry of Defense	638		1,340,037		112,733,194	1%
Total civil affairs	34,950		58,683,402		289,331,922	20%
Total including Ministry of Defense, plus Financing the Organs of BiH			2,545,714		23,564,000	11%

Source: Budget data obtained from the Republika Srpska budget. Staff data were obtained from Republika Srpska government, but in a form which does not match the employing institution to a budget heading, which has, therefore, been deduced (see Table 3.5 below).



#### 6-4 交通運輸セクターへの国際援助動向

ボスニア・ヘルツェゴヴィナ国の戦後復興に対してIMGが推計している金額のうち、運輸交通セクターに関するものは、以下のとおりとなる。道路関連354.5mUS\$、鉄道85.0mUS\$、空港関連51.15mUS\$並びにサヴァ川港湾5mUS\$があり、他にも都市交通並びにゴラジュデ道路などがあるが、上記には含めていない。一方、ファイナンスされた金額を見ると(1998 Feb. 現在 IMG Task Force Meeting 資料より)、道路関連148.36mUS\$、鉄道48.36US\$、空港関連42.35mUS\$となっており、空港関連が推計額の約83%近くがファイナンスされているものの、鉄道が57%、道路では42%そしてサヴァ川港湾に至っては全く決まっていない(表6-5参照)。

総援助額に対する各交通セクター別の割合を見ると、道路及び橋梁が最も多く55%(1998年)であり、次に鉄道(18%、1998年)、空港(16%、1998年)と続いている。しかし、1997年と1998年を比較すると、道路関係並びに空港は伸び率が下がっているのに対し、鉄道は上がっている(表6-6参照)。

道路及び橋梁並びに空港の内容を見ると、各復興項目に対する推計額の割合と援助額の割合が比較的一致しており、計画に対する配分が考慮されていることをうかがわせ、そのなかで、国際幹線道路橋の復旧には比較的多くの額が配分されている。空港に関しては、サラエボ空港への援助が突出している(表6-7参照)。

援助国の内訳を見ると、国際機関の援助が多くを占め、その額はEU、WB及びEBRDの順になっており、そのほかに、ヨーロッパ諸国と日本を含むアジアからの援助が続いている。ヨーロッパ諸国中では、経済的な結びつきが強いドイツが最も多く、次にアドリア海を挟んだ対岸のイタリアとなっている。アジアの援助額はヨーロッパ諸国の総額の3分の2強であり、そのうち、日本はヨーロッパ総額の半分強を占めている。

援助の動向を見ると、国際機関の占める割合が低下しているのに対し、アジアからの援助が大きく伸びており、次に、オランダを含めた北欧が額を比較的增加させている(表6-8参照)。

現地にて収集した資料を基に、現在の復興計画の進行状況を見ると、次のようになっている。ただし、主として、IMGより入手した資料を基にしているため(IMG Program Management Office 11-Nov-98 Transport Sector Data Base資料等による)、例えば、日本へ要請されているプロジェクト(サラエボ-ゴラジュデ道路改修、サラエボ市内5橋復旧、ゴラジュデ県内2橋建設計画等)もあるが、それらについてはここではふれない。

##### (1) 道 路

道路の復旧状態を見ると、Europe Corridor VcであるSamac--Doboj--Zenica--Sarajevo--Mostar--Ploceの整備が進行しており、その他はBanja Luka、Brcko並びにBihacな

どを中心に整備が始まっている。

道路関係復興計画では、両エンティティーでファイナンス未定のプロジェクトが計51件あり、このうち、連邦側は30計画、共和国側が21件となっている。橋梁については、28件であり、連邦10、共和国18件である。

一方、設計段階でのファイナンスを含めた着工中のプロジェクトは66件（連邦：47、共和国：19）あり、設計を含む施工中のものは25件（連邦：9、共和国：16）、施工済みのプロジェクトは計39（連邦：36、共和国：3）である。このうち国道関連（Main Road）は48件であり（連邦：31、共和国：17）、県道クラス（Regional Road）は18件（連邦：16、共和国：2）となっている。このうち、国道関係について、地滑り、トンネル改修等プロジェクトを除いた、施工中、工事済み区間を図6-4に示す。

## (2) 道路橋梁

両エンティティーにおける復旧プロジェクトは計75件（連邦：46、共和国：29）あり、そのうち43件（連邦：32、共和国：11）が設計段階を含めた工事中及び工事済みのプロジェクトである。国道関係のものとしては、連邦側に27件、共和国で10計画がある。ただし、工事の進行程度を見ると、連邦側の方が良好であり、共和国は設計段階がほとんどであり、着工はまだである。同年9月時点におけるプロジェクトの進行状況を図6-5に示す。これを見る限りでは、橋梁の復旧はまだそれほど進んでおらず、全国に多くの仮設橋ないし通行不能な橋梁のあることが推察できる。

## (3) 鉄 道

鉄道を見ると、同国西部を南北に通過するザグレブスプリット線が開通したことである。これにより、同国内の鉄道はMMR（Minimum Military Requirement）とはいえ、全線が運用可能となった。

開通と資料に時期の違いがあるため、若干の違いはあるかもしれないが、鉄道復旧計画総数77件のうち、工事完了は47計画、進行中が4件（両者計61%）そして未着工は26件となっており、そのなかには、共和国自体のファイナンスによる復旧も含まれている。ただし、復興計画の大部分は維持補修（車両を含む）、施設並びに設備の復旧であり、仮設橋の復旧で残されているのは1件のみである。

