

No. 13

ボスニア・ヘルツェゴビナ国
運輸交通分野プロジェクト形成調査報告書

平成 16 年 12 月
(2004 年)

独立行政法人 国際協力機構
中東・欧州部

JICA LIBRARY



1178583【9】

地五
JR
04-16

ボスニア・ヘルツェゴビナ運輸交通分野プロジェクト形成調査 目次

調査概要

ボスニア・ヘルツェゴビナ地図

現況写真

略語表/為替レート

1. 調査概要	1-1
1.1 調査の背景	1-1
1.2 調査の目的	1-1
1.3 調査団員の構成	1-1
1.4 調査日程	1-1
1.5 調査の内容と方法	1-2
2. ボスニア・ヘルツェゴビナの社会経済情勢と運輸交通分野の概要	2-4
2.1 ボスニア・ヘルツェゴビナの社会経済情勢	2-4
2.1.1 社会経済状況	2-4
2.1.2 中期国家開発計画(2004-2007)(MTDS-PRSP)	2-14
2.1.3 公共投資計画(PIP)2004-2006	2-16
2.1.4 環境等	2-17
2.1.5 国際関係	2-20
2.1.6 ドナーの援助動向	2-21
2.2 ボスニア・ヘルツェゴビナにおける運輸交通分野概要	2-42
2.2.1 BiHの運輸交通行政及び組織	2-42
2.2.2 復興支援支援プログラムと運輸交通分野の復興状況	2-44
2.2.3 中期国家開発計画 MTDS-PRSP(2004-2007)と運輸交通分野	2-48
2.2.4 汎欧州運輸交通ネットワーク構想概要	2-49
2.2.5 バルカン地域の運輸交通ネットワーク	2-53
2.3 運輸交通サブセクター	2-57
2.3.1 道路	2-57
2.3.2 鉄道	2-65
2.3.3 航空	2-75
2.3.4 内陸水運	2-79
2.3.5 都市交通	2-89
2.4 BiH 運輸交通マスタープラン(JICA)	2-96
3. 今後の運輸交通分野協力のあり方について	3-1
3.1 検討内容	3-1
3.2 ボスニア・ヘルツェゴビナ側のニーズ	3-1
3.3 要請済み案件の背景調査	3-2
3.4 具体的な協力案	3-8
3.5 案形形成候補案件	3-11
4. 調査のまとめ	4-1
5. 付属資料	5-1
5.1 主要面談者リスト	5-1
5.2 議事録	5-2
5.3 受領済み要請書写し	5-21
5.4 日本政府の対ボスニア・ヘルツェゴビナ経済援助	5-22
5.5 西バルカン平和定着・経済発展閣僚会合資料	5-23
5.6 収集資料リスト	5-26

5.7 参考資料.....	5-27
5.8 業務指示書.....	5-30
5.9 現況写真.....	5-32

図一覧

図 2-1 内戦前後の民族分布.....	2-6
図 2-2 ボスニア・ヘルツェゴビナの行政区界.....	2-7
図 2-3 ボスニア・ヘルツェゴビナの社会経済指標概要(1/2).....	2-9
図 2-4 ボスニア・ヘルツェゴビナの社会経済指標概要(2/2).....	2-10
図 2-5 産業の立地(戦争前).....	2-11
図 2-6 ボスニア・ヘルツェゴビナの憲法で規定された制度の枠組み.....	2-14
図 2-7 ボスニア・ヘルツェゴビナの地形.....	2-18
図 2-8 現況土地利用図(Institute of Geography, Hungary-CORINE(UNEP)).....	2-19
図 2-9 欧州の主要な安全保障機構.....	2-21
図 2-10 EIB による西バルカン諸国への支援方針.....	2-29
図 2-11 EIB による西バルカン諸国における運輸交通及び汎欧州回廊への融資プロジェクト.....	2-30
図 2-12 EIB による対西バルカン諸国融資－人口とGDPの関係－2000-2002.....	2-30
図 2-13 OHR の組織図(2004).....	2-34
図 2-14 SFOR 組織図.....	2-34
図 2-15 SFOR の配置.....	2-35
図 2-16 BiH 運輸通信省組織図.....	2-42
図 2-17 主要ドナーによる道路橋梁分野支援 1996－2000 年.....	2-46
図 2-18 BiH の運輸交通分野開発シナリオ.....	2-47
図 2-19 汎ヨーロッパ回廊－鉄道網.....	2-51
図 2-20 汎ヨーロッパ回廊－道路網.....	2-52
図 2-21 汎ヨーロッパ回廊－内陸水運.....	2-53
図 2-22 バルカン地域の交通網図(TIRS より).....	2-55
図 2-23 EU による南東ヨーロッパ戦略運輸交通網.....	2-56
図 2-24 ボスニア・ヘルツェゴビナ国道路網図.....	2-58
図 2-25 バルカン地域の主要道路規格.....	2-59
図 2-26 バルカン地域の道路舗装現況.....	2-59
図 2-27 バルカン地域のコア道路ネットワーク.....	2-62
図 2-28 F BiH 道路公社組織図.....	2-64
図 2-29 BiH 鉄道網と天然資源の配置.....	2-67
図 2-30 BiH 鉄道網、鉄道規格及び運営会社.....	2-67
図 2-31 バルカン地域の鉄道網と鉄道規格現況.....	2-69
図 2-32 BiH の鉄道組織.....	2-72
図 2-33 コア鉄道ネットワーク(REBIS).....	2-74
図 2-34 BiH の主要空港.....	2-76
図 2-35 BiH における民間航空行政組織図.....	2-77
図 2-36 BiH 民間航空局(BHDCA)組織図.....	2-78
図 2-37 航行可能なサバ川流域航路.....	2-80
図 2-38 サバ川航路.....	2-82
図 2-39 ブルチコ港位置図.....	2-84
図 2-40 ブルチコ港港湾施設.....	2-85
図 2-41 サラエボ市の公共交通路線ネットワーク.....	2-90



図 2-42	サラエボ・カントン運輸交通局組織図	2-91
図 2-43	グラス社(サラエボ・カントン公共輸送公社)組織図	2-92
図 2-44	バニャルカ市組織図	2-92
図 2-45	モスタール市組織図	2-93
図 2-46	モスタール市バス公社組織図	2-93
図 2-47	JICA マスタープランによる運輸交通優先回廊	2-96
図 2-48	JICA 運輸交通マスタープラン	2-98

表一覧

表 1-1	調査団行程	1-2
表 2-1	人口推移(mid-year estimates; ,000)	2-4
表 2-2	主要都市の人口	2-4
表 2-3	年齢階層別失業率—LSMS	2-5
表 2-4	産業別失業率—公的統計とLSMS	2-5
表 2-5	ボスニア・ヘルツェゴビナの労働人口と失業率	2-6
表 2-6	GDP 成長率とシェア	2-8
表 2-7	中央政府組織及び大臣	2-14
表 2-8	公共投資計画における運輸交通分野新規優先プロジェクト	2-17
表 2-9	運輸交通緊急復興プロジェクト	2-22
表 2-10	第2次運輸交通緊急復興プロジェクト	2-23
表 2-11	道路マネージメント・安全プロジェクト	2-23
表 2-12	南東ヨーロッパ貿易・運輸施設整備プロジェクト	2-24
表 2-13	EBRD による支援表明及び支援予定	2-26
表 2-14	EU-CARDS プログラムに対ボスニア・ヘルツェゴビナ支援(2002-2004)	2-27
表 2-15	EIB によるインフラストラクチャー融資プロジェクト-西バルカン地域	2-31
表 2-16	EIB による対ボスニア・ヘルツェゴビナ融資プロジェクト(2000-2002)	2-32
表 2-17	日本政府による対ボスニア・ヘルツェゴビナ援助実績	2-38
表 2-18	運輸交通分野における対ボスニア・ヘルツェゴビナ援助	2-39
表 2-19	BiH 運輸通信省の組織と職員数	2-43
表 2-20	IDA による内戦後の復興投資	2-45
表 2-21	世銀融資プロジェクト及び世銀マネージメント融資プロジェクト	2-45
表 2-22	運輸交通分野の戦争被害見積りと復興支援プログラム	2-46
表 2-23	南東ヨーロッパ諸国の市場経済移行指標	2-47
表 2-24	セクター優先度(インフラストラクチャーとエネルギー)	2-49
表 2-25	内戦前の交通機関分担比率(1990年)	2-57
表 2-26	日本政府による道路橋梁復旧整備概要	2-61
表 2-27	ボスニア・ヘルツェゴビナ道路建設機械整備計画概要	2-62
表 2-28	旅客・貨物輸送の比較—1990年と2003年	2-66
表 2-29	BiH 鉄道輸送 1990-1999	2-66
表 2-30	BiH 鉄道各路線の建設年	2-68
表 2-31	旅客輸送実績(人・キロ)2001年	2-69
表 2-32	貨物輸送実績(トン・キロ)2001年	2-70
表 2-33	BiH における主要な貨物輸送路線及び主要貨物駅	2-70
表 2-34	ZFBiH 及び ZRS の財務状況2000—2001	2-71
表 2-35	内陸水運航路に関わる欧州条約(AGN)によるサバ川航路規格	2-81
表 2-36	サバ川航路に係る産業の立地—BiH	2-83

表 2-37	ブルチコ港運営に必要な職員数案	2-86
表 2-38	主要都市と都市交通現況	2-89
表 2-39	モスタール市バス公社の業務分担	2-94
表 2-40	援助機関による都市交通分野への復興支援	2-94
表 2-41	日本政府による都市交通分野への無償資金協力	2-95
表 2-42	BiH 運輸交通マスタープランによる整備シナリオ	2-96
表 2-43	BiH 運輸交通マスタープラン進捗状況	2-97
表 3-1	BiH のニーズ	3-2
表 3-2	要請・要望案件(面談及び要請書ベース)調査結果	3-3
表 3-3	サブセクター別課題と必要な支援方向性	3-9
表 3-4	案件形成案ロングリスト-サブセクター別	3-10

調査概要

BiH 社会経済情勢

- 1995年 Dayton 合意、BiH は FBiH、RS、Brcko AD より構成、戦後復興と市場経済への二重移行期
- 国際機関や二国間援助機関による復興支援、総額 50 億ドル投下
- 人口 390 万人、避難民の帰還、一人あたりの GDP1255 ドル(欧州で下位 2 番目)へ回復(内戦前の 50%)、GDP 成長率 3.6%(1998-2001)、失業率 22%
- 2002 年、総選挙実施
- 組織犯罪、密輸、不正の増加
- 復興支援が概ね終了との認識(2004 年 CG 会合)と安定した経済支援の必要性(援助依存経済から独自経済形成へ)
- 中期国家開発計画(内戦前 GDP70%へ)及び公共投資プログラム策定

要請案件背景

- 1) 鉄道網管理システム計画調査、BiH 鉄道公社要請
- 2) 汎欧州回廊改善計画調査(鉄道)、BiH 鉄道公社要請
- 3) 道路交通網開発調査、FBiH 運輸通信省
- 4) サラエボ市運輸交通ネットワーク(都市内道路)、サラエボ市役所
- 5) クリバヤ川橋梁建設計画、FBiH 運輸通信省

ニーズ(国家計画、公共投資計画)

- MTDS: 安定した経済開発、貧困削減、EU 統合促進
- MTDS(交通): 鉄道・道路ネットワーク強化、財源確保システム、鉄道経営改善、航空・内陸水運の国際基準適合化
- PIP: 分野別計画的な公共投資計画、欧州 Vc 回廊最優先

国際コミュニティ(短中期)動向

- 世銀: 公的財務改善と組織強化、民間育成、基幹インフラへの投資
- EBRD: 民営化促進、基幹インフラ整備、金融業改革
- EU: 国家機能の強化、安定経済形成、信頼できる法制度整備、EU 加盟準備(SAP)
- CG 会合: 外国投資促進、マクロ経済安定、バルカン地域内協力

支援の視点

- 1) BiH のニーズ
- 2) 上位計画との整合性
- 3) 広範囲(国家及び地域)に裨益効果が期待できる

支援の方向性(運輸交通分野)

- 1) 完全な復旧と近代化
- 2) 運輸交通ネットワークの強化とサービス向上

具体的な候補案件

- 1) 鉄道近代化整備計画調査
- 2) Vc 道路整備プロジェクト
- 3) プルチコ港湾リハビリテーション
- 4) 運輸交通分野専門家派遣



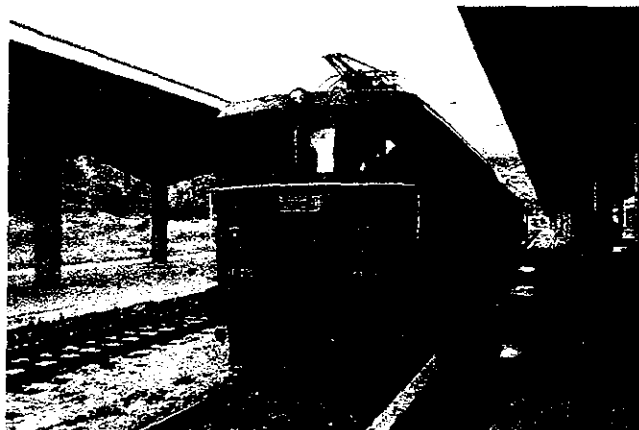
出典: Bosnia and Herzegovina Infrastructure and Energy Strategy, 2004

ボスニア・ヘルツェゴビナ地図

ボスニア・ヘルツェゴビナ運輸交通分野現況写真



サラエボ郊外 Vc、2 車線から 4 車線へ (Zenica 方向) M17、E73



サラエボ駅プラットフォーム及び電気機関車 (FBHZJK)



サラエボ市バチャルシア広場 (日本及び EU 供与中型バス)



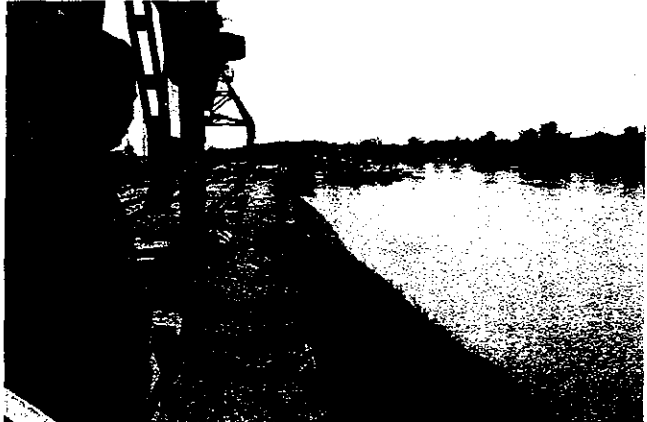
サラエボーツツラ間道路 (山岳部) M18 とパッチ舗装



クロアチア国境 (Bosanska Gradiska) 付近 (M16、E661)



Tuzla-Brcko 間鉄道と道路 M1.8



ブルチコ港バースとクレーン (サバ川上流方向)