表6-5 IMG緊急復興計画における(運輸交通セクター)推算額及び  
ファイナンスプランとその項目別割合と前年との伸び率

Item	(1)	(2)	(3)	(3)/(1)	(3)/(2)
	Program mUS\$	May-97 mUS\$	Feb-98 mUS\$	%	%
Roads and Bridges (sub-total)	354.50	133.69	148.38	41.9	11.0
Consultants services	20.00	3.2	5.3	26.5	65.6
Reconstruction, rehabilitation of Bridges	55.00	30.18	24.58	44.7	-18.6
Reconstruction of International Road Bridges	29.50	25.75	26.04	88.3	1.1
Reconstruction, rehabilitation of Roads	171.00	61.43	74.39	43.5	21.1
Repair of Tunnels and Slips	12.00	1	2.15	17.9	115.0
Supply of Equipments	67.00	12.13	15.9	23.7	31.1
Railways (sub-total)	85.00	31.41	48.36	56.9	54.0
Airports (sub-total)	51.15	39.78	42.35	82.8	6.5
Sarajevo	41.27	33.28	34.6	83.8	4.0
Banja Luka	2.10	1.1	1.5	71.4	36.4
Mostar	7.78	5.4	6.25	80.3	15.7
Sava River Ports (sub-total)	5.00	0	0	0.0	0.0
Others (sub-total)	42.12	15.31	27.01	64.1	78.4
Gorazde Road	2.12	2.12	2.12	100.0	0.0
Urban Transport	40.00	13.19	24.89	62.2	88.7
Total	537.77	220.19	266.08	49.5	20.8

表6-6 推算額及びファイナンスプランにおける運輸交通各セクター別の割合 (IMG緊急復興計画)

Item	Program		May-97		Feb-98	
	mUS\$	%	mUS\$	%	mUS\$	%
Roads and Bridges	354.50	85.9	133.69	60.7	148.36	55.8
Railways	85.00	15.8	31.41	14.3	48.36	18.2
Airports	51.15	9.5	39.78	18.1	42.35	15.9
Sava River Ports	5.00	0.9	0.00	0.0	0.00	0.0
Others	42.12	7.8	15.31	7.0	27.01	10.2
Total	537.77	100.0	220.19	100.0	266.08	100.0

表6-7 道路及び空港セクターにおける各計画別の推算額及びファイナンスプランの割合  
(IMG緊急復興計画)

Item	Program		Feb-98	
	mUS\$	%	mUS\$	%
Roads and Bridges sub-total	354.50	100.0	148.36	100.0
Consultants services	20.00	5.6	5.3	3.6
Reconstruction, rehabilitation of Bridges	55.00	15.5	24.58	16.6
Reconstruction of International Road Bridges	29.50	8.3	26.04	17.6
Reconstruction, rehabilitation of Roads	171.00	48.2	74.39	50.1
Repair of Tunnels and Slips	12.00	3.4	2.15	1.4
Supply of Equipments	67.00	18.9	15.9	10.7
Airports sub-total	51.15	100.0	42.35	100.0
Sarajevo	41.27	80.7	34.6	81.7
Banja Luka	2.10	4.1	1.5	3.5
Mostar	7.78	15.2	6.25	14.8

注) いずれもIMG Task Force Meeting (Transport Unit) 資料より引用

表6-8 国際機関及び国等別の援助金額

	May-97		Feb-98	
	mUD\$	%	mUD\$	%
International	183.18	82.59	194.70	73.17
United Nation	2.05	0.92	3.17	1.19
World Bank	57.69	26.01	67.02	25.19
European Union	88.65	39.97	83.12	31.24
EBRD	32.69	14.74	34.22	12.86
IFOR/ SFOR	2.10	0.95	7.17	2.69
Europe	20.48	9.23	30.51	11.47
Germany	4.60	2.07	6.21	2.33
UK	0.10	0.05	1.17	0.44
France	2.20	0.99	3.58	1.35
Italy	5.88	2.65	6.03	2.27
Austria	1.50	0.68	1.50	0.56
Holland	1.50	0.68	4.25	1.60
North Europe	0.00	0.00	4.70	1.77
Turkey	0.10	0.05	0.10	0.04
Others	4.60	2.07	2.97	1.12
America				
USA	7.20	3.25	15.20	5.71
Asia	8.56	3.86	23.30	8.76
Japan	6.00	2.71	17.80	6.69
Others	2.56	1.15	5.50	2.07
Arab				
Saudi Arabia	2.37	1.07	2.37	0.89
Total	221.79	100.00	266.08	100.00

注) いずれもIMG Task Force Meeting (Transport Unit) 資料より引用

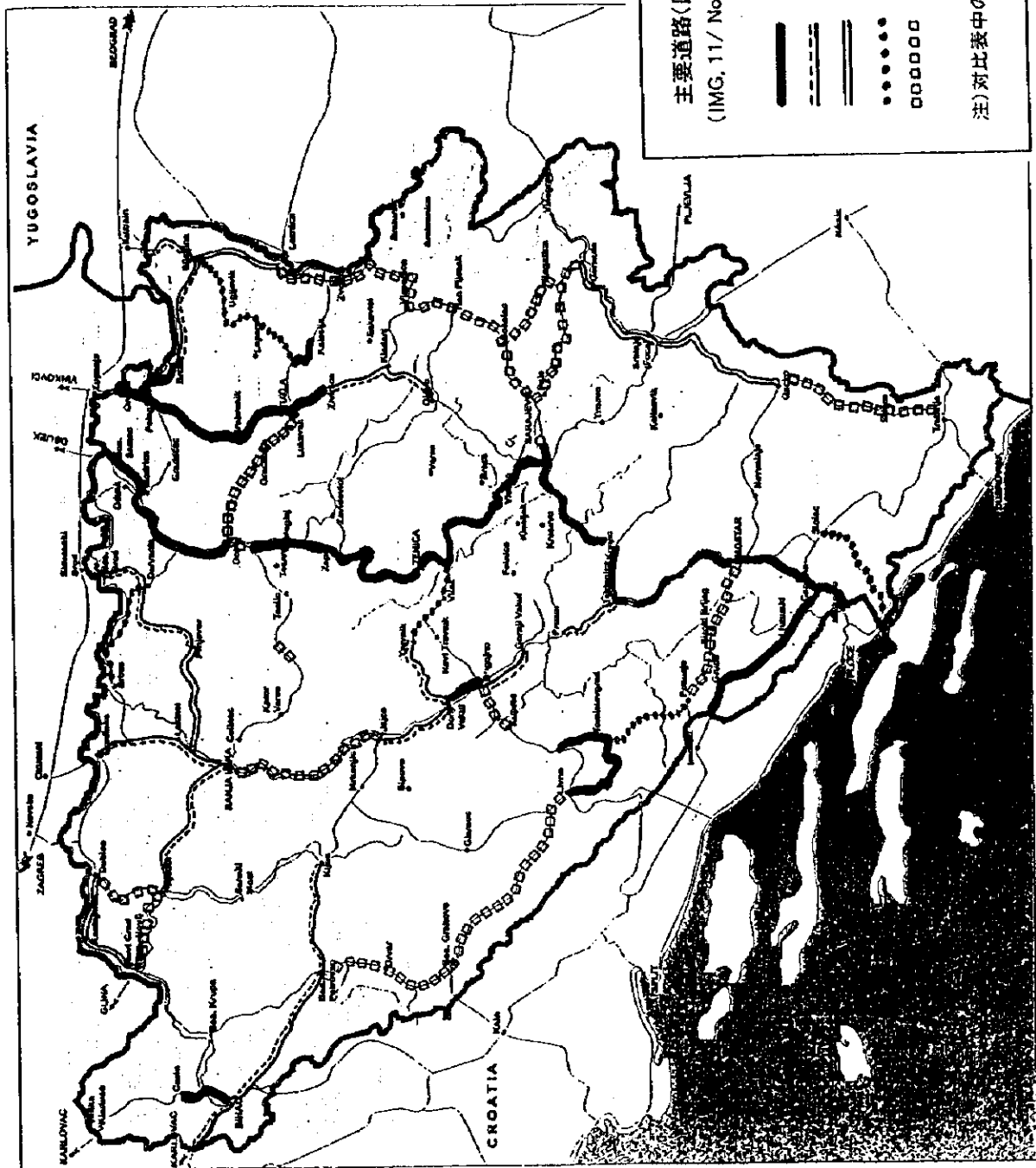
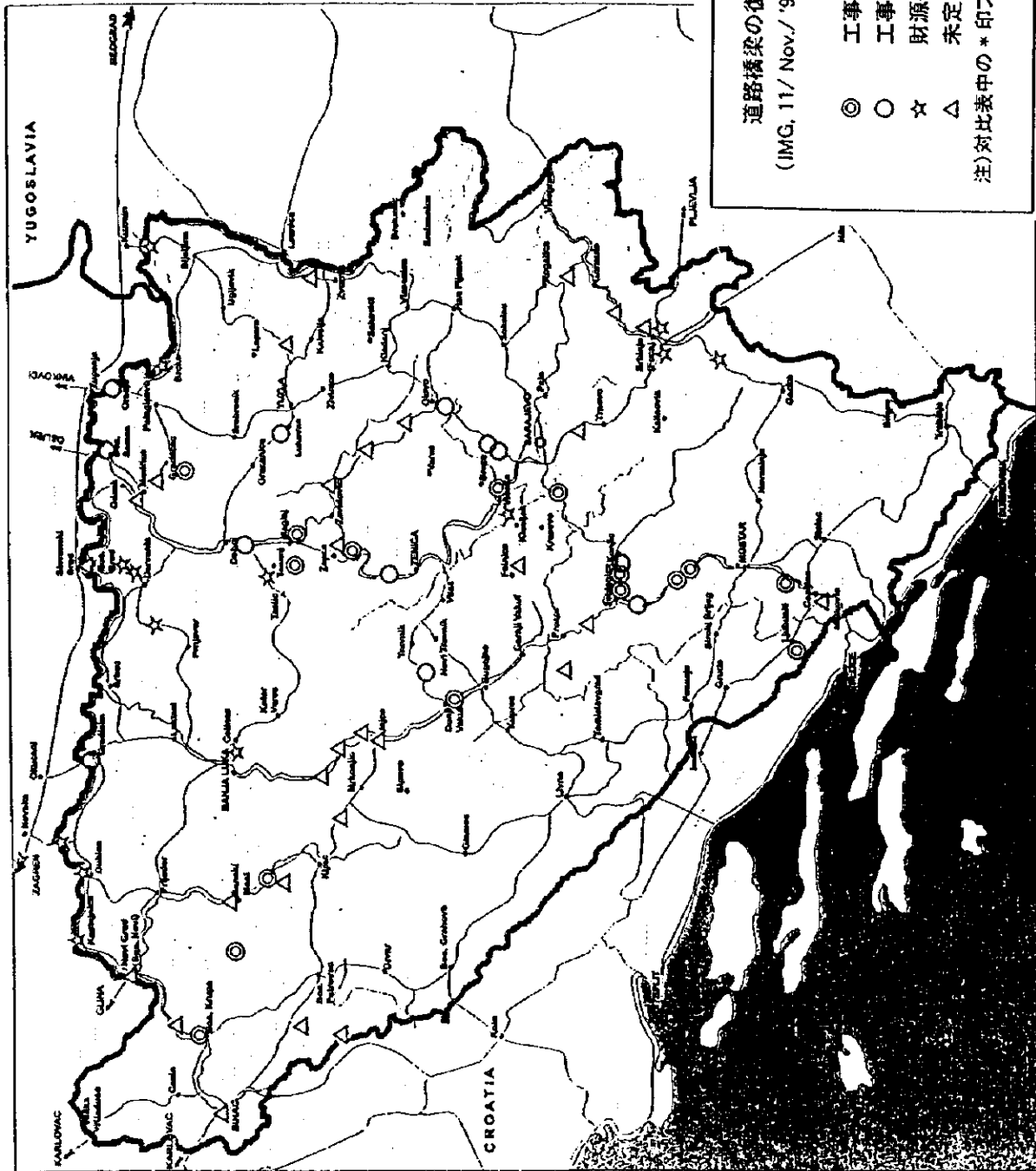