復旧したサラエボ空港ターミナルビル

注) その他の現況写真は巻末資料に添付してあります。

略語表

略語	英文	和文
AD	Administrative District (Brcko AD)	行政区(ブルチコ行政区)
BiH	Bosnia and Herzegovina	ボスニア・ヘルツェゴビナ国
BiHMOTC	Ministry of Transport and Communications, BiH	ボスニア・ヘルツェゴビナ運輸通信省
BiHRPC	BiH Railways Public Corporation (BHZJK)	BiH 鉄道公社
BRIC	Joint Road Infrastructure Public Corporation	BiH 道路インフラストラクチャー公社
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development	欧州復興開発銀行
EC	European Commission	欧州委員会
EIB	European Investment Bank	欧州投資銀行
EU	European Union	欧州連合
EU-Phare		
FBHZJK	FBiH Railways Public Corporation	FBiH 鉄道公社
FBiH	The Federation of Bosnia and Herzegovina	ボスニア・ヘルツェゴビナ連邦
FBiHMOTC	Ministry of Transport and Communications, FBiH	ボスニア・ヘルツェゴビナ連邦運輸通信省
gtz	German Technical Cooperation Agency	ドイツ技術協力公社
IDA	International Development Association (WB)	国際開発協会
IFIs	International Financial Institutions	国際金融機関
JBIC	Japan Bank for International Cooperation	日本国際協力銀行
JICA	Japan International Cooperation Agency	国際協力機構
OHR	The Office of High Representative	上級代表事務所
PIC	Peace Implementation Council	平和履行評議会
RS	Republika Srpska	スルプスカ共和国
RSMOTC	Ministry of Transport and Communications, RS	スルプスカ共和国運輸通信省
RSRC	RS Railway Corporation	RS 鉄道公社
RSRD	Road Directorate of RS	スルプスカ共和国道路局
SFOR	Stabilization Force (NATO)	平和安定化部隊
TA	Technical Assistance	技術支援
USAID	United States Agency for International Development	米国国際開発局
USTDA	United States Trade and Development Agency	米国貿易開発局
WB	World Bank (IBRD)	世界銀行(国際復興開発銀行)

為替レート:

1KM = 0.51129 EUR (2004年11月、BiH中央銀行)

KM: Konvertibilna Marka, Convertible Mark, the lawful currency of BiH

1. 調査概要

1.1 調査の背景

ボスニア・ヘルツェゴビナ国(以下「ボ」国)の経済発展を実現するには、紛争によって破壊された社会インフラ整備を進める必要があり、我が国は無償資金協力、技術協力の支援を実施してきている。その内、運輸交通分野においては、「運輸交通マスタープラン開発調査」(1999年～2001年)を実施し、「ボ」国政府のみならず他ドナーにとって運輸交通分野支援の指標となるマスタープランを策定した。その後、我が国の無償資金協力「橋梁建設計画」を含め、具体化されたプロジェクトを通じ、「ボ」国の運輸交通インフラは改善の方向に進み始めている。

かかる状況の下、2003年度の要望調査において、「ボ」国政府より鉄道網管理システム計画調査、汎欧州回廊改善計画調査、道路交通開発計画調査等の開発調査、サラエボ市運輸交通ネットワーク、クリバヤ川橋梁建設計画等の無償資金協力の要請書が提出された。これら案件は、先方の詳細な要望内容、現状、等の必要な情報が不足していることから、候補案件とすることは見送られている。しかしながら、これら案件は、将来的な資金援助(無償・円借款)につながる可能性があり、地域の経済を活性化し、経済発展を促進する可能性を持っている。

1.2 調査の目的

本プロジェクト形成基礎調査では、JICAが実施したボスニア・ヘルツェゴビナ国運輸交通マスタープラン調査のフォローアップ状況を確認すると共に、2003年度に要請書が提出されている上記開発調査及び無償資金協力の位置付けを明確にし、実施意義の見極めに必要な情報を収集する。

具体的には、将来の円借款供与に結びつく可能性が最も大きいと思われる運輸交通インフラ案件の開発調査案件を形成することが目的となるが、その場合には西バルカン経済閣僚会議で強調された「バルカン地域全体」への裨益効果の規模に留意する。本調査は開発調査の案件形成を念頭に置いたものであるが、同時に、無償資金協力や技術協力プロジェクトの可能性についても検討することを目的として実施する。

1.3 調査団員の構成

調査は以下の団員構成で実施された。

協力計画	高橋典子	JICAオーストリア事務所企画調査員
運輸交通インフラ計画	飯尾彰敏	八千代エンジニアリング株式会社国際事業部

1.4 調査日程

本調査は以下の日程で実施された。

国内準備期間:2004年9月16日~9月25日(10日間)
 現地調査期間:2004年9月26日~10月24日(29日間)
 国内整理期間:2004年10月25日~10月30日(6日間)

なお現地調査期間の行程は下記表に示すとおり。

表 1-1 調査団行程

日数	日付	曜日	高橋典子 (協力計画)	飯尾彰敏 (運輸交通インフラ計画)
1	2004/9/26	日		OS052 10:45-16:00 NRT-VIE
2	2004/9/27	月	同右	JICA オーストリア事務所, AT 日本大使館/OS757 13:30-14:45 VIE-SJJ /BiH 日本大使館表敬
3	2004/9/28	火	同右	BiH 外務省/ BiH 運輸通信省/ BiH 対外貿易経済関係省経済開発・起業部(援助調整窓口)
4	2004/9/29	水	同右	FBiH 運輸通信省/サラエボ市役所/EU
5	2004/9/30	木	同右	BiH 鉄道公社/BiH 統計庁/EBRD
6	2004/10/1	金	同右	FBiH 運輸通信省/ BiH 統計庁
7	2004/10/2	土	休日	休日(資料整理とサラエボ近郊視察)
8	2004/10/3	日	休日	Sarajevo-Doboji-Banja Luka 現地踏査
9	2004/10/4	月	別件	RS 運輸通信省/ RS 道路公社/ Banja Luka-Jaize-Sarajevo 道路踏査
10	2004/10/5	火		資料レビューと案件案検討
11	2004/10/6	水	日本大使館	世銀/BiH 日本大使館
12	2004/10/7	木	Sarajevo-Vienna	サバ川関連/ 欧州回廊 Vc (Sarajevo-Mostar-Ploce)視察
13	2004/10/8	金		欧州回廊 Vc (Sarajevo-Mostar-Ploce)視察
14	2004/10/9	土		地方道(Stlac-Neum)視察、Mostar-Sarajevo
15	2004/10/10	日		休日(資料整理)
16	2004/10/11	月		UNDP/ JICA 国土基本図調査団/ JICA エコツアー ズム調査団
17	2004/10/12	火		世界銀行
18	2004/10/13	水		サラエボ市役所/ BiH 運輸通信省/ BiH 日本大使館
19	2004/10/14	木		OHR
20	2004/10/15	金		サラエボ都市交通施設視察
21	2004/10/16	土		(資料整理)
22	2004/10/17	日		(資料整理)
23	2004/10/18	月		BiH 鉄道公社
24	2004/10/19	火		Brcko AD/ Brcko 港公社
25	2004/10/20	水		案件案検討
26	2004/10/21	木		IPSA/ BiH 日本大使館報告/BiH 外務省/ OS758 15:30-16:45 Sarajevo-VIE
27	2004/10/22	金	現地調査報告	JICA オーストリア事務所/AT 日本大使館/TINA 事務所
28	2004/10/23	土		OS051 14:45 VIE-NRT
29	2004/10/24	日		成田着 08:55

1.5 調査の内容と方法

本調査は、要請案件背景調査、JICA マスタープランのフォローアップ及び運輸交通分野の案件形成検討の3分野から構成される。これらを同時並行的に実施し、最終的に本調査の第一義である運輸交通分野の案件形成案へ結びつけるには、社会経済情勢の把握、国際コミュニティの動向、関連既存資料のレビュー、関係者へのインタビュー、要請の背景調査など定性的なアプローチにより可能性をスクリーニングすることが効率的且つ有効であると考えられる。

(1) 調査の内容

調査の内容は、本調査の目的である運輸交通分野の案件形成が第一義であり、調査の目的を達成する以下の3分野とした。

- 要請案件の確認と背景調査

- JICA運輸交通マスタープランのフォローアップ
- 案件形成案の検討

(2) 調査の方法

調査の方法は、既存情報による把握とし、関連資料のレビューや関係者へのインタビューなど定性的なアプローチにより実施した。

1) 要請案件背景

対象となる下記5案件の要請書をレビューするとともに要請機関へインタビューを実施した。その際の視点は、国家計画や分野別支援計画との整合性、当該分野の復旧動向など BiH 側のニーズを確認した。

- 鉄道網管理システム計画調査 (BiH 鉄道公社)
- 汎欧州回廊改善計画調査 (鉄道) (BiH 鉄道公社)
- 道路交通網開発調査 (FBiH 運輸通信省)
- サラエボ市運輸交通ネットワーク (サラエボ市役所)
- クリバヤ川橋梁建設計画 (FBiH 運輸通信省)

レビューの視点:

- 要請案件の緊急性・重要性
- 上位計画との整合性
- 他援助機関との重複
- 裨益効果、等

2) JICA運輸交通マスタープランのフォローアップ

2001年に提出されている報告書のレビューと関連機関へのインタビューなどにより、策定したマスタープランが BiH においてどのような位置付けになっているのかなどをフォローアップした。

3) 案件形成

要請済み案件の背景及びJICA運輸交通マスタープランフォローアップの結果をはじめ、ボスニア・ヘルツェゴビナ国の社会経済情勢の把握、国際コミュニティの動向、関連機関へのインタビューなどから、現状を把握し、下記の視点を基に案件候補案の検討を実施した。

主な視点:

- 社会経済情勢
- 国際コミュニティの動向
- 上位計画や政策との整合性
- 汎欧州の運輸交通とボスニア・ヘルツェゴビナの運輸交通状況
- ボスニア・ヘルツェゴビナ側のニーズ
- ボスニア・ヘルツェゴビナでの優先度
- 広域的な裨益効果、等

2. ボスニア・ヘルツェゴビナの社会経済情勢と運輸交通分野の概要

運輸交通分野の案件形成検討に先立ち、ボスニア・ヘルツェゴビナ国の社会経済情勢、国家政策、運輸交通分野全般の概要、サブセクターの状況、運輸交通行政、関連既定計画、運輸交通マスタープラン(JICA)のその後など関連する基礎的な項目について概観した。

2.1 ボスニア・ヘルツェゴビナの社会経済情勢

基礎的な情報として、ボスニア・ヘルツェゴビナの社会経済情勢、上位計画である中期国家開発戦略(MTDS-PRSP)、公共投資計画などを概観するとともに、国際コミュニティによる援助動向をまとめた。

2.1.1 社会経済状況

(1) 人口

1) 人口推移

2001年時点におけるボスニア・ヘルツェゴビナの人口は380万人と推計され、1991年における人口(センサス)438万人と比較すると相当数減少している。これは、戦争により難民化したり死亡(20万人と推計されている)したりしたことによる減少であると推測される。(人口推移表参照)多大な人口減少は、今後の人口増減へも影響している。出生率は1990年に1000人当たり15.4人だったが2001年には9.9人/千人へ減少している(1990-1995年のEU平均は11.5人/千人)。同期間の乳幼児死亡率は1990年の6.7人/千人から2001年の8人/千人へ増加している。これは戦争によりプライマリーヘルスケアの維持とアクセスビリティが悪化した結果である。

65歳以上の人口(2001年)はボスニア・ヘルツェゴビナ連邦で11%、スルプスカ共和国で8%である。この悪化した人口傾向は平均寿命の低下(67.2歳、2001年)へも繋がっている。

表 2-1 人口推移(mid-year estimates; ,000)

	Total population	Live births	Deaths	Natural increase
1996	3645	46.6	25.2	21.4
1997	3738	48.4	27.9	20.5
1998	3653	45.0	28.7	16.3
1999	3725	42.5	28.6	13.9
2000	3781	39.6	30.5	9.1
2001	3798	37.7	30.3	7.4

Source: Agency for Statistics of Bosnia and Herzegovina (BiH), *Statistical Bulletin*, No. 2, 2003.

主要都市の人口は1991年センサス以降正確な統計が取られていない。下記表に示すように、首都サラエボが最も人口が集中しており約53万人、次いでスルプスカ共和国の首都バニャルカが約20万人、そして、ゼニツァ約15万人、ツヅラ約13万人と続いている。

表 2-2 主要都市の人口

主要都市	人口(千人)
Sarajevo	526
Banja Luka	195
Zenica	146
Tzula	132
Mostar	126
Prijedor	112

出典: EIU Country Profile 2004 (1991年センサス)

2) 就業人口と失業人口

失業率に関しては、16%–40%と様々なデータが公表されているが、公的な統計は、就業人口と失業者数が実質と乖離していると報告されている。これは公的統計がILOの定義に沿っていないためであり、2002年に実施されたLiving Standard Measurement Survey (LSMS)(UNDP、世銀、DFID及びBiH統計庁)の結果がより信頼できる統計と認識されている。LSMSによれば就業人口に関して以下の点が指摘されている。

- LSMSではこれまでの公的な労働人口と失業者数は現実的ではなく、両方とも誤った統計としている。これは、社会保障費(健康保険、年金)を支払っていない労働者は、労働人口としてカウントされていないことによる。事実、彼等は健康保険料を支払っていないため失業者として登録されていることがある。したがって、統計上では労働者人口を過小評価し、失業者数を過大評価している。
- 逆にいえば、待機労働人口(以前職に就いていたか、現在、若干の雇用若しくは生産性のない雇用、2–3ヶ月の給与のみ)が失業者としてカウントされるとき待機労働者人口を押し上げている。公的統計データによると労働者として登録されている35%以上は経済的に不安定な職にあり、そのうち4分の1(約15万人)が2ヶ月以上の給与支払い遅延に直面している。
- グレー経済における労働者はカウントされていない。

このような状況からLSMSではILOの定義に従ってボスニア・ヘルツェゴビナの失業率は16.1%と推計している。年齢階層別では19歳から24歳の若年層の失業率が約35%と非常に高い。これは、非熟練や低教育レベルによると推測される。

表 2-3 年齢階層別失業率—LSMS

年齢層	失業率
19–24	34.8%
25–49	13.4%
50–60	9.7%
全体	16.1%

出典: LSMS BiH, May 2002.