図6-4



道路橋梁の復旧状況  
(IMG, 11/ Nov/ '98 資料による)

- ◎ 工事完了
- 工事中
- ☆ 財源確保
- △ 未定

注) 対比表中の \* 印プロジェクトは除く

図 6 - 5

図6-4-3

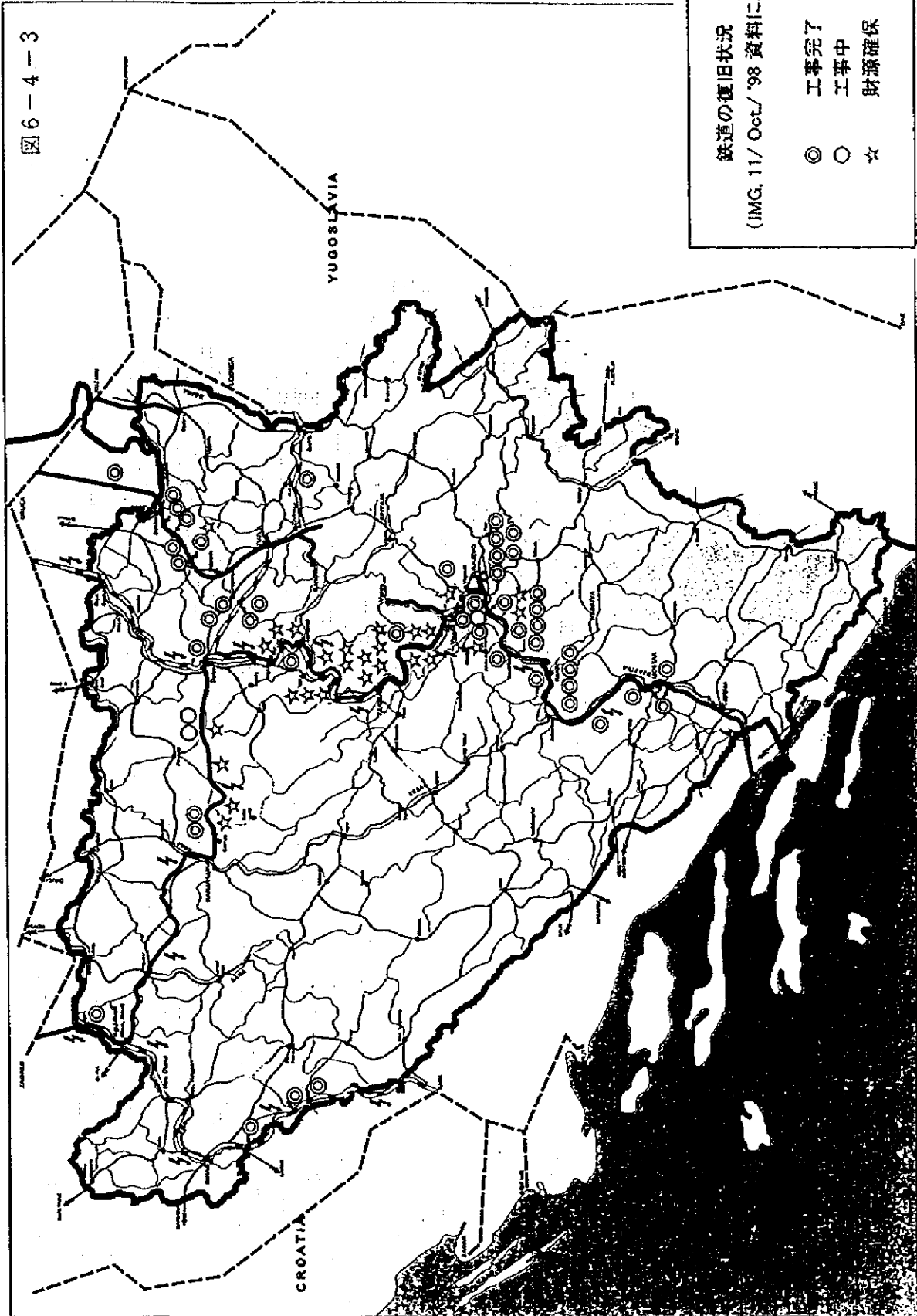


図6-6

No.	ID No. (予備報告書) 20-Jul		ID No. 11-Nov		Route
1	3	D	3	C	M-1.8(1) Sicki Brod- Srebrenik- Cerik
2	4	D	4	U	M-5(2) Bihac- Petrovac- Kljuc
3	5	N			M-14(2) Srbijani- Bos. Krupa- Otoka
4	6	C	6	C	M-14(1) Bihac- Srbijani
5	7	N	7	D	M-14.1(9) Bjeljina- Sepak
6	9	D	9	U	M-14.1(8) Brcko- Bijeljina
7			10	N	M-14.1(1) Draksenic- Gradiska
8	12	F	12	U	M-14.1(3) Derventa- Brod
9			14	N	M-15(1) Dubica- Prijedor
10	16	C	16	C	M-15(11) Suica- Tomislav Grad- Kolo
11	20	N			M-15(9) Glamoc- Priluka (Livno)
12	22	C	22	C	M-6.1 (Kamensko) Karlov Han- Tomislav Grad
13	23	D	23	U	M-16(1) Gradiska- Laktasi- Banja Luka
14			24	N	M-16(2) Banja Luka- Crna Rijeka
15	26	D	26	C	M-16(4) Donji Vakuf- Bugojno
16	28	N			M-16(7) Livno- Podgradina- Border of CROATIA
17	29	N	29	D	M-16.1(1) (Banja Luka) Klasnice- Prnjavor
18	30	D	30	U	M-16.1(2) Prnjavor- Derventa
19	31	D	31	U	M-16.2(3) Prozor- Jablanica (I Phase)
20	32	D	32	U	M-16.2(4) Bugojno- Gornji Vakuf
21	38	U	38	C	M-17(8) Zenica- Maglaj- Karuse
22	39	C	39	C	M-17(5) Konjic- Tarcin
23	40	C	40	C	M-17(2) Mostar- Jablanica (Part 1)