また、産業別失業率(LSMS調査結果)は、高い順に工業分野が約21%、商業が約15%、建設が約12%、農業約3%である。公的統計とは数値が異なるが先の説明のとおり、LSMS結果の方がより実際的であると考えられる。

表 2-4 産業別失業率—公的統計とLSMS

	BiH Statistics	LSMS
農業	15%	3.3%
工業	29.8%	20.7%
建設	5.8%	11.7%
商業	11%	14.7%

出典: Bosnia and Herzegovina Human Development Report 2002, UNDP

UNDPによれば、下記表に示すように、失業者数は、登録失業者、待機労働者、給与支払い遅延労働者の総計からグレー労働市場人口を減じた数が実際の失業者数となり、失業率は労働人口で除した22.2%となる。FBiHとRSとで比較した場合、それぞれ、21.6%、23.3%となり、RSの失業率が1.7%高い。

表 2-5 ボスニア・ヘルツェゴビナの労働人口と失業率

	FBiH	RS	BiH
1 推計人口	2,400,000	1,450,000	3,850,000
2 労働可能人口 (15-64 歳)	1,650,000	970,000	2,620,000
3 労働人口	940,000	560,000	1,500,000
4 公的就業人口	412,805	228,834	641,639
5 登録失業者	267,934	153,264	421,198
6 待機労働者	40,262	32,000	72,262
7 給与支払い遅延労働人口	95,000	65,000	160,000
8 グレー労働市場人口 (3ヶ月以上)	200,000	120,000	320,000
9 公的失業率 $3/5 \times 100$	28.5%	27.4%	28.1%
10 待機を含んだ失業率 $(5+6)/3 \times 100$	32.8%	33.1%	32.9%
11 可能失業率 $(5+6+7)/3 \times 100$	42.9%	44.7%	43.6%
12 グレー労働市場を含んだ失業率 $(5+6+7-8)/3 \times 100$	21.6%	23.3%	22.2%

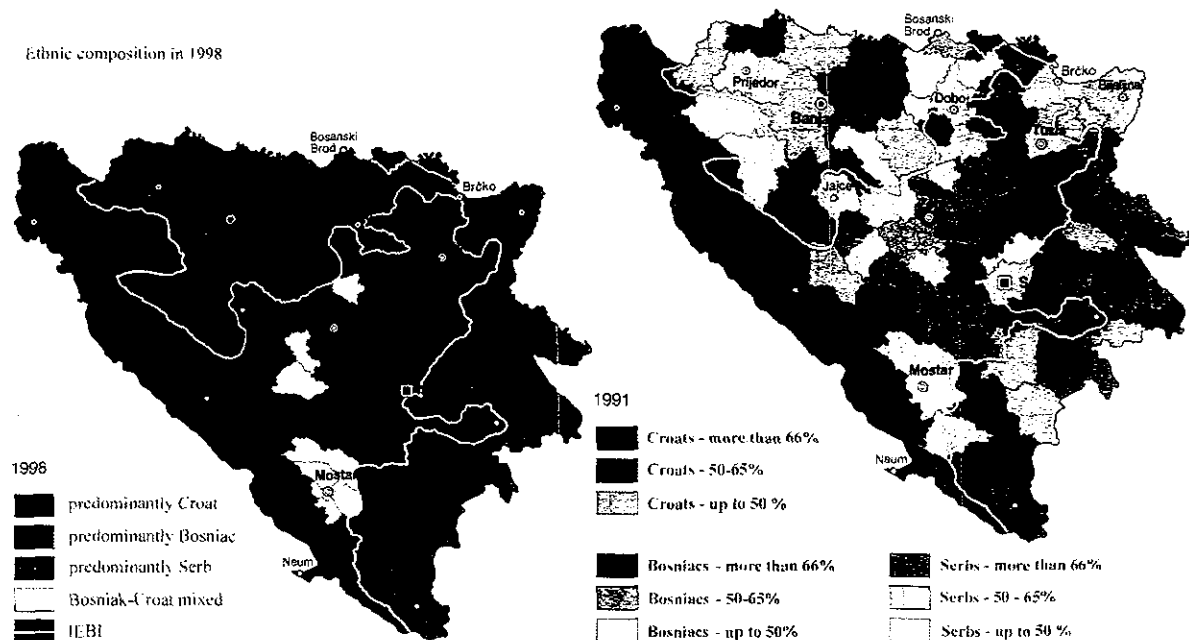
出典: Human Development Report Bosnia and Herzegovina 2002, UNDP

3) 民族分布の変化と難民

内戦前後では下図のように民族別に住み分けが行なわれた。その結果、これまで混在していたクロアチア人、ムスリム人がボスニア・ヘルツェゴビナ連邦へ集中し、セルビア人がスルプスカ共和国へ移住しそれぞれのエンティティにおいて民族間の優位性がはっきりした。また、国外避難難民数は 2004 年現在、10万人¹と推定され、今後も引き続き、帰還難民の流入が予測され、雇用機会創出が求められている。

Ethnic composition before the war in BiH (1991)

Ethnic composition in 1998



出典: OHR web site

図 2-1 内戦前後の民族分布

¹ 1991 年センサス人口から内戦による死亡者(約 20 万人)と 2001 年推計人口 380 万人から推計した

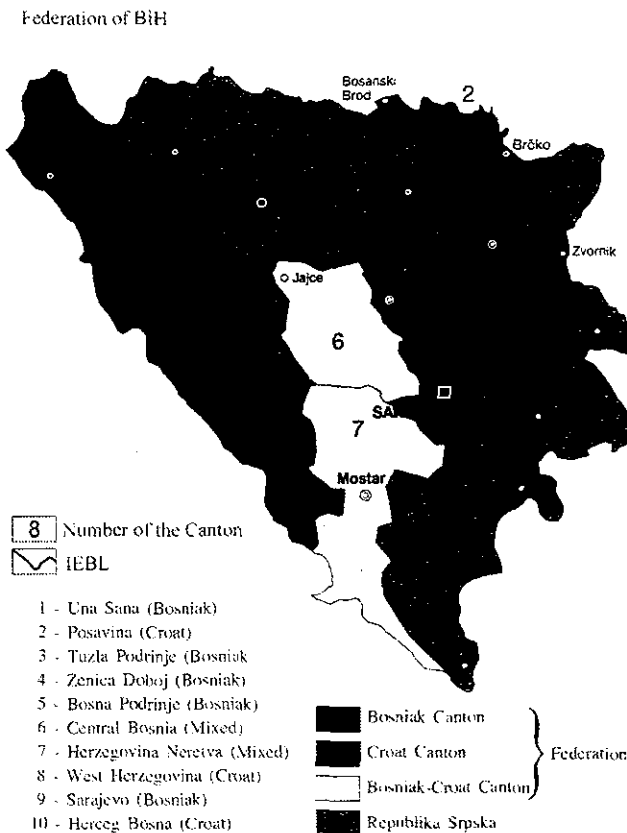
4) 人間開発指数(HDI)

UNDP の人間開発指数(Human Development Index)²によるとボスニア・ヘルツェゴビナ連邦は0.718と世界平均0.716とほぼ同じ数値であり166か国中99位の位置付けにあり、最も低いシエラレオネ(0.258)の2.8倍良好な指標となっている。最も高いノルウェー(0.942)と比較すると30%低い。UNDP の分類からボスニア・ヘルツェゴビナは人間開発中位国となる。

旧ユーゴスラビア諸国ではスロベニアは0.879(29位)、クロアチアは0.0809(48位)、マケドニアが0.772(65位)、アルバニアが0.773(92位)とボスニア・ヘルツェゴビナは最も低い³。また、バルカン諸国をみてもブルガリアが0.779(62位)、ルーマニアが0.775(63位)の位置付けにあり、バルカン地域でも最も低い人間開発指数の位置付けにある。(UNDP Human Development Report 2002)

(2) 行政区界

ボスニア・ヘルツェゴビナにおける行政組織は、1995年のデイトン合意 Annex Xにより既定され、国家はボスニア・ヘルツェゴビナ連邦、スルプスカ共和国、ブルチコ行政区(1999年承認)から構成されている。行政制度的には、ボスニア・ヘルツェゴビナ連邦が地方分権制を布いており10のカントン(州)から構成され、それぞれのカントンが独自の行政的権限を有する。一方、スルプスカ共和国は、中央集権制であり、RS 中央政府が共和国全体の行政権限の責務を負い、ブルチコ行政区は、ブルチコ行政区役所が行政を担当する。下図に各エンティティの行政区界を示す。



出典: OHR website

図 2-2 ボスニア・ヘルツェゴビナの行政区界

² HDI は「余命指数」「教育指数」「所得指数」の平均値であり、この数値はその国の人々が基礎的潜在能力を有しているか、すなわち本来は平等にもち合わせるはずの達成可能な基礎的選択肢を実質的にもっているか、ということの現状を示すもの。HDI が 0.8 以上を人間開発高位国、0.5-0.799 を人間開発中位国、0.5 未満を人間開発低位国と分類している。

³ セルビア・モンテネグロのデータは掲載されていない

(3) 経済と産業構造

1) 経済状況

内戦により経済は疲弊したが、国際ナショナルコミュニティの復興支援策により3.5 Billions USDがインフラストラクチャーの復旧及び経済復興基盤整備へ投下された。支援の視点は、当初の人道主義的な観点からの開発支援の実施から、市場経済移行支援へと変化してきている。特に市場経済構築のための組織・法制度整備の必要性が認識されている。その他の分野では、外国投資、輸出志向型支援、バランスの取れた国家・エンティティ間の組織制度、BiH 国内市場形成、BiH における新たな民主的制度・手続き改革など民間投資促進が支援された。

マクロ経済指標

1998年から2001年に実施された施策によりマクロ経済は大幅に改善された。その指標は以下のとおり。

- GDP 成長率;3.6%(USD)、10.5%(KM)
- 外貨準備高;+840%
- 公共投資;GDP の 48%
- 貿易赤字;GDP の 50%
- 負債(海外);GDP の 45%
- 年間平均小売価格上昇率;4.5%
- 年間平均給与上昇率;9.5%
- 年間平均雇用成長率;1.8%(公的統計)
- 年間平均失業率;2.7%(公的統計)
- インフレーション(2002年);0.3%(FBiH)、2.2%(RS)、

GDP は 2001 年(推計値)で 4,700 Million USD、一人当りの GDP では 1,255USD と 1990 年の約 50% である。1992年から2002年の成長率でみると、工業及びサービスセクターの成長が著しく、それぞれ 26.2%、37.2%となっているが、輸出入内訳では、輸入が輸出の約 2.5 倍と輸入偏重の貿易となっている。GDP に占める産業別ではサービスセクターが 56% と過半数を超え、工業は約 30%、農業が 15% である。

表 2-6 GDP 成長率とシェア

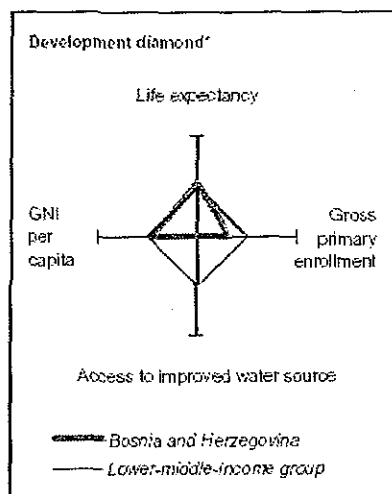
	GDP シェア (%)2001 年	1992-2002 GDP Growth (%)
Agriculture	14.3	8.0
Industry	29.6	26.2
Service	56.2	37.2
(Trade)	52.1	

出典: Bosnia and Herzegovina at a glance (2003), World Bank 抜粋

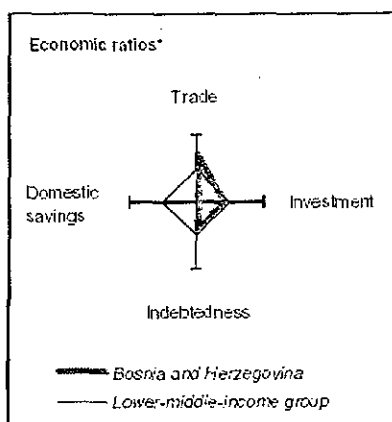
Bosnia and Herzegovina at a glance

8/20/03

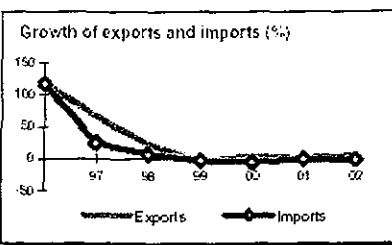
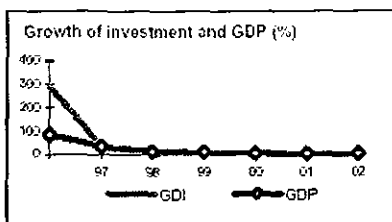
	Bosnia and Herzegovina	Europe & Central Asia	Lower-middle-income
POVERTY and SOCIAL			
2002			
Population, mid-year (millions)	4.1	476	2,411
GNI per capita (Atlas method, US\$)	1,270	2,160	1,390
GNI (Atlas method, US\$ billions)	5.2	1,030	3,352
Average annual growth, 1996-02			
Population (%)	2.5	0.1	1.0
Labor force (%)	2.8	0.4	1.2
Most recent estimate (latest year available, 1996-02)			
Poverty (% of population below national poverty line)	20	..	..
Urban population (% of total population)	44	63	49
Life expectancy at birth (years)	74	69	69
Infant mortality (per 1,000 live births)	15	25	30
Child malnutrition (% of children under 5)	4	..	11
Access to an improved water source (% of population)	..	91	81
Illiteracy (% of population age 15+)	..	3	13
Gross primary enrollment (% of school-age population)	74	102	111
Male	74	103	111
Female	74	101	110



	1982	1992	2001	2002	
KEY ECONOMIC RATIOS and LONG-TERM TRENDS					
GDP (US\$ billions)	4.8	5.2	
Gross domestic investment/GDP	20.9	
Exports of goods and services/GDP	26.9	
Gross domestic savings/GDP	-2.8	
Gross national savings/GDP	5.7	
Current account balance/GDP	-19.8	..	
Interest payments/GDP	1.8	1.1	
Total debt/GDP	46.3	51.9	
Total debt service/exports	19.0	9.0	
Present value of debt/GDP	33.1	..	
Present value of debt/exports	101.3	..	
Average annual growth					
GDP	..	20.6	4.5	3.9	5.2
GDP per capita	..	18.0	2.4	2.4	4.9
Exports of goods and services	..	27.5	0.8	5.3	5.0



	1982	1992	2001	2002
STRUCTURE of the ECONOMY				
(% of GDP)				
Agriculture	14.3	..
Industry	29.6	..
Manufacturing
Services	56.1	..
Private consumption
General government consumption
Imports of goods and services	52.1	50.6
Average annual growth				
Agriculture	..	8.0	..	..
Industry	..	26.2	..	..
Manufacturing	..	17.0	..	..
Services	..	37.2	..	..
Private consumption
General government consumption
Gross domestic investment	..	35.6	..	..
Imports of goods and services	..	13.1	-0.6	-1.9



Note: 2002 data are preliminary estimates.

This table was produced from the Development Economics central database.

* The diamonds show four key indicators in the country (in bold) compared with its income-group average. If data are missing, the diamond will be incomplete.