24	41	C	41	C	M-17(3) Mostar- Jablanica (Part 2)
25	42	C	42	C	M-17(4) Jablanica- Konjic
26	43	C	43	C	M-17(6) Tarcin- Zovic- Ilidza
27	44	C	44	C	M-17(1) Metkovic- Mostar
28	45	D	45	C	M-5(6) Lasva- Visoko (Section I)
29	46	U	46	C	M-17(7) Lasva- Zenica
30	48	N			M-17.3(1) Buna- Masline
31			49	F	M-17.3(2) Stolac- Hutovo- Neum
32	50	C	50	C	M-5(7) Visoko- (Semizovac)- Sarajevo
33			51	F	M-18(2) Bjeljina- Ugljevik- Priboj
34	55	U	55	U	M-18(5) Zivinice- Kladanj
35	56	U	56	C	M-18(4) Sicki Brod- Zivinice
36	58	U	58	U	M-18(1) Raca- Bjeljina
37	59	N	59	N	M-19(4) Vlasenica- Han Pijesak- Podromanija
38	60	N	60	N	M-19(3) Drinjaca- Milici- Vlasenica
39	61	N	61	N	M-19(1) Sepak- Zvornik
40	62	N	62	N	M-19(5) Podromanija- Ljubogosta
41	63	N	63	N	M-19(2) Zvornik- Drinjaca
42	65	N	65	N	M-19.3 Podromanija- Rogatica- Mesici
43	66	N	66	N	M-20(2) Trebinje- Gacko
44	68	D	68	U	M-4(2) Prijedor- Budzak (Banja Luka)
45	69	N	69	N	M-4(1) Novi Grad (Bos. Novi)- Prijedor
46	70	N			M-4(3) Banja Luka- Celinac- Teslic
47	71	C	71	C	M-4(8) Simin Han- Medasi- Kalesija
48	72	N			M-4(5) Jelach- Karuse
49	73	N			M-4(7) Sicki Brod- Tuzla- Simin Han
50	75	C	75	C	M-4.2(1) Srbijani- Cazin
51	76	N	76	N	M-5(11) Mesic- Ustipraca



No.	ID No. (予備報告書) 20-Jul		ID No. 11-Nov	Route
52	78	D	78	U M-5(4) Jajce- D. Vakuf- Turbe
53	81	N	81	F M-5(5) Turbe- Travnik- Lasva
54	87	N	87	F M-6.1(5) Posusje- Misihovina- Kolo
55	88	N	88	N M-6.1(4) Sironki Brijeg- Posusje
56	89	N	89	N M-6.1(3) Mostar- Sironki Brijeg
57	92	N	92	N Ljubogosta- Pale- Trebevic- Lukavica
58	102	N		R-405 Gudavac- Lusci Palanka- Kamengrad- Sanski M
59			107	N* R-412 Orma Rijeka- Mrkonjic Grad
60	114	D	114	C* M-6(4) Capljina- Ljubuski- Grude- Gorica
61			119	N* R-424 Mostar- Citluk- Tromeda- Ljubuski
62	124	N	124	N* R-429 Trebinje- Grab
63	132	C	132	C* R-442 Kaonik- Kiseljak- Blazuj (I)
64	136	N		R-443 Tarcin- Kresevo
65	137	N		R-443 Kresevo- Kiseljak- Visoko
66	139	U	139	C* R-444 Visoko- Breza
67	155	C	155	C* R-455a Zivnice- Serici- Poljice
68	163	C	163	C* R-460 Cerik- Bukvik- Rahici
69	168	N		R-462 Ormanica- Gradacac
70	169	U	169	C* R-462a Obudovac- Loncari
71			171	N* R-465 Zepce- Zavidovici
72	175	C	175	C* R-467 Zavidovici- Ribnica (Part 1)
73	176	C	176	C* R-467 Zavidovici- Ribnica (Part 2)
74	177	C	177	C* R-467 Zavidovici- Ribnica (Part 3)
75	178	C	178	C* R-467 Zavidovici- Ribnica (Part 4)
76	179	N	179	N* R-467 Podkamensko- Ribnica
77	180	N	180	N* R-467 Podkamensko- Olovo
78	183	C	183	C* R-469 Ribnica- Banovici
79	184	N		R-469 Banovici- Zivinice
80	186	N	186	N* R-473 Teslic- Dragalovci
81	196	N	196	N M-6.1(8) Priluka (Livno)- Bos. Grahovo
82	197	D	197	D M-8/SL Srbinje- Miljeno- Ustipraca
83	198	N		R-401 Otoka- Buzin- V. Kladusa
84	216	N	216	N SL Dobo- Petrovo- Rjecice
85	219	C	219	C* R-467 Zavidovici- Ribnica (Part 5)
86	220	C	220	C M-17(11) Bradina Tunnel
87	222	U	222	C M-14.1(7) Loncari- Brcko
88	223	N	223	N M-14.2(2) Bos. Petrovac- Drvar
89	224	F	224	D M-20(4) Tjentiste- Brod Na Drini (Srbinje)
90	225	N	225	D M-20(3) Gacko- Tjentiste
91	226	U	226	U M-17.2 Derventa- Seslije
92	240	U	240	C M-17(10) Dobo- Seslije- Modrica- Samac
93	265	C	265	C* R-469 Zivinice- Petrovice
94	268	D	268	U M-18(6) Kladanj- Olovo
95	269	D	269	C M-6.1(7) Livno- Karlov Han
96	274	D	274	U M-5(1) Izacic- Bihac
97			278	F S Kalesija- Sapna
98	280	D	280	U* R-462/463 Crkvina- Slatina- Obudovac
99	284	C	284	C M-1.8(2) Cerik- Loncari- Orasje
100	287	F	287	D M-14(4) Novi Grad (Bos. Novi)- Kostajnica
101	288	F	288	D M-14(5) Kostanica- Dubica
102	289	N	289	D M-14(6) Dubica- Draksenic

No.	ID No. (予備報告書) 20-Jul	ID No. 11-Nov	Route
103		293 N	M-14.2(3) Dravar- Resanovci- Bos. Grahovo
104		299 F	M-18(3) Priboj- Simin Han
105	307 N	307 N	M-17 Doboj- Gracanica- Sicksi Brod
106	318 C	318 C*	R-474 Tesanj- Tesanjka
107	319 N		M-16.2 Gornji Vakuf- Prozor- Jablanica(II Phase)
108		320 N	M-16(5) Bugojno- Kupres
109		329 U*	R-410a Vrhpolje- Pudin Han
110	331 C	331 C*	R-420 Privaj- Grude- Arzano
111	333 U	333 C	M-17 Tunnel Vranduk II
112	335 N	335 N	M-4(6) Tunnel Vranduk I
113		337 N	M-16 Kupres Gate Tunnel/ Bugojno- Kupres
114	338 C	338 C*	R-442 Kaonik- Kiseljak- Blazuj (II)
115	343 D	343 U	M-5(6) Lasva- Visoko (Section II)
116	344 N	344 F*	R-465 Maglaj- Zavidovici
117	346 N		Master Plan for Network
118	347 F	347 C*	R-401b Brigovi- Konjodor- Donja Koprivna
119		350 F	M-14.1(2b) Srbac- Derventa
120		351 N	SL Jabuka- Ustikolina
121		352 N*	R-460 Cerik- Brcko
122		353 N	SL Tmovo- Delijas
123		354 N*	Lighting in Tunnels/ Federation
124		355 N*	Rehabilitation of the Landslides on Main Road
125		356 N*	Reconstruction Federal RD Building
126		357 N	M-4(3) Banja Luka- Teslic (New Section 6km)
127		358 N	M-20(2) Trebinje- Gacko (Landslide)
128		359 N	M-17 Ostozac- Jablanica (Reconstruction)

N: Not Finaced Yet  
F: Finaced  
D: Designed  
U: Under Construction  
C: Completed