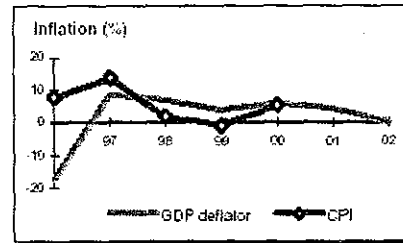
出典: 世界銀行 (<http://www.worldbank.org/data/>)

図 2-3 ボスニア・ヘルツェゴビナの社会経済指標概要(1/2)

Bosnia and Herzegovina

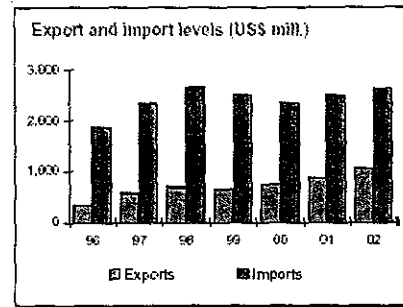
PRICES and GOVERNMENT FINANCE

	1982	1992	2001	2002
Domestic prices (% change)				
Consumer prices
Implicit GDP deflator	4.3	0.0
Government finance (% of GDP, includes current grants)				
Current revenue	33.4	37.9
Current budget balance	-0.6	0.7
Overall surplus/deficit	-7.2	-8.1



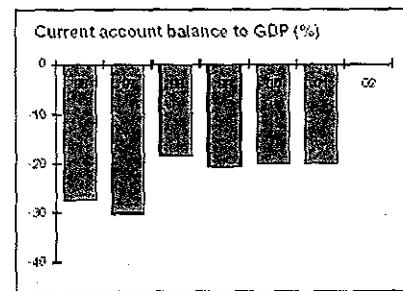
TRADE

	1982	1992	2001	2002
<i>(US\$ millions)</i>				
Total exports (fob)	877	1,070
n.a.
Manufactures
Total imports (cif)	2,465	2,619
Food
Fuel and energy
Capital goods
Export price index (1995=100)
Import price index (1995=100)
Terms of trade (1995=100)



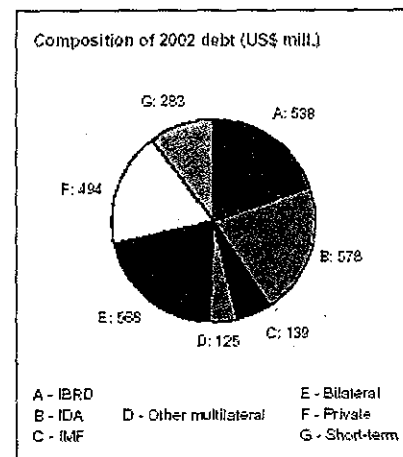
BALANCE of PAYMENTS

	1982	1992	2001	2002
<i>(US\$ millions)</i>				
Exports of goods and services	1,274	1,471
Imports of goods and services	2,617	2,809
Resource balance	-1,343	-1,338
Net income	223	252
Net current transfers	168	204
Current account balance	-952	..
Financing items (net)	953	..
Changes in net reserves	-1	-38
<i>Memo:</i>				
Reserves including gold (US\$ millions)
Conversion rate (DEC, local/US\$)	2.2	2.1



EXTERNAL DEBT and RESOURCE FLOWS

	1982	1992	2001	2002
<i>(US\$ millions)</i>				
Total debt outstanding and disbursed	2,225	2,725
IBRD	540	538
IDA	443	578
Total debt service	299	165
IBRD	36	46
IDA	3	4
Composition of net resources flows				
Official grants	431	..
Official creditors	-109	72
Private creditors	4	6
Foreign direct investment	222	..
Portfolio equity	0	..
World Bank program				
Commitments	124	102
Disbursements	62	97
Principal repayments	5	23
Net flows	56	74
Interest payments	34	25
Net transfers	22	49



The World Bank Group: <http://www.worldbank.org/data/>

8/20/03

出典: 世界銀行 (<http://www.worldbank.org/data/>)

図 2-4 ボスニア・ヘルツェゴビナの社会経済指標概要 (2/2)

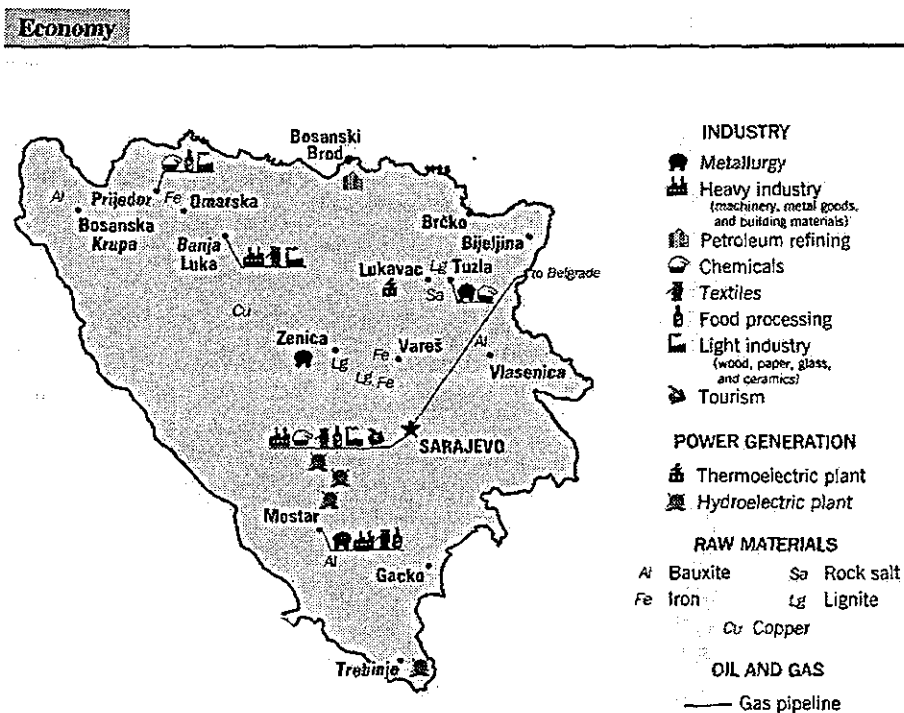
2) 産業構造

ボスニア・ヘルツェゴビナの産業は、かつては旧ユーゴスラビア内への鉄鋼・非鉄や化学などの材料供給を中心とする産業構造であり、イースタンブロック内を主市場としていた。内戦により、産業は甚大な被害を受けるとともに、ほとんどの鉱工業や化学工業は旧ユーゴスラビア国内市場向けに材料を供給していたことから、旧ユーゴスラビアの解体により市場を失った。その後、再投資の欠落と政治に影響された産業再構築の失策は1990年代のボスニア・ヘルツェゴビナに深刻な産業後退期をもたらした。

かつてボスニア・ヘルツェゴビナ経済を担っていた鉱工業や化学工業は、1980年代後半にGDPの50%以上を計上したが、2001年にはGDPの30%以下に落ち込んだ。1995年の内戦終結以降、食品加工、粗鋼、繊維、木材(FBiH)及び非鉄、化学(RS)は迅速な復旧を果たし、輸出の主要品目となった。

電力セクターでは、ミスマネジメント及び不正が両方の電力会社で発覚したにもかかわらず、電力、ガス、上水はFBiHで工業生産の30%以上、RSで約25%を占める。

産業立地は、FBiHでは、Sarajevo、Tuzla、Zenica、Mostar、RSではBanja Luka、Modrica、Bijeljinaの都市周辺に集中する。(下図参照)



出典: テキサス大学図書館 (From The Former Yugoslavia: A Map Folio CIA 1992)

図 2-5 産業の立地(戦争前)

これら産業の衰退は、第3次産業がBiH全体のGDP5%(2002年)に拡大したことに伴っている。しかし、第3次産業の構成は、BiHの低生産性志向型経済活動と肥大した公共セクターにより特長付けられ、BiH経済状況を暗示している。

サービスセクター(第3次産業)における多大なシェアは公共行政分野と国防に属し、RS国防が比較的小規模サービスとともにRS-GDPの15%(2002年)を占める。

小売業は両エンティティにおいて近年外国投資により成長産業となっており、両エンティティにおいて

サービスセクター第2位のシェアである。つづいて、運輸交通、通信が続く。

戦後復興による高い需要にもかかわらず、建設部門は経済全体への貢献は比較的小さい。1990年代後半、多くの産業再構築の失策は、設備の更新など産業の基盤を奪った。建設分野のGDPシェアは2000年以降約6-7%成長で推移している。

産業構造における戦争と市場経済移行は、ヨーロッパの中でGDPにおける高い農業シェアへも反映している。漁業及び林業はBiH全体の20%のGDP(1990年後半)を占めるが、生産性の低いサービス産業の増大傾向により、農業を対GDP比で15%(2002年)以下に押し下げている。

ボスニア・ヘルツェゴビナの経済成長はヨーロッパ及び南東ヨーロッパ諸国などの主要な貿易相手国の需要に依存している。EUR 貨幣経済圏における強い経済力は予測を超えて出現しているようであり、投資と負債の突出は多くのEUR 経済圏で抑制されていこうと見られている。構造改革が遅れば南東ヨーロッパ全体で低成長と BiH の輸出需要が低迷すると予測されている。最近の原油価格の高騰は石油輸入国であるボスニア・ヘルツェゴビナ産業復興へ影響をもたらすと予測されている。

3) エネルギー分野

BiHはほとんどの化石燃料を輸入に依存している。BiHは13の水力発電所(紛争はBiHの40%の電力を供給していた)、4火力発電所が60%を供給していた。1998年、水力発電は約1990年の50%強を供給し、一方、火力発電は1990年の42%の電力供給に留まっている。

2000年には紛争前の80%の発電量に復旧したが2001年には若干落ち込んだ。総水力発電量は6,100 MW、これは使用量の38.7%である。送電網は全て復旧していないし、メンテナンスも十分ではなく、これは発電の信頼性に影響している。停電(一時的にカットされる)は頻繁に発生するが、市民生活や経済活動には支障のない範囲である。

2000年11月に承認されたPower IIIプロジェクト(US\$234 Mil., Stability Pactが支援)により、BiHの送配電網をヨーロッパ送配電網へ統合することを目的として実施された。

ボスニア・ヘルツェゴビナのガスパイプラインはセルビア・モンテネグロからサラエボへ敷設されている。パイプラインは旧ユーゴスラビア時代に施設され、輸送容量は2.4 BCM⁴であるが現在の輸送量は0.5 BCM程度に留まっている。これは、ガスを供給しているSarajevogasが設定している価格⁵が高く、企業のコスト増の一つになっている。

(4) 政治

国家

ボスニア・ヘルツェゴビナ国家は旧ユーゴスラビアにおけるボスニア・ヘルツェゴビナと同じ国境を維持し、二つのエンティティ、ボスニア・ヘルツェゴビナ連邦(Washington Treaty of March 18th 1994)及びスルプスカ共和国、から構成される。さらに中央政府を主権とする自治区、ブルチコ行政区が含まれる。

行政

ボスニア・ヘルツェゴビナ中央政府は1995年11月に締結された Dayton 合意のもと、憲法裁判所(Constitutional Court)、避難民委員会(Commission for Displaced Persons)、人権委員会(Human Rights Commission)、中央銀行(central bank)、公共交通事業体(public corporations to manage and operate transport arbitration)、貿易(Foreign trade)、国家遺産委員会(Commission to Preserve National Monuments)、調停制度(System of Arbitration)、を含む限定的な権限を認められた。最近、法務・安全

⁴ Billion Cubic Meter 10 億立方メートルで

⁵ US\$200/mcm, US\$140/mcm が妥当とされている

保障・国防局省(Ministry of Justice, Security and Defense)が国家レベルで創設され、BiH大統領へ最高権限を与えた。2006年には、税金と関税が統一される。

立法

ボスニア・ヘルツェゴビナは二院制議会(House of Representatives and the House of Peoples)の3分の2の議員はボスニア・ヘルツェゴビナ連邦から選出され、3分の1がスルプスカ共和国から選出される。ボスニア・ヘルツェゴビナ連邦及びスルプスカ共和国それぞれのエンティティは国会を有する。

選挙

2002年10月6日に総選挙が実施され、3名の新たな大統領(中央政府、ボスニア・ヘルツェゴビナ連邦及びスルプスカ共和国)が選出された。次回総選挙は2006年に実施される。

政党

BiHは複数政党制であり以下の政党が政治活動を実施している。

- Social Democratic Party (SDP),
- Party for BiH (SzBiH)
- New Croatian Initiative (NHI)
- Party for Democratic Action (SDA)
- Croatian Democratic Union of BiH (HDZ BiH)
- Serb Democratic Party (SDS)
- Party of Democratic Progress (PDP)
- Party of Independent Social Democrats (SNSD)

国家元首

ボスニア・ヘルツェゴビナの国家元首は、3大統領による共同交替制である。現在、Borislav Paravac (Serb; appointed April 2003), Sulejman Tihic (Muslim; elected October 2002; current chairman) and Dragan Covic (Croat; elected October 2002)である。

BiH内閣

閣僚評議会は10名のメンバーから構成され、1名(Chairperson)が首相となり、任期は4年である。現政府は2002年10月の総選挙後に組閣された。エンティティはそれぞれ独自の政府を持つ。

国際関係

Dayton合意により OHR(the Office of the High Representative)が設立され、 Dayton合意実施のモニタリングと国際機関との調整活動を実施している。1997年12月以降、OHRはボスニア・ヘルツェゴビナ政府が合意しなかった場合、OHRは障害となる政府職員を解雇する権限を有する。

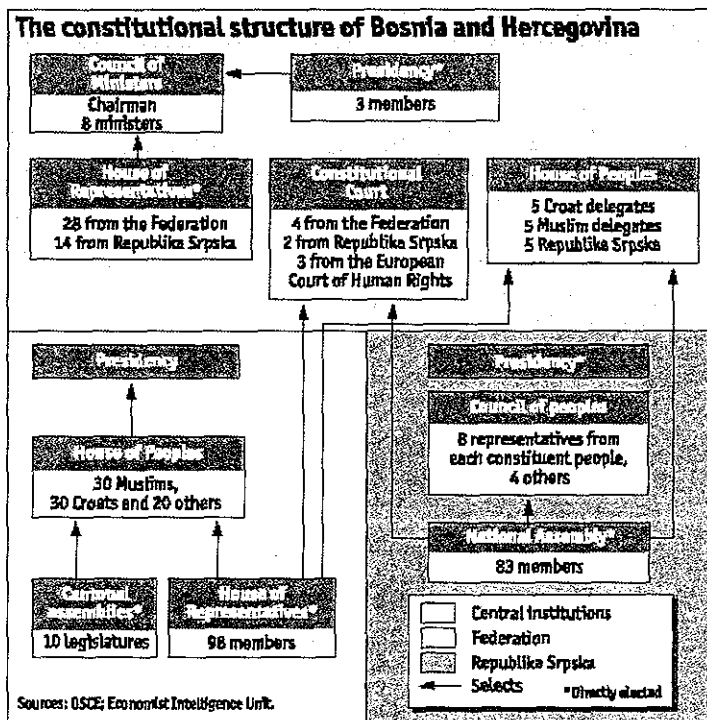
中央政府

BiHの中央政府は以下のような政府組織から構成され、BiHの最高決議機関である閣僚評議会を構成する。

表 2-7 中央政府組織及び大臣

首相	Chairman	Adnan Terzic (Muslim)
外務及び副首相	Foreign affairs & deputy chairman	Mladen Ivanic (Serb)
安全保障及び副首相	Security & deputy chairman	Barisa Colak (Croat)
国防	Defence	Nikola Radovanovic (Serb)
民生	Civil affairs	Safet Halilovic (Muslim)
経済貿易	Foreign trade & economy	Dragan Doko (Croat)
人権及び難民	Human rights & refugees	Mirsad Kebo (Muslim)
財務	Treasury	Ljerka Maric (Croat)
運輸通信	Transport & communications	Branko Dokic (Serb)
法務	Justice	Slobodan Kovac (Serb)

出典: Bosnia and Herzegovina Country Report 2004 April, EIU



出典: Bosnia and Herzegovina Country Report 2004 April, EIU

図 2-6 ボスニア・ヘルツェゴビナの憲法で規定された制度の枠組み

2.1.2 中期国家開発計画（2004－2007）（MTDS-PRSP）

上位計画にあたる国家計画として、閣僚評議会（Council of Ministers）で承認された中期国家開発計画2004－2007（The Medium Term Development Strategy - PRSP 2004-2007）（MTDS）が2004年4月に発表された。MTDSはボスニア・ヘルツェゴビナ中央政府、ボスニア・ヘルツェゴビナ連邦政府、スルプスカ共和国政府、ブルチコ行政区など主要な行政機関216人⁶の政府関係者によって2002年に準備がはじまり約18ヶ月をかけて、20のワーキンググループ、パブリックコンサルテーションなど300回に及ぶ調整会議を経てまとめられた。

⁶ BiH MTDS (2004-2007), 1.3

(1) 計画期間中の3つのゴール

MTDS-PRSP は計画期間中、以下の3つのゴールを設定し、そのゴールを達成するための優先事項を明記しており、包括的な計画であることがうかがえる。マクロ経済改革シナリオによる独自経済の創出、その成長に関連した貧困削減、最終的な目標としてEU加盟を挙げている。

安定した且つバランスの取れた経済開発の創出 (Create conditions for sustainable and balanced economic development)

マクロ経済リフォームシナリオの実施により、2007年末までに国際金融市場におけるBiHの不完全な貸し付け信用の回復、市場経済機能の創設、海外市場、特にEU市場における競争力のある国内産業の育成を挙げている。

現在の国内の各産業セクターにおける経済開発レベルから、すべての産業において安定した経済開発の前提を創設することは非常に重要である。

貧困削減 (Reduce poverty)

BiHの5人に1人の住民は貧困に直面している(LSMS)。中期開発戦略(MTDS-PRSP)の実施は、早急な組織改革を要求しており、これは短期的には雇用を減少させ、結果的には貧困層が増大する。したがって、計画目標期間において、増大する貧困を防ぐため経済対策を実施する。そして、現在のレベルと比較して20%貧困を削減する。

EUへの統合促進 Accelerate EU integrations

BiHがEUへ加盟することはすべての政府及び関係機関から受け入れられる目標であるが、この目標を達成するためにBiHはEUの価値⁷を分かち合えることを表明しなければならない。中期開発戦略策定時、BiH-EU統合局と協力してこの課題をMTDSに盛り込んだ。したがって、MTDSの実施はBiHのEU統合へ貢献することとなる。そして、この論点はStabilization and Association Agreement (SAA)の締結及び実施により担保されている。

BiHのすべての政府及び関係機関の目標はBiHのEU統合を受け入れるものであるが、この目標を達成するためにBiHはその価値を具現化しなければならないし、MTDS-PRSP策定段階からこの目標がEU統合局によって盛り込まれている。したがって、この政策の実施によりEU加盟が推進される。その焦点は、SAAの締結と実施である。SAAからみるとMTDS-PRSPはEU加盟を考慮したNational Plan for Adoption of the 'Acquis communautaire' (NPAA)という基礎的なEU加盟プロセスを実施することになる。

さらにMTDS-PRSPは、上記ゴールを到達するための優先事項として下記のプロセスが必要であると述べている。

- 改革を実施するための国民による合意形成
- 安定したマクロ経済の維持
- 年次予算改革
- 確実な輸出型産業の成長
 - 国内外の投資促進と起業支援
 - 民営化促進

⁷ The Report of the EC to the Council on Preparations of BiH to Start negotiations on the Stability and Association Agreement with the EU' (EC Feasibility Study), Brussels, 18 November, 2003.

- 不正行為防止のための法的な改革
- 金融市場の安定化と早急な資本市場開発
- 労働市場改革の実施
- バルカン地域におけるさらなる貿易自由化
- 輸出支援
- 行政改革の実施(社会的な支援システムの構築、セクター改革、教育、電力市場自由化、郵便・通信セクターの自由化、農産物への保護政策)
- EUとの合意事項の実施(上記の実施)
- WTOへの正式加盟

(2) 中期(2004-2007) マクロ経済フレームワーク

先に挙げた中期開発戦略(the Mid-term Development Strategy BiH (PRSP))におけるマクロ経済は、戦前のGDP70%達成と2007年末までのBiH(国家)の借入信用限界の認識にある。これらに関連して、今後4年間のGDP成長率5-5.5%を基に改革シナリオが定義・規定されている。このシナリオを実現する必要な条件として以下の条件を挙げている。

- 1) インフレーションを1%から2%へ上昇させる
- 2) 公共事業費の削減、2007年末までにGDPの46%から43%へ
- 3) 現在の赤字財政の改善、2007年末までにGDPの11%レベルへ(GDPの15-22%輸出へ)
- 4) 外国からの投資促進、2007年末までに2 billion USD
- 5) 個人預金額、2007年末までに現行の7倍
- 6) 援助機関による新たな支援の認識、1.5 billion USD

(3) MTDS-PRSP (2004-2007) における運輸交通分野の戦略

戦略目標を達成するには経済的な発展が必要不可欠であり、その経済発展を支えるインフラストラクチャー分野の完全な復旧と運輸交通ネットワークの強化及び近代化が課題となっている。MTDS-PRSPでは、運輸交通分野に関して以下の戦略を挙げている。

- 運輸交通分野は、MTDSを実施するうえで極めて重要な道路及び鉄道網とインフラストラクチャー機能を必須の条件として欧州回廊Vc高速道路の早急な建設を含んで復旧させる。
- 道路インフラストラクチャーの建設と復旧のための道路の維持管理計画システムを強化し、外国投資及びコンセッションを含む妥当な投資メカニズムを構築する。
- 鉄道分野では特に補助金の支援による経済的持続可能性が運輸交通政策の制度改革のみならずマーケティングによる改善が必要である。
- 航空及び内陸水運分野は、既存空港及び港湾の国際的な基準への改良が最優先である。

2.1.3 公共投資計画 (PIP) 2004-2006

先の中期国家開発計画(MTDS-PRSP)と関連して、ボスニア・ヘルツェゴビナ公共投資計画(BiH Public Investment Programme: PIP)を2004年から2006年の3年間を目標に策定している。PIPは、MTDSを実施していく上で必要な優先分野のプロジェクトを確認するために全国を対象に優先順位別にプログラムし、プロジェクトを効率的に実施していこうとするものである。PIPの基本的な目的は以下のとおりである。

- 公共投資と分野別方針を連携させる
- 現実的に可能な国内及び外部資金を優先プロジェクトへ連携させる
- 各開発プロジェクトの準備、計画、実施を BiH 自身により実施できるようにする
- BiH における明確な優先公共投資プログラムを国際コミュニティへ表明する
- プロジェクト策定とプロジェクトサイクルマネージメントの漸次的な導入と組織化、及び BiH による公共投資のアイデンティフィケーション、実施、モニタリング及び評価のための独自の枠組み創設
- 制約の多い投資環境に特徴付けられている現状から、開発プロジェクトを実施するために BiH 自身が実施できるようにする

また、PIP は短期及び中期的な公共投資のための予算支出計画及び優先プロジェクトの実施に用いられることを意図し、そして、国内資金及び国際コミュニティからの支援や融資などの外部資金など全ての支出を含み、セクターごとに新優先プロジェクト、新中優先プロジェクト、承認プロジェクト及び実施中プロジェクトに分けてそれぞれ中央政府及び各エンティティ別にプログラムされている。PIP 総額は、1.931.167.689,96 KM (EUR 987 Million)の投資総額になり、運輸交通分野であるインフラストラクチャー部門の総額は投資計画全体の34.93%、674.651.204,28 KM (EUR 345 Million)と見積もられている。

運輸交通分野では下記表に示すプロジェクトが新規最優先プロジェクトとして挙げられている(詳細は巻末資料参照)。国家レベルでは、サバ川航路のリハビリテーションが、FBiH からは、地方道路及びバイパス、RS からは、幹線道路(Highway E661 Gradiška - Banja Luka)、空港、鉄道、ブルチコ行政区からはバイパスがリストされている。RS の幹線道路は既に EBRD により既に承認されているプロジェクトである。その他、サラエボバイパスフィージビリティ調査が実施中にリストされている。

表 2-8 公共投資計画における運輸交通分野新規優先プロジェクト

Project ID	Project Title	Fund	Required Fund 2004-2006 in KM
BHI/MKP/0003/03	Shipping reconstruction and rehabilitation of the water-way of the Sava river to the level of 1990	External	10.199.653,45
BHI/UIO/0052/04	Construction of apartment blocks for accommodation of the Office for Indirect Taxation in Banja Luka	External	3.000.000,00
BHI/UIO/0053/04	Buildings for the centres for the Office for Indirect Taxation in Mostar and Tzula	External	4.000.000,00
FBiH/FE09/0094/04	Highway Sanski Most -Klju	External	6.000.000,00
FBiH/10LIV/0003/03	Building of the city by-pass /Livno	External	2.000.000,00
FBiH/K503/0003/03	Regional road R448 Goražde - Hrenovica	External	4.500.000,00
RS/3422/0064/03	Highway E661 Gradiška - Banja Luka	External	27.578.105,43
RS/3430/0073/03	Development of air transport	External	3.245.201,00
RS/3433/0280/03	Narrow-gauge railroad Višegrad - Mokra Gora	External	869.260,20
DB/3422/0001/04	Bypass Road around Brcko	External	869.260,20
Total in Infra			184.242.220,08

出典: Public Investment Programme of Bosnia and Herzegovina 2004-2006 (2004), BiH

2.1.4 環境等

(1) 気象条件

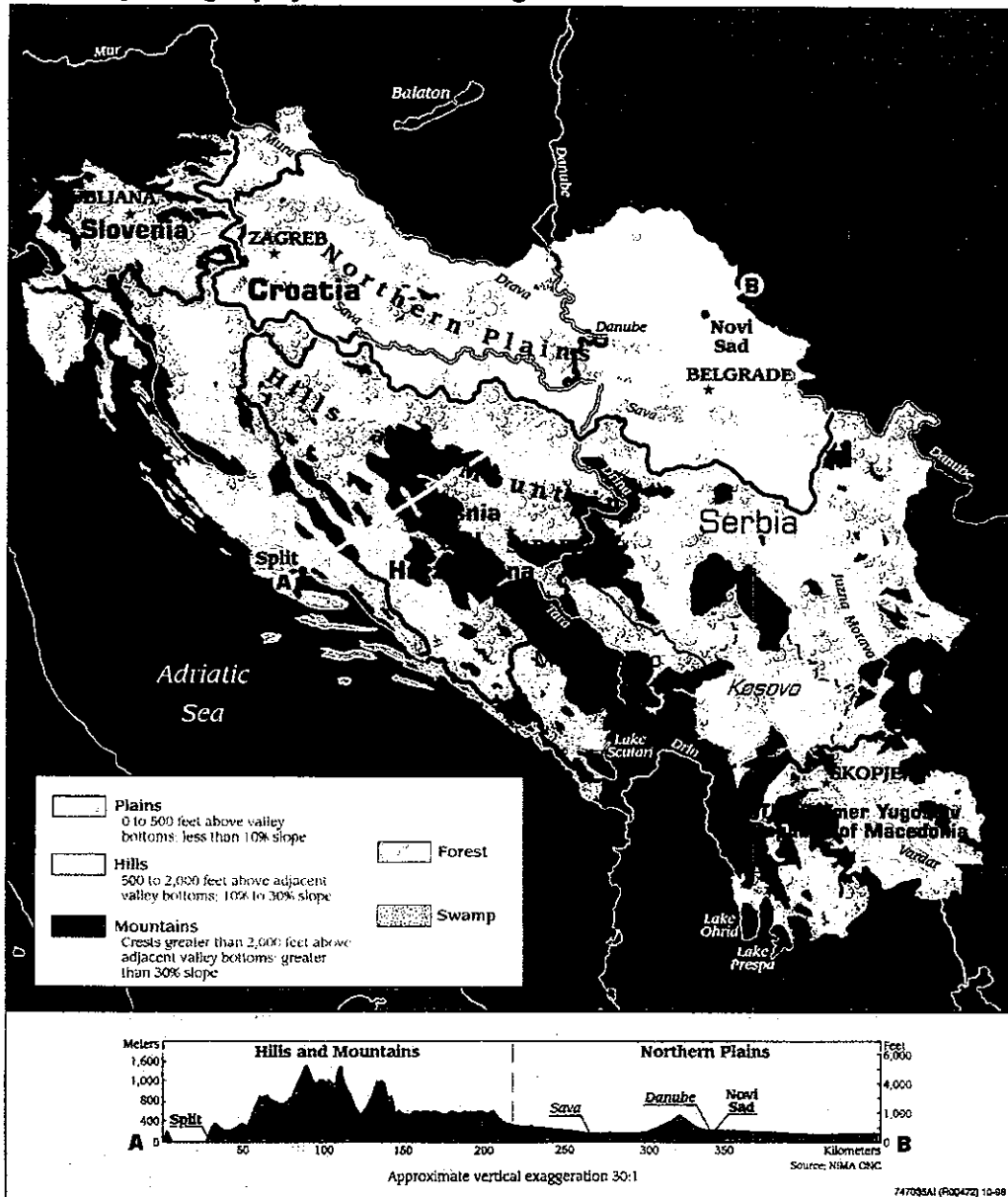
気候は、内陸部(ボスニア及びスルブスカ共和国)と沿岸部付近(ヘルツェゴビナ)とは異なる。内陸部は、大陸性気候、沿岸付近はサブ地中海性気候となる。

サラエボは、内陸に位置し、年間を通して最も暑い月は7月で平均18-23度、最も寒い月は12月で平均0-2度、最も湿度の高い月は6月であり、平均110-115 mmの降雨がある。最も乾燥している月は12月で20-70 mmの平均降雨量である。

(2) 地理的条件

ボスニア・ヘルツェゴビナは、旧ユーゴスラビアにおけるボスニア共和国の国境線と同じであり、クロアチア、セルビア・モンテネグロの両国に隣接する。地形的には、山岳地帯と丘陵地から構成され(下図参照)、アドリア海に若干面する(Neum)が、基本的に内陸国である。標高はアドリア海の0mから最高峰の2,386m (Maglic)まで多様である。流域からみるとドナウ川の支流であるサバ川(クロアチアとの国境、国際河川)流域、同じくドナウ川の支流であるドリナ川(セルビア・モンテネグロとの国境、国際河川)流域、サバ川の支流であるウナ川(クロアチアとの国境)流域に位置する。

Military Geography of Former Yugoslavia

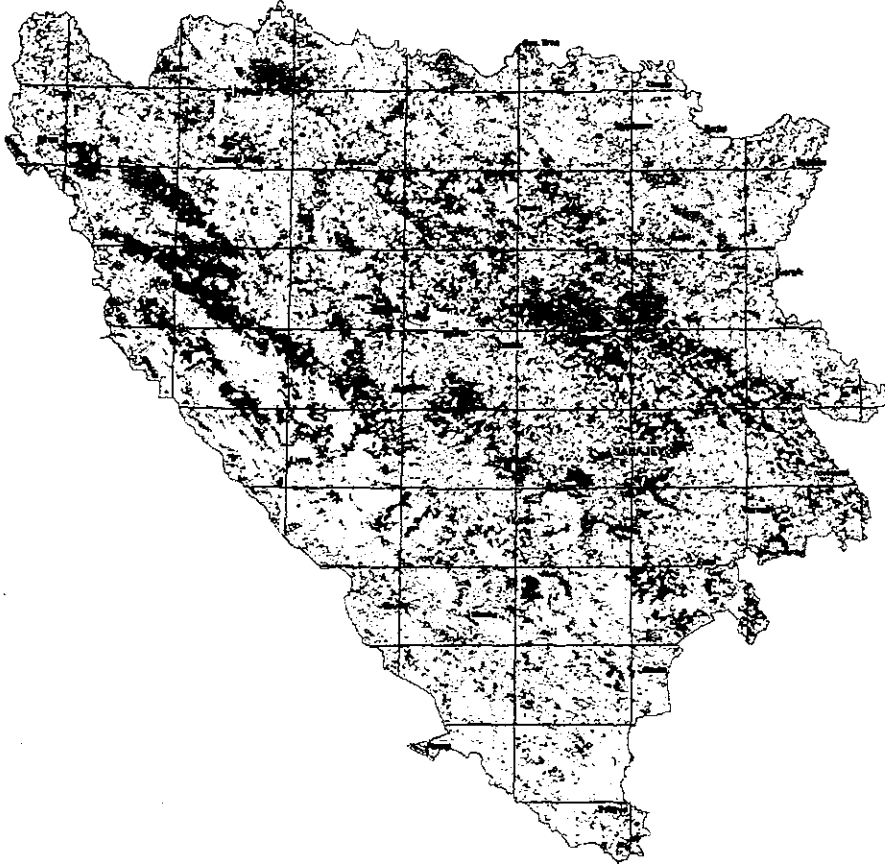


出典: テキサス大学図書館所蔵

図 2-7 ボスニア・ヘルツェゴビナの地形

(3) 土地利用

ボスニア・ヘルツェゴビナ国の国土面積は51,209 km²である。UNEP CORINE⁸で作成された土地利用図によれば(ポリゴンベース、下図参照)、市街地 2.86%、耕作地・放牧地 50.58%、森林 45.64%、河川・湖沼 0.92%の土地利用現況にある。