注) \* 印については、付図では除外している

No.	ID No. (予備報告書)		Route	Name of Bridge
	21-Jul	11-Nov		
1	3	N	R-467 Podkamensko-Ribnica	KRIVAJA
2	4	F	R-443 Kiseljak-Visoko	BOSNA/ ZAVRSJE
3	6	C	M-17 Jablanica-Mostar	BIJELA
4	7	C	M-17 Jablanica-Mostar	JASEN
5	8	D	M-17 Jablanica-Mostar	ALEKSIN HAN
6	21	C	M-17 Jablanica-Konjic	PAPRASKO
7	22	C	M-17 Jablanica-Konjic	GRADISTE
8	23	D	M-17 Konjic-Jablanica	OSTROZAC
9	33	C	M-17 Zenica-Maglaj	BOSNA at MAGLAJ
10	35	C	M-6 Capljina-Grude	CAPLJINA(demolition project)
11	36	C	R-425 Zitomislici-Citluk	NERETVA in ZITOMISLIC
12	44	N	R-467 Podkamensko-Olovo	KRIVAJA/ BUK
13	45	N	R-467 Podkamensko-Olovo	KRIVAJA/ MAOCA
14	57	U	M-1.8 Siki Brod-Orasje-CROATIA	SAVA/ ORASJE
15	58	F	M-14 Bosanska Krupa-Bos. Novi	OTOKA
16	62	D	M-17 Zenica-Zepce	BOSNA/ ZELECA
17	63	C	M-16 Donji Vakuf-BUGOJINO	DONJI VAKUF/ VRBAS
18	64	C	M-5 Donji Vakuf-Travnik	VIADUCT "KOMAR"
19	65	D	M-4 Dobojski Tuzla	SPRECA/ LUKAVAC
20	67	C	M-15 Sanski Most-Kljuc	SANA- VRHPOLJE
21	68	C	R-405 Sanski Most-Lusci Planka	BLIHA- Fajtovci
22	69	N	R-410 Vrhpolje-Donja Sanica	SANICA in VRHPOLJE
23	70	N	R-408 Guvno-Martin Brod	UNA/ MARTIN BROD
24	71	N	R-408b Vrtocce-Kulen Vakuf	UNA/ KULEN VAKUF
25	72	C	R-424 Ljubuski-Crveni GRM	TREBIZAT- Ljubuski
26	73	N	M-5 Croatia-Bihac-Bos. Petrovac	UNA/ BIHAC
27	74	C	M-14 Bos. Krupa-Bos. Novi	UNA/ BOS. KRUPA
28	83	N	M-4 Budzak(Banja Luka)-Celinac	VRBANJA
29	84	N	M-5 Bos. Petrovac-Kljuc-Jajce	PONOR
30	85	F	M-18 Sarajevo-Brod Na Drini	BISTRICA
31	87	D	M-8 Srbija(FOCA)-Pljevlja	DRINA (S)
32	90	F	M-18 Yugoslavia-Raca-Bijeljina	SAVA/ RACA
33	92	N	SL Srbija-Gorazde	DRINA (N) City Bridge
34	93	D	M-20 Gacko-Brod Na Drini	SUTJESKA
35	94	N	M-16 Banja Luka-Crna Rijeka	DABRAC
36	95	D	M-16.1 Prnjavor-Derventa	VIJAKA
37	101	C	M-17 Lasva-Sarajevo	CEKRCICI
38	103	D	M-18 Vogosca-Olovo-Kladanj	LJUBINA 2
39	104	D	M-18 Vogosca-Olovo-Kladanj	LJUBINA 3
40	108	N	M-14.1 Modrica-Gradacac	MODORICA
41	111	C	SL Gradacac	JASENICA and SIBOVAC
42	112	C	SL Maglaj	MAGLAJ #1 and #2
43	113	C	SL Zepce-Begov Han	BEGOV HAN
44		117 F	M-4 Novi Grad(Bos. Novi)-Dvor Na U	UNA/ NOVI GRAD
45	118	D	M-16 Banja Luka-Gradiska-CROATIA	GRADISKA (SAVA River)
46		119 N*	M-20 Gorazde-Srbija	OSANICA
47	120	D	M-18 Semizovac-Olovo	IVANCICI
48	121	D	M-17 Maglaj-Doboj	KARUSE Section
49	123	D	M-17.2 Slavonski Brod-Srpski(Bos) Brod	SAVA/ BROD (Final Design)
50	129	N	M-15 Prijedor-Sanski Most	SANSKI MOST/ BLIHA
51		135 D	M-14.1 Derventa-Brod	Bridge No.1

No.	ID No. (予備報告書)		Route	Name of Bridge
	21-Jul	11-Nov		
52	136 N	136 N	M-14.1 Samac- Modrica- Dobij	IVANCICI
53		137 D	M-14.1 Derventa- Brod	Bridge No.2
54	141 F	141 F	M-16 Banja Luka- Jaice	CRNA REJEKA
55	142 N		M-5 Doboj- Vakuf- Jaice	JAJCE Bridge
56	143 N	143 N	M-16.2 Jablanica- Prozor	CRINI MOST/ RAMA River
57	146 D	146 C	M-17 Sarajevo- Jablanica	HADZICI
58	148 D	148 D	M-17 Bosanski Samac- Slavonski Samac	SAVA/ SAMAC
59	149 N		R-465 Zepce- Zavidovici	BOSNA/ ZEPCE
60	150 N		R-418 Prozor- Varvara	RAMA/ RUMBOCI
61	151 N	151 F	R-438 Kiseljak- Fojnica	FOJNICA
62	153 F	153 F	M-16 Banja Luka- Jaice	UGAR
63	160 N	160 N*	R-452 Skelani- Zeleni Jadar	DRINA
64	161 F	161 F	R-475 Srp. Kostajnica- Hrv. Kostajnica	KOSTAJNICA over UNA
65	162 F	162 D	M-15 Bos. Dubica- Hrv. Dubica	DUBICA over SAVA
66	163 F	163 F	M-14 Bos. Dubica- Draksenic- CROATIA	JASENOVAC/ Una and Sava River
67	164 F	164 D	M-14 Brcko City	BRCKO over SAVA
68	166 D	166 F	M-6 Capljina- Grude	CAPLJINA(Preliminary Design)
69	168 C	168 C	M-17 Mostar- Jablanica	JASEN Bridge Rock Stabilisation
70		169 N	M-19 Sepak- Zvornik	CELOPEK over Sapna
71	170 D	170 D	M-6 Capljina- Grude	CAPLJINA(Final Design)
72		173 N	M-18 Bogatici- Tmovo	BOGATICI
73	177 F	177 U	M-4 Teslic- Karuse	KALOSEVICI
74	178 N	178 N*	M-4 Dobij- Tuzla	DOBOJ/ BOSNA
75	179 N	179 N*	R Ustipraca- Miljeno- Srbija	DRINA
76	180 C	180 C*	M-5 Donji Vakuf- Travnik	KOMAR Bridge Bypass
77	182 F	182 U*	M-1.8 Siki Brod- Orasje- CROATIA	ORASJE Bridge Embankment
78		200 C*	SL Ivajska- BLATNA	BLATNA
79		201 N*	Main Road Network in Federation	REHABILITATION/ MAINTENANCE
80		202 N*	R-437 Podhum- Parsovinci	Two Bridges/ NERETOVA River
81		203 N*	M-14.1 Brod- Odzak	KLAKAR
82		204 N*	R-435 Nevesinje- Berkovici	BERKOVICI
83		205 N*	M-6 Trebinje- Stolac	TREBINJE/ BY-PASS