凡例：赤；市街地、黄色系；耕作地・放牧地、緑系；森林、青系；河川・湖沼
出典：Institute of Geography, Hungary-CORINE(UNEP)

図 2-8 現況土地利用図 (Institute of Geography, Hungary-CORINE(UNEP))

(4) 環境問題

1980年代、ボスニア・ヘルツェゴビナは金属工業や化学工業など重化学工業の集中により、ヨーロッパの中でも最も汚染された地域の一つであり、旧ユーゴスラビアの32%の大気汚染がボスニア・ヘルツェゴビナに存在したと推計されている。産業の配置から、中央ボスニア及びツツラ周辺が最も汚染された地区であったが、内戦後、これらの多くの重工業が復興に失敗し、一方、環境へは貢献することとなり、戦争前の公害の30-35%レベルへ改善された。

しかし、環境負荷はまだまだ顕在化している。地雷やその他の兵器は、建設や住宅開発など新たな環境障害となっている。BiHは環境悪化により毎年10,000 haに及ぶ農地を失っているとの報告がある。多くの上下水道、固形廃棄物処理場は、戦時中、破壊されたかダメージを受け、その結果、多くの都市上下水道が粗悪な状態にある。現在、人口の50%だけが飲料水基準(微生物)を満たしている上水を享受できていないにすぎない。これはBiHにおける再生可能な水資源がヨーロッパ諸国平均の2倍であるが、石炭の露天掘りや粗悪な農業により土壌や水資源が汚染されていることによる。

⁸ Institute of Geography, Hungary で作成された。(1998年)

また、多くの自動車は車齢が古く、主要な大気汚染源となっており、EU加盟準備とともに近い将来具体的な対策が必要となってくる。

戦争終結直後、環境課題(エンティティレベルの責務)は政府の課題にあがっていなかったことや、国家として中央政府レベルで環境を担当し、国際条約や会議決議などを批准・実施する組織が欠けていることから、環境行政は遅れ環境保護制度整備が急務となっている。このような状況下、EU加盟条件の一つとして環境法制度の整備が挙げられ、両エンティティでは、旧ユーゴスラビア時代から受け継いでいる脆弱な内容を刷新するため、EU法制度に整合する環境法案を策定している。2000年から国際機関の支援により、国家環境活動計画(National Environmental Action Plan)の策定が始まり、2003年初頭に環境へ配慮した持続可能な開発戦略の概略が発表された。

2.1.5 国際関係

ボスニア・ヘルツェゴビナの国際関係における主要課題は、紛争終了後の平和構築や国際コミュニティによる復興支援、安全保障、そしてEU加盟準備である。

ボスニア・ヘルツェゴビナは、 Dayton合意(General Framework Agreement for Peace)にともない紛争終了後は、OHR(The Office of High Representative)が平和構築を主としてBiHの民生面を管轄している。OHRは、55カ国と国際機関から構成される和平履行委員会(Peace Implementation Council)により、平和構築実施機関として設立された。OHRへの拠出は、EU53%、USA22%、日本10%、ロシア4%、カナダ3.03%、OIC⁹2.5%、その他5.47%である(2005年予算は16.9 million EUR)。

復興支援では、世界銀行、IMF、EBRD、EU、EIB、米国、日本をはじめとする国際コミュニティのイニシアティブにより総額5億ドルが拠出された。世銀(IBRD)の融資は、1970年代、旧ユーゴスラビア時代から開始されたが紛争により債務不履行に陥り、紛争の復興はIDA(International Development Association, World Bank Group)により実施されている。IMF、EBRD、EIBなどの国際金融機関(IFIs)からは国家財政面で多大な支援を受けている。

また、安全保障面では、NATOによるSFOR(Stabilization Force)¹⁰が紛争直後より駐留し、現在、その役割を終える段階にあり、今後はEUFORが2004年末に駐留する予定である。その他、地理的歴史的背景から下記の国際関係(図参照)があり、安全保障や経済面の関係を主に欧州機関へ加盟している。

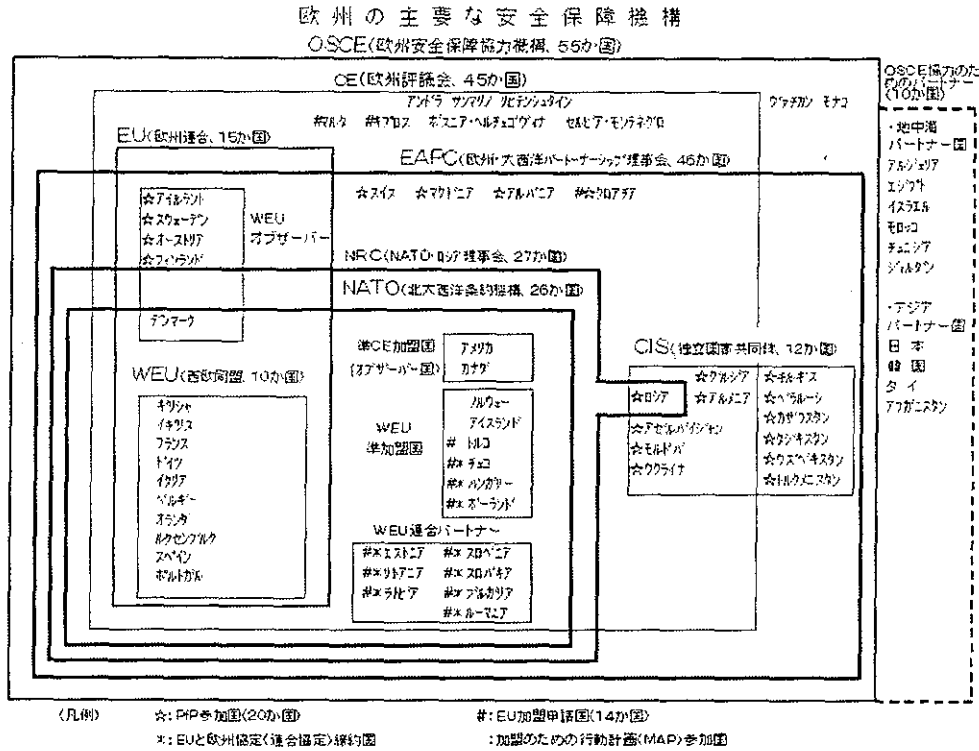
特に、2003年後半、ECがStabilisation and Association Agreement(SAA)の交渉を開始し、将来的にEUへの加盟方針が明確にされ、国際協調に耐えられるバリューが要求された。このような情勢下、BiHはEUが西バルカン諸国を対象として将来のEU加盟準備を支援している南東ヨーロッパ安定化会議(Stabilization Pact for South-eastern Europe)の支援を受けいている。

- 欧州評議会(CE)
- Central European Initiative(CEI)
- Organisation of the Islamic Conference(OIC)
- Organisation for Security and Co-operation in Europe(OSCE)
- The Southeast European Cooperative Initiative(SECI)
- The Stability Pact for South-eastern Europe

日本とBiHは、OHRへの拠出、欧州復興開発銀行、OSCEパートナー及び西バルカン平和定着・安定化閣僚会議等として関係している。

⁹ Organization of Islamic Conference

¹⁰ SFORは2004年12月からEUFORへ変更された



出典: 外務省

図 2-9 欧州の主要な安全保障機構

2.1.6 ドナーの援助動向

対ボスニア・ヘルツェゴビナ支援概要と動向をまとめた。内戦直後は、戦争によって破壊されたインフラストラクチャーの復旧や難民の帰還、安定化へ焦点が当てられたが、情勢の変化に対応してそれぞれ新たな局面に対応するよう支援方針を発表している。それらは概ね、行政改革、経済改革と産業振興による安定した経済形成及び貧困削減を挙げている。

(1) 世界銀行

世銀は旧ユーゴスラビア時代からこの地域へ積極的に融資をしてきた。内戦後の復興については国際開発協会 (IDA¹¹) を通して二つの緊急復興プロジェクトを調整し、その後、道路分野及び国境交通分野のプロジェクトを実施している。また、2004年9月に新たな CAS (2005-2007年) を発表した。

- Emergency Transport Reconstruction Project (1996-1999)
- Second Emergency Transport Reconstruction Project (1997-2000)
- Road Safety and Management Project (2002-2007)
- Trade and Transport Facilities in South East Europe Project (TFSEE)(2001-2004)(バルカン地域対象)

以下に世銀が調整・直接支援した(実施中を含む)プロジェクトと新 CAS の概要を説明する。

1) 運輸交通緊急復興プロジェクト(ETRP)

プロジェクト概要

プロジェクト期間: 1996年6月から1999年6月

プロジェクトコスト: US\$163 million

¹¹ IDAは長期・無利子(ただし手数料として0.75%が課せられる)の融資を行っており、融資期間は最長40年、内据え置き10年である。条件はIBRDから借り入れる経済能力のない国が対象、2002年では一人あたりの国民所得はUS\$865未満が原則。

目的：プロジェクトは、優先度が高い、道路・橋梁、トンネル、鉄道、サラエボ空港および都市交通の復旧を目的とした。

表 2-9 運輸交通緊急復興プロジェクト

EMERGENCY TRANSPORT RECONSTRUCTION PROJECT

STATUS	CLOSED	CREDIT EFFECTIVE	1-Jun-1996
ESTIMATED COST	163.00	CLOSING DATE	30-Jun-1999
Financing Table		Implementation	
	US\$ mil.		Summary (US\$ mil.)
Austria (grant)	1.50	CONTRACTS	WB WB mggd Total funds
Czech Republic (grant)	1.70	COMPLETED	35.00 38.50 161.10
EBRD (loan)	32.70	CONTRACT SIGNED	0.00 0.00 0.00
European Commission (grant)	33.00	BEING PROCURED	0.00 0.00 0.00
France (grant)	3.60	TO BE PROCURED	0.00 0.00 0.00
Germany (grant)	4.70	FINANCING GAP	0.00 0.00 1.90
Italy (grant)	6.20	TOTAL	35.00 38.50 163.00
Japan	15.40		
Local financing (local counterpart)	2.60		
Malaysia	1.50		
Netherlands	2.40		
Saudi Arabia	2.30		
UN (grant, SCS)	3.40		
United Kingdom (grant)	0.90		
United States (grant)	14.20		
World Bank (soft loan)	35.00		
TOTAL FINANCING	161.10		
GAP/SHORTFALL	1.90		

出典：World Bank Reconstruction and Development Programme in BiH Progress Update (January 2004)

プロジェクトの構成

- Roads (US\$37.3 million): overlay and rehabilitation of 180 km of roads;
- Bridges, Tunnels (US\$26.3 million): reconstruction of about 21 priority bridges, repairs of tunnels and landslips on critical road links;
- Equipment (US\$16.9 million): road construction and maintenance, and asphalt and quarry equipment;
- Railway Equipment (US\$18.3 million): equipment to open lines from Ploce to Sarajevo, Zenica and Vares;
- Civil Aviation (US\$ 25.7 m): equipment and works to allow for scheduled aviation services
- Urban Transport (US\$20.7 million): import of buses, spare parts, and equipment for the tram system;
- Bitumen (US\$2.6 million): import of bitumen for road works;
- Technical Assistance, Support to Project Implementation Directorates (US\$10.6 million);
- Mine Clearing (US\$2.5 million);
- Gorazde Road Preparation (US\$2.1 million)

世銀は道路橋梁の復旧及び地雷除去へ融資、EBRD は道路橋梁、サラエボ空港復旧へ融資、EC は TA を含む資機材及び都市交通(バス)、日本は、バス含む機材供与、イタリアは機材及び土木工事、オランダは TA へ、米国は土木工事及び TA へ拠出した。

2) 第2次運輸交通緊急復興プロジェクト(SETRP)

プロジェクト概要

プロジェクト期間：1997年9月1日-2000年6月30日

プロジェクトコスト：US\$ 168.2 Million

目的：ETRP の継続として1) 重大なインフラストラクチャー・ボトルネックの解消、2) 主要な輸送ネットワークに対するオペレーションの再開、3) 運輸交通セクターおよび関連する機関の持続可能な開発を保証すること、4) 建設請負とコンサルタンツ業の再建、5) スルプスカ共和国の経済計画を支援

表 2-10 第2次運輸交通緊急復興プロジェクト

SECOND EMERGENCY TRANSPORT RECONSTRUCTION PROJECT

STATUS	CLOSED	CREDIT EFFECTIVE	1-Sep-1997	
ESTIMATED COST	184.00	CLOSING DATE	30-Jun-2000	
Financing Table	US\$ mil.	Implementation	Summary (US\$ mil.)	
EiB (loan, part of the Loan finan. activities)	25.00	<u>CONTRACTS</u>	<u>WB</u>	<u>WB mnqd</u>
European Commission (grant, incl. US\$8 mil for Samac bridge reconstruction.)	53.40	COMPLETED	30.00	41.00
Germany (grant)	0.60	CONTRACT SIGNED	0.00	0.00
Italy (grant)	4.00	BEING PROCURED	0.00	0.00
Japan (grant)	20.00	TO BE PROCURED	0.00	0.00
Local financing (local counterpart)	2.90	FINANCING GAP	0.00	0.00
Malaysia (grant)	3.00	<u>BUDGET SUPPORT</u>		
Netherlands (grant)	4.50	DISBURSED	9.00	9.00
Sweden (grant)	2.90	TO BE DISBURSED	0.00	0.00
United Kingdom (grant)	0.20	<u>TOTAL</u>	<u>39.00</u>	<u>50.00</u>
United States (grant)	12.70			
World Bank (soft loan)	39.00			
TOTAL FINANCING	168.20			
GAP/SHORTFALL	15.80			

出典: World Bank Reconstruction and Development Programme in BiH Progress Update (January 2004)

プロジェクトの構成

- Support to Republika Srpska economic program (US\$ 9 m);
- Roads (US\$ 50.5 m): overlay and rehabilitation of 200 km of roads;
- Bridges, Tunnels (US\$ 39.4 m): reconstruction of about 12 priority bridges (including on the Sava river), repairs of tunnels and landslips on critical road links;
- Equipment (US\$ 11.9 m): road construction and maintenance, and safety equipment;
- Railway Equipment and Civil Works (US\$ 38.4 m): further rehabilitation of the main network;
- Civil Aviation (US\$ 11.1 m): equipment and works to allow for scheduled aviation services;
- Urban Transport (US\$ 12.7 m): import of buses, spare parts, and equipment for the tram system;
- Institution Building (US\$ 2.5 m): support to transport institutions;
- Tech. Asst., Support to Project Implementation Directorates (US\$ 7.3 m);
- Mine Clearing (US\$ 1.2 m);

3) 道路マネージメント・安全プロジェクト

プロジェクト概要

プロジェクト期間: 2002年に開始され 2007年に終了予定

プロジェクトコスト: USD41.53 Million

目的: 交通フローの改善と道路改良による交通事故の減少を目的としている。対象は、FBiHRD、RSRD、BRICである。

表 2-11 道路マネージメント・安全プロジェクト

ROAD MANAGEMENT AND SAFETY PROJECT

STATUS	ACTIVE	CREDIT EFFECTIVE	-	
ESTIMATED COST	41.53	CLOSING DATE	30-Jun-2007	
Financing Table	US\$ mil.	Implementation	Summary (US\$ mil.)	
Governments of BiH (counterpart financing)	11.53	<u>CONTRACTS</u>	<u>WB</u>	<u>WB mnqd</u>
World Bank (soft loan)	30.00	COMPLETED	0.00	0.00
TOTAL FINANCING	41.53	CONTRACT SIGNED	0.65	0.90
GAP/SHORTFALL	0.00	BEING PROCURED	9.20	12.50
		TO BE PROCURED	20.15	28.13
		FINANCING GAP	0.00	0.00
		<u>TOTAL</u>	<u>30.00</u>	<u>41.53</u>

出典: World Bank Reconstruction and Development Programme in BiH Progress Update (January 2004)

プロジェクト構成

道路リハビリテーション及び安全対策、組織制度強化、資機材供与から構成される。

Road Rehabilitation and Safety (US\$ 36.63 Million)

Institutional Strengthening (US\$ 4.90 Million)

資機材供与 (US\$ 0.78 Million)

4) 南東ヨーロッパ貿易・運輸施設整備プロジェクト

2001年2月-2004年9月、USD14.9 Million

旧ユーゴスラビアの崩壊により国境が発生し、そのため新たな施設とシステムが必要になり、以下の目的で旧ユーゴスラビア諸国を対象に実施、1) 国境交通施設の改善、2) 関税取扱への TA、3) 国境におけるコンピュータ化による手続き及び電子関税申請、4) インターネットを利用した企業と国境管理間での情報交換、5) 民間企業への研修

表 2-12 南東ヨーロッパ貿易・運輸施設整備プロジェクト

TRADE AND TRANSPORT FACILITATION IN SOUTHEAST EUROPE PROJECT (TTFSE)

STATUS	ACTIVE	CREDIT EFFECTIVE	22-Feb-2001	
ESTIMATED COST	14.80	CLOSING DATE	30-Sep-2004	
Financing Table	US\$ mil.	Implementation	Summary (US\$ mil.)	
FBIH (local counterpart)	2.20	<u>CONTRACTS</u>	<u>WB</u>	<u>WB mgnd</u>
Governments of BH (local counterpart)	0.20	COMPLETED	3.50	5.00
RS (local counterpart)	0.80	CONTRACT SIGNED	5.00	6.30
United States (grant)	0.70	BEING PROCURED	2.50	0.00
World Bank (soft loan)	11.00	TO BE PROCURED	0.00	2.90
TOTAL FINANCING	14.90	FINANCING GAP	0.00	0.00
GAP/SHORTFALL	0.00	TOTAL	<u>11.00</u>	<u>14.20</u>
				<u>14.90</u>

出典: World Bank Reconstruction and Development Programme in BiH Progress Update (January 2004)

5) 新国別支援戦略 (CAS for BiH 2004)

世銀は2004年9月16日、世銀は今後3年間の進捗シナリオにより100-180 Million USDを供与する旨の新しいCountry Assistance Strategyを発表した。その主旨は、これからの3年間(2005年から2007年)、BiHは援助依存から独自の経済成長へ移行するための挑戦であるとし、3つの柱を設定している。

- 公的財務の改善と組織強化
- 安定した成長先導型民間セクター育成
- 基幹社会経済インフラストラクチャーへの投資

運輸交通セクターでは、基幹社会経済インフラストラクチャーへの投資として、上下水道、電力とともに地方道路のサービス改善・向上を目的としている。

新CASにおける融資シナリオは、ベースケースにおいて152 Million USD (IDA)、20.5 Million USD (GEF)の融資を計画している。改革が低迷した場合のシナリオでは、公的セクターの改革を促進するためのキャパシティビルディング重視へ移行する。他方、BiHの能力が急速に改善され貸付信用力が増した場合、30 Million USDをIBRDから融資することを方針としている。

このように世銀は現在実施しているRoad Management and Safety Projectにより、道路財源を含む維持管理システム構築を試験的に実施し、道路安全施設の復旧・改良、対象となる道路の改良を継続的に実施すると考えられる。現段階では、IDAによる融資が主体であり、今後、IBRDによる融資が考えら

れるが、新 CAS(2005-2007)にもある“基幹社会経済インフラストラクチャーへの投資”とあるが、現時点では大規模運輸交通インフラストラクチャープロジェクトへの融資は考えられていない。一方、組織体制作り、システム作りなど BiH が独自でプロジェクトを実施できるようキャパシティビルディング主体に着眼している。

6) IFC(国際金融公社)

世銀グループである IFC(International Financial Corporation)は、民間企業を支援することによって雇用機会を創出ことにより、戦後復興を支援している。主に、中小企業、金融業及び関連インフラストラクチャー、及び木材加工業を支援し、1997年以降 64 million USD を 11 プロジェクトへ融資している。

また、IFC は SEED(South East Enterprise Development)をマネージメントし(本部サラエボ)、EU 諸国及び米国などの多国間協力の下、ボスニア・ヘルツェゴビナをはじめ、西バルカン地域の中小企業の強化を支援している。

(2) IMF

ボスニア・ヘルツェゴビナは、旧ユーゴスラビアの継承国として 1992 年 12 月に IMF へ加盟した。IMF は 2002 年から 2003 年に対ボスニア・ヘルツェゴビナへ 85.4 million USD のスタンバイ・アグリーメントを実施しマクロ経済安定へ貢献した。しかし、FBiH のカントンや地方自治体、RS の予算が白紙になるなど不履行があったが、IMF は、今後も BiH へ支援する旨表明している。

(3) 欧州復興開発銀行 (EBRD)

EBRD は、2003年4月29日、今後のボスニア・ヘルツェゴビナ支援方針を発表した。EBRD は、これまで民間企業支援、金融業支援、インフラストラクチャー復旧支援の 3 つを柱に 894 mil. EUR 拠出し(下記表参照)、今後 212 Mil.EUR の融資を予定している。運輸交通分野では道路、鉄道、航空分野へ 51.4 Million EUR の融資が実施され、今後、40.9 Million EUR の融資が予定されている。これらプロジェクトは他の国際機関等との協調融資も多い。道路分野では、Regional Road Development Programme として、汎欧州回廊 X へ接続する Banja Luka – Gradiska 間道路(72.5 Million EUR)、汎欧州回廊 Vc の一部であるサラエボバイパス(111.2 Million EUR)が挙げられる。航空分野では、BiH Air Traffic Management Project が EBRD の融資により実施されている。

具体的な支援方針は、マクロ経済の進展度合い、市場経済移行度合い、国際関係、主に EU との関係を踏まえて、以下のような主要な方針を打ち出している。

- 政党と国家のビジョンを開発及び実施するための行政の能力強化
- 関税手続きの一本化、国家レベルでの VAT 導入、国家レベルのインフラストラクチャー開発計画、実施及び規制を含む国家レベルを対象とした独自経済圏形成のための活動計画の実施
- 投資環境改善のための法制度整備、不正、組織犯罪、不誠実且つ低レベルの行政の撲滅、及び民間企業育成と大企業の民営化促進
- ユーティリティ(都市インフラ)組織改革と民営化、地方自治体の投資可能性強化と地方自治体レベルによるインフラストラクチャー整備の実施を含む、すべてのインフラストラクチャーの本質的な改良の実施
- 金融業の統合と中小企業への必要な資金の融資拡大を目的としたノンバンクの法的な枠組みの改善

表 2-13 EBRD による支援表明及び支援予定

Sector	Cumulative Commitments				Current Portfolio		
	No. of Projects	Total Project Value (EUR m)	EBRD Finance (EUR m)	% of total EBRD finance	No. of Projects	Portfolio (EUR m)	Operating Assets (EUR m)
Agribusiness	2	20.1	9.2	46%	1	5.7	3.7
Telecoms	2	169.9	47.5	28%	2	46.6	17.1
Financial Institutions	21	73.9	37.5	50%	20	36.2	22
Power and Energy	3	453.4	84.1	19%	3	83.4	13.9
Transport	2	176.7	51.4	29%	2	40.9	18.9
Total	30	894	229.7	26%	28	212.8	75.6
Debt			217.9	95%		201.9	95%
Equity			11.8	5%		10.9	5%
Private			46.7	20.3%		41.9	19.7%
State			183	79.7%		170.9	80.3%
Non-sovereign			76.7	33.4%		71.9	33.8%
Sovereign			153	66.6%		140.9	66.2%

出典: STRATEGY FOR BOSNIA AND HERZEGOVINA As approved by the Board of Directors on 29 April 2003, EBRD

そして、これらを実施するための優先事項として最優先として民間企業分野、2番目にインフラストラクチャー分野、そして金融分野について具体的に以下の方針を策定している。

民間企業

市場経済移行推進の基幹として企業の民営化推進をすべてのレベルで最優先とし、特に、大企業の民営化を支援するとともに民営化後の融資についても投資家とともに支援していく方針である。また、EBRD は地方市場において十分な競争力を持ち合わせている地方または地域に密着している、長期的な債務、若しくは、資本参加を予想する民間中企業について配慮している。

インフラストラクチャー

EBRD は、主権のある借り入れ制限と余力を考慮した、地方自治体レベルにおいて同様に国家全体で運営される規定の組織とともに国家レベルのプロジェクトに焦点をあてている。

運輸交通分野では、他の国際機関や援助機関と協調して可能な道路プロジェクトを検討する。これは地方道路や道路分野の費用の財源確保を考慮している。また、EBRD は可能な第2の航空分野プロジェクトを検討する。

その他、エネルギー及び通信分野は既存プロジェクトの実施とセクターリフォームを可能な投資とともに推進する。EBRD は現在電力復興プロジェクトをと火力発電所改良プロジェクトをヨーロッパ基準への適合とする改革を含んで実施している。これは、強力な政治主導が要求され、将来的に実施遅延を防止する。通信分野は、FBiH における同様なプロジェクトが政府の協力のもと推進されたことを考慮して RS の Telekom Srpska 事前民営化プロジェクトの実施が優先事項である。

金融

EBRD は中小企業への融資メカニズムの強化と地場商業銀行からの融資増大を目的とした金融セクターにおける実績づくりと、銀行の整理統合及びノンバンクを含む可能な金融商品の多様化を助成する。

運輸交通分野では、EBRD を含む国際金融機関と二国間援助機関は交通分野への融資を実施してきているが、支援を必要とする部門が多く存在する。交通分野は主要なリハビリテーションと近代化、特

に汎欧州回廊 Vc(南北)が必要とされている。擬似的内陸国とも言える BiH の主要道路回廊へのアクセス、ザグレブ-ベオグラード軸への北方へ、そして、アドリア海港湾への南方へのアクセスは経済的に必須であるとの認識がある。

また、多額な予算支出のみならず行政及び組織の強化が道路改良及び維持管理のために必要であり、両エンティティにおける透明な財務と国家レベルにおける運輸交通行政の役割増大が要求されている。これは、プロジェクトが既に十分検討されていることとプロジェクトが高い経済便益を生むことが予測されており、高い行政能力がプロジェクト実施上必要である。

航空分野では、BiH はヨーロッパで唯一、BiH 領空を対象とした独自の航空管制施設を持たない国家であり、現在、近隣諸国(セルビア・モンテネグロとクロアチア)に依存している。上空域の航空管制は Eurocontrol により中欧航空交通サービスプロジェクト(Central European Air Traffic Services project) が進んでいることから、低空域だけでも BiH による航空管制が出来るようにしたいと考えられている。

(4) 欧州連合 (EU)

EU はボスニア・ヘルツェゴビナ独立当初から人道支援局により支援を始め、 Dayton 合意後は、PHARE 及び OBNOVA¹²プログラムによる支援、2000 年以降は CARDS プログラムにより支援を継続している。EU(実施機関は EC)は、EC 人道支援事務所をとおして 1991 年から対ボスニア・ヘルツェゴビナ支援を始め、2000 年までに 1,032 million EUR を拠出した。Dayton 合意後は、PHARE 及び OBNOVA プログラムにより、1996 年から 2000 年までに 890 million EUR が拠出された。その後、1999 年にマクロ経済支援のため支払い不足に対して 60 million EUR の拠出を表明、2001 年には民主安定化、経済開発、法務及び民生、及び民間航空分野のために 63.5 million EUR の拠出表明を行なった。

現在、EU は CARDS (Community Assistance for Reconstruction, Development and Stabilisation) 条例¹³を基本とした 5 年 CARDS プログラムにより、西バルカン諸国¹⁴を対象に SAP (Stabilization and Association Process)¹⁵を支援している。支援の枠組みとして 2000-2006 年を目標とした短中期的な Country Strategy Paper (CSP)を策定し、EU 支援目的、政策レスポンス、優先分野を明確にして取り組んでいる。CSP の実施に伴う具体的なプログラムとして、支援効果を意識した 2002-2004 年を対象とした Multi-annual Indicative Programme (MIP)を策定している。支援額では、CARDS プログラムへ 2002-2004 年の間に、総額 174 Million EUR が国別及び地域プログラムを通して支出されている。CARDS は、SAP の目的のみならず、“紛争の防止と貧困対策”についても支援の目的としている。

表 2-14 EU-CARDS プログラムに対ボスニア・ヘルツェゴビナ支援(2002-2004)

Sector	2002	2003	2004	TOTAL (Million €)
Justice & Home Affairs	16.5	18.0	23.5	58.0
Administrative Capacity Building	10.5	12.0	21.5	44.0
Economic & Social Development	13.4	2.4	14.1	29.9
Environment, Natural Resources	6.5	10.1	1.4	18.0
Democratic Stabilisation	25.0	20.5	4.5	50.0
Total Allocation	71.9	63.0	65.0	199.9

出典: EU CARDS Programme

¹² コソボ紛争後の復興基金として創設され、その後、西バルカン地域の復興支援を実施していた。その後、CARDS へ引き継がれた。

¹³ Council Regulation (EC) 2666/2000, OJ L306/1 07/12/2000

¹⁴ Albania, Bosnia and Herzegovina, Croatia, Serbia, Montenegro and the former Yugoslav Republic of Macedonia

¹⁵ SAP の目的は 1) 平和構築を可能にする法による統治と熟達したガバナンス、2) 信頼できる国家機関となるため機能回復支援、3) 経済界改革及び市場経済移行支援、4) 環境政策整備支援、5) 他の SAP 参加国との地域内協力推進

EU は、紛争後の復興が進展したものの GDP では紛争前の約半分でありヨーロッパで下位から 2 番目であること、今後、支援の減速により成長が鈍化することなどから、BiH は、中期的に国家の強化、機能する行政、独自経済圏の達成、信頼できる法制度整備などの重要な改革に直面している。このような BiH の社会経済的な状況を勘案し、CARDS プログラムをとおして以下の分野に焦点をあてて今後支援してくと表明している。

- 民主安定化 (Democratic Stabilization)
- 行政能力向上 (Administrative Capacity Building)
- 社会経済開発 (Economic and Social Development)
- 環境と天然資源 (Environment and Natural Resources)
- 法務と民生 (Justice and Home Affair)

運輸交通分野では、2001 年に戦略的な支援方針を含んだ Transport and Energy Infrastructure in South East Europe¹⁶を策定している。

これまでの EU 支援(運輸交通分野)

運輸交通分野ではこれまで EUR70 million を拠出し、そのほとんどが航空、鉄道、道路及び橋梁分野の優先復興プログラムへ投資された。航空分野では、サラエボ空港及びバニャルカ空港への航空資機材、滑走路のリハビリテーション、管制施設や整備施設などが修復された。モスタール空港への支援は既に開始され、現在その資機材が搬入されつつあり、新たな航空管制塔及び整備施設が概ね完成している。