N: Not Finaced Yet  
F: Finaced  
D: Designed  
U: Under Construction  
C: Completed

注) \* 印については、付図では表示していない

No.	ID No. Oct-98	Section	Description	
1	4	F	Sarajevo- Capljina	Workshop, othes
2	10	C	Sarajevo- Capljina	Tamping Machine
3	16	C	Sarajevo- Capljina	Radio-Relay Devices, others
4	18	C	Sarajevo- Capljina	Overhead Contact Line
5	19	C	Sarajevo- Capljina	Electrical Traction Substation
6	20	C	Sarajevo- Capljina	Electrical Traction Substation
7	21	F	Sarajevo- Capljina	Electrical Traction Substation
8	25	C	Sarajevo- Capljina	Spare Parts
9	32	U	Sarajevo- Dobo	Equipment, others
10	57	C	Sarajevo- Zenica	Guage Cut
11	58	F	Sarajevo- Zenica	Damaged Guage
12	62	C	Sarajevo- Zenica	Workshop
13	67	F	Sarajevo- Zenica	Engine Tolloey
14	68	F	Sarajevo- Zenica	Equipment and Tools
15	71	F	Sarajevo- Zenica	Signaling Facilities
16	74	F	Sarajevo- Zenica	Overhead Contact Line
17	77	F	Sarajevo- Zenica	Electrical Traction Substation
18	89	F	Zenica- Dobo	Guages
19	90	F	Zenica- Dobo	Bridge
20	93	F	Zenica- Dobo	Engine Trolley
21	94	F	Zenica- Dobo	Equipment, others
22	96	F	Zenica- Dobo	Track Cable, others
23	97	F	Zenica- Dobo	Overhead Contact Line
24	98	F	Zenica- Dobo	Electrical Traction Substation
25	101	F	Zenica- Dobo	Overhaul of Passenger Wagon
26	102	F	Zenica- Dobo	Overhaul of Freight Wagon
27	119	C	Tuzla- Brcko	Guage Cut, others
28	120	C	Tuzla- Brcko	Bridge
29	121	C	Tuzla- Brcko	Bridge
30	122	C	Tuzla- Brcko	Bridge
31	150	C	Bos. Otoka- Bos. Drenovac	Bridge
32	151	C	Bos. Otoka- Bos. Drenovac	Viaduct
33	152	C	Bos. Otoka- Bos. Drenovac	Bridge
34	215	C	Dobo- Petrovo Selo	Bridge
35	229	F	Banja Luka- Dobo	Signal, others
36	231	F	Banja Luka- Dobo	Signal, others
37	253	F	Volinja- Dobo	Telecommunication Cable
38	285	C	Volinja- Novi Grad	Bridge
39	286	C	Brcko- Gunja	Bridge over Sava River
40	287	C	Gunja- Vinkovci	Track
41	288	C	Sarajevo	Station Building
42	289	C	Mostar	Station Building
43	291	C	Sarajevo- Capljina	Overhead Contact Line
44	292	C	Sarajevo- Konjic	Bridge
45	293	C	Sarajevo- Zenica	Bridge
46	294	C	Sarajevo- Konjic	Track
47	295	C	Konjic- Mostar	Track
48	296	C	Sarajevo- Hub	
49	297	C	Konjic- Capljina	Bridge
50	298	C	Sarajevo- Capljina	
51	299	C	Sarajevo	Operation Equipment, others

No.	ID No.		Section	Description
		Oct-98		
52	300	C	Zenica- Doboj	Railroad Track
53	301	C	Doboj-Tuzla	Track
54	302	C	Zivinice- Zvornik	Track
55	303	U	Zenica- Doboj	Signaling System
56	304	F	Sarajevo- Zenica	Sectioning Plant
57	305	F	Zenica- Doboj	Sectioning Plant
58	306	F	Zenica- Doboj	Workshop, others
59	307	F	Zenica- Doboj	Electrical Traction Substation
60	308	F	Novi Grad- Doboj	Complement of Gravel
61	309	C	Novi Grad- Doboj	Track
62	310	C	Doboj	Telecommunication, others
63	311	C	Banja Luka- Doboj	Landslide
64	312	U	Banja Luka- Doboj	Tunnel
65	313	U	Banja Luka- Doboj	Tunnel
66	314	C	Sarajevo- Capljina	Overhead Contact Line
67	315	C	Sarajevo- Capljina	Overhead Contact Line
68	316	C	Sarajevo- Capljina	Overhead Contact Line
69	317	C	Sarajevo- Pazaric	Telecommunication Cable
70	318	C	Rajlovac- Visoko	Telecommunication
71	319	C	Sarajevo	Telephone Exchange, others
72	321	C	Sarajevo	Overhaul of Locomotives
73	322	C	Brcko- Bukovac	Railroad Station
74	324	C	Doboj- Tuzla	Bridge
75	325	C	Doboj- Tuzla	Bridge
76	326	C	Sarajevo	Suplement of Machines
77	382	F	Tuzla- Brcko	Bridge

N: Not Finaced Yet  
 F: Finaced  
 D: Designed  
 U: Under Construction  
 C: Completed