鉄道分野では、軌道及び電力供給に関する基本的資機材及び技術供与により、BiH の幹線鉄道網は通常の営業が出来るようになった。また、技術協力はサラエボのトロリーバスへも紛争終結後直ぐに実施された。

また、道路橋梁ではサバ川を横断する Brcko and Raca(セルビア・モンテネグロ)、Gradiska and Karuse(クロアチア)、Samac の道路及び鉄道橋が EU の支援で復旧している。その他道路では、Prijedor-Banja LuKa、Prnjavor-Derventa、Visoko-Lasva、Bihac-Bosanski Petrovac が復旧し、通常の交通が再開されている。

今後の対運輸交通分野支援動向

EU-CSP には明確な運輸交通分野の方針が挙げられていないが、EU は 2001 年に Transport and Energy Infrastructure in South East Europe を策定し、西バルカン地域を対象に優先交通ネットワークを示している。この運輸交通戦略は、EU 地域と同様、南東ヨーロッパ地域においても旅客及び貨物輸送における複合運輸交通基盤ネットワーク(Multimodal Transport Network)の基礎を構築することを挙げており、そのネットワークの近代化が今後の優先プロジェクトとなっていくと推測される。また、EC ボスニア・ヘルツェゴビナ事務所との打合せでは、これまでの支援同様、航空、鉄道及びサバ川国境道路橋梁リハビリテーション(クロアチア)を実施していく旨説明があった。

運輸交通分野は、経済セクターとの関係が深く、CSP 経済開発セクターにおいて輸出産業振興が挙

¹⁶ EC Commission Services, Directorate General for Energy and Transport, Directorate General for External Relations, Europe Aid Co-operation Office のワーキンググループにより策定

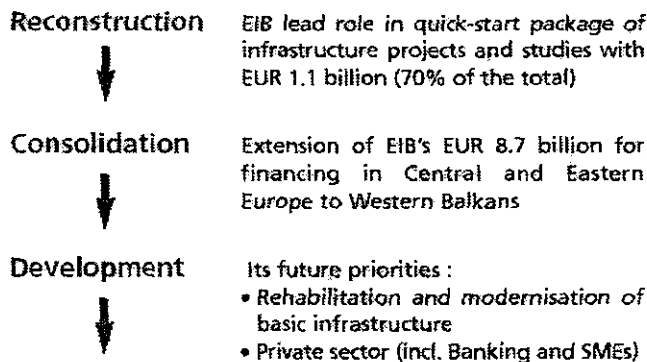
げられており、原料や製品の搬入搬出には、信頼できる廉価な輸送手段が必要であることは明確である。が、直接 EU が支援するかどうかは明確になっていない。これは、EU が TA を実施し、プロジェクトファイナンスは EIB が支援、若しくは他の EBRD など、国際機関との協調融資¹⁷というのがこれまでバルカン地域で実施されてきていることから、EU は TA に留まり、プロジェクトファイナンスは国際金融機関へ委ねられると推測される。

(5) 欧州投資銀行 (EIB)

EIB は EU の支援方針である SAA (Stability and Association Agreement) に沿った支援を実施し、インフラストラクチャー分野では EU 及び IFIs から構成される ISG (Infrastructure Steering Group)¹⁸において支援策を検討・実施している。そして、EIB は対西バルカン地域を含む中東欧地域へ 2000 年から 2007 年の期間に総額 EUR9.2 billion の支援を表明している。また、2003 年に西バルカン地域を対象に中期戦略を策定している。以下にボスニア・ヘルツェゴビナを含む対西バルカン地域への支援方針及び融資プロジェクト概要を示す。

1) 対西バルカン地域支援動向

2003 年、EIB は、西バルカン諸国 5 カ国 (Albania, BiH, Croatia, S&M and FYROM) を対象に中期戦略 (EIB Medium-Term Strategy for the Western Balkans, Oct. 2003) を策定し、今後、地域への支援策の方向性を定め、これまで同様、EU の支援アプローチである SAA (Stability and Association Agreement) を含んで、既存融資分野であるインフラストラクチャー (交通、エネルギー、通信)、環境、中小企業だけではなく、公衆衛生、教育、情報通信へ融資していく方針である。そして、西バルカン地域では基礎的なインフラストラクチャー、特に、戦後の復旧への融資需要が高いことから、これらを継続していく方針である。(下図参照)



出典: Financing in the Western Balkan Countries (2002), EIB

図 2-10 EIB による西バルカン諸国への支援方針

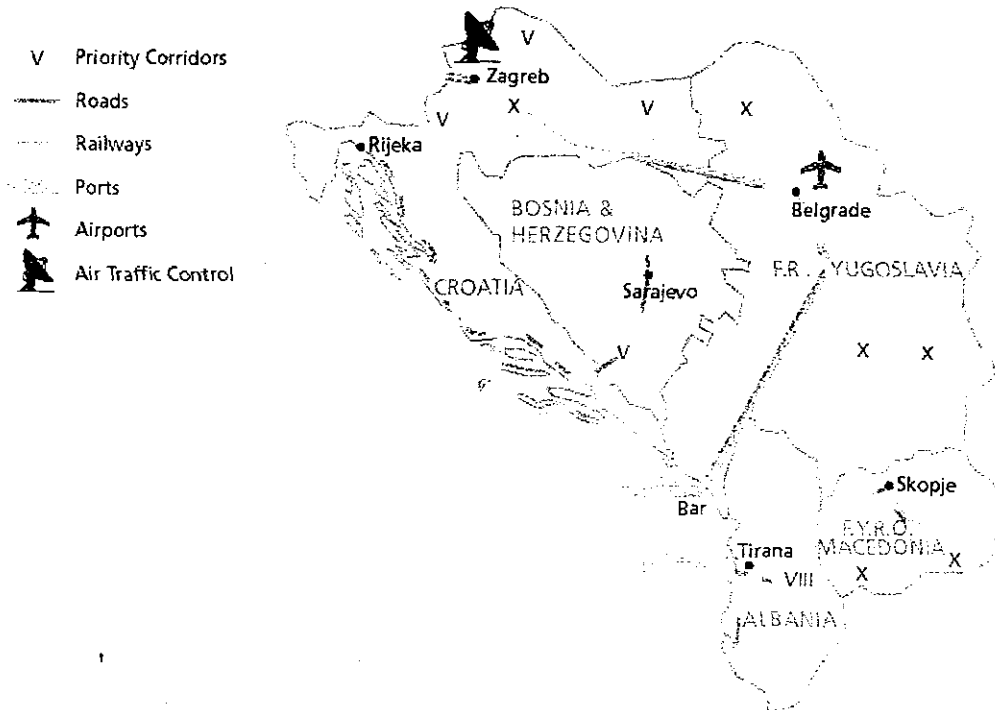
西バルカン地域へのプロジェクトは、次頁に示すとおりである。人口比で見ると BiH への融資は他の西バルカン諸国と比較して融資残高が多い。BiH における EIB による融資プロジェクトは、運輸交通分野では、下記の 2 プロジェクトが挙げられ(次頁図参照)、現在実施中である。

- Upgrading of a number of railway sections of the Pan-European Transport Corridors (EUR 40 million)
- Rehabilitation of national road network (EUR 60 million)

¹⁷ 協調融資道路 43%、鉄道 18%、その他の運輸交通プロジェクト 5%

¹⁸ European Commission, World Bank, EIB, EBRD and Council of Europe Development Bank から構成される EU 及び国際機関中心の支援グループ

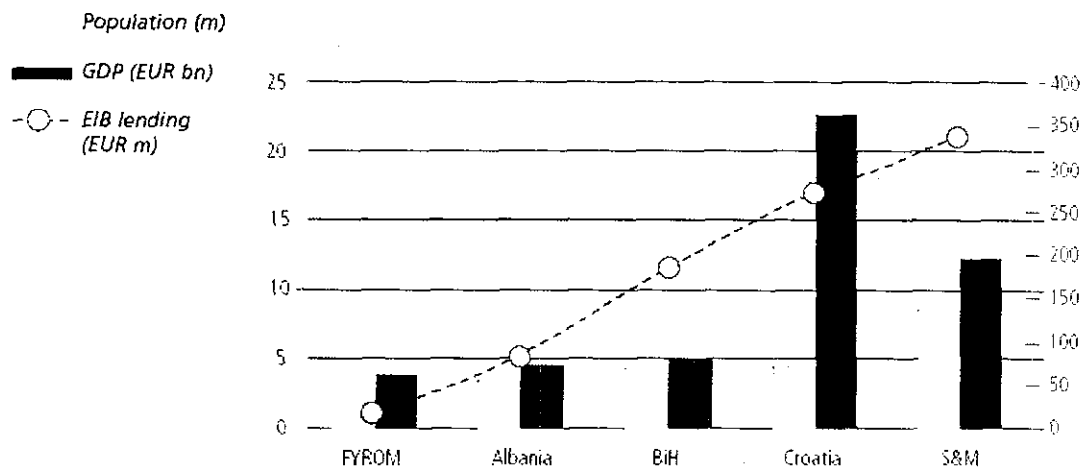
EIB loans signed for transport and Priority Pan-European Network Corridors in the Western Balkan countries



出典: Financing in the Western Balkan Countries (2002), EIB

図 2-11 EIB による西バルカン諸国における運輸交通及び汎欧州回廊への融資プロジェクト

EIB lending activities relative to population and GDP



出典: EIB Medium-Term Strategy for the Western Balkans

図 2-12 EIB による対西バルカン諸国融資—人口と GDP の関係—2000-2002

表 2-15 EIB によるインフラストラクチャー融資プロジェクト-西バルカン地域

Title:	Sector:	To be implemented in:	Main Financier	Cost: MEUR
Road Maintenance Project	Transport/Roads	Albania	WB	42.4
Port of Durres rehabilitation and modernisation	Transport/Ports and Waterways	Albania	EIB/WB	45.0
Power Distribution Rehabilitation (related to Power Sector Reconstruction Project)	Energy/Electricity	Albania	EBRD (cof EIB)	217.3
Main roads and bridges rehabilitation	Transport/Roads	Bosnia and Herzegovina	EIB	120.0
Railways Recovery Project	Transport/Railways	Bosnia and Herzegovina	EIB/EBRD	80.0
3rd Electric Power (transmission)	Energy/Electricity	Bosnia and Herzegovina	WB (cof EIB)	103.0
Danube Bridge Vidin-Calafat	Transport/Roads	Bulgaria	EIB	180.0
Transit Roads Rehabilitation Project III - sections on the Pan-European Transport Corridors in Bulgaria	Transport/Roads	Bulgaria	EC	40.0
Reconstruction and Electrification of the Plovdiv-Svilengrad-Greek/Turkish border railway line for speeds 160 (200) km/h	Transport/Railways	Bulgaria	EIB	170.0
Autocesta Rijeka-Zagreb	Transport/Roads	Croatia	EBRD	100.0
Network Reconstruction Project II	Energy/Electricity	Croatia	EIB/EBRD	103.9
Zagreb Wastewater Treatment Plant	Water and Environment/Water Waste	Croatia	EBRD	104.5
Transport Rehabilitation	Transport/Roads	Federal Republic of Yugoslavia (Serbia/Montenegro)	EIB	132.0
Yugoslav Railways Reconstruction Project (Serbian/Montenegrin)	Transport/Railways	Federal Republic of Yugoslavia (Serbia/Montenegro)	EBRD (cof EIB)	160.0
Emergency Power Sector Reconstruction Project	Energy/Electricity	Federal Republic of Yugoslavia (Serbia/Montenegro)	EBRD	135.9
Skopje Bypass	Transport/Roads	Former Yugoslav Republic of Macedonia	EIB/EBRD	50.0
Finalising the upgrading of the E 75 road (Corridor X), section Negotino - Demir Kapija (Phase III)	Transport/Roads	Former Yugoslav Republic of Macedonia	EC	11.0
Drumul M3 Chisinau-Cimislia-Comrat-Vulcanesti-Giurgiulesti (Romania)	Transport/Roads	Moldova	WB	33.0
Trade and Transport Facilitation in Southeast Europe (TTFSE)	Transport/Roads	Moldova	WB	9.9
Road Sector Restructuring and Pitesti By-pass Project, Romania	Transport/Roads	Romania	EBRD	116.0
Rehabilitation of the Craiova-Drobeta Turnu Severin section of Highway 6 (Corridor IV)	Transport/Roads	Romania	EC	117.0
National Grid Reinforcement	Energy/Electricity	Romania	EBRD (cof EIB)	230.0
Municipal Environmental Loan Facility, Constanta	Water and Environment/Environment	Romania	EBRD	100.4
Border Crossings between Bulgaria and Romania	Transport/Roads	Region	EC	13.0
Border Crossings between Croatia and Slovenia, and Croatia and FR Yugoslavia	Transport/Roads	Region	EC	7.8
Border Crossings between BiH and Croatia, and BiH and FR Yugoslavia	Transport/Roads	Region	EC	7.5
Border Crossing at HORGOS on Corridor X, between Belgrade and Budapest	Transport/Roads	Region	EC (cof EIB)	5.0
Number of Projects selected / Cost in M EUR			27	2434.6
Number and total cost of projects selected with EIB financing in M EUR			13	1531.0
Total EIB financing toward indicated projects in M EUR				705

Source: EC and WB, Office for South East Europe (2004)/ Gray colour shows on going projects.

その他、EIB が関連した運輸交通分野の支援では以下のプロジェクトが実施された。

Transport Infrastructure Regional Study (TIRS), June 2002

仏政府の予算で実施されたバルカン地域を対象とした運輸交通分野における問題点と課題の整理。また、長期的な運輸交通戦略ネットワークの検討、優先プロジェクト、短中及び長期の投資計画を策定、EIB はセクターレビューとアセスメントを担当した。

Regional Balkans Infrastructure Study (REBIS), 2003

TIPS のフォローアップとして EU-CARDS の予算により、優先プロジェクトのフィージビリティ調査が実施された。

Air Traffic Infrastructure Regional Study (ATIRS)

ノルウェー政府による EIB への拠出金により、ノルウェー空港公団により実施された。西バルカン地域における航空交通管理及び空港インフラストラクチャー投資の優先事項が検討された。これは EBRD との協調融資プロジェクトシリーズとなっている。

港湾及び内陸水運(サバ川及びドナウ河航路)に関係する地域イニシアティブは将来的なプロジェクトについて政策支援を実施する方向である

2) 対ボスニア・ヘルツェゴビナ融資状況

対ボスニア・ヘルツェゴビナでは、下記の表に示すようにインフラストラクチャーは道路、鉄道、電力 3 案件及びセメント工場近代化1案件へ融資している。道路案件は、欧州回廊 Vc の一部であるサラエボバイパス及び Banya Luka-Bosanska Gradiska 道路(E667)の近代化(60 Million EUR)、鉄道案件は欧州回廊 Vc 路線近代化(40 Million EUR)から構成されている。

これまで、紛争終結後、社会経済分野において EU の役割として緊急復興を支援してきた。ボスニア・ヘルツェゴビナへは総額 199 Million EUR が融資され、プロジェクトが実施中である。その内容はインフラストラクチャー3件、企業近代化支援1件である。

表 2-16 EIB による対ボスニア・ヘルツェゴビナ融資プロジェクト (2000-2002)

Title	In Million EUR
Bosnia-Herzegovina (BiH) Roads Priority investment schemes to improve and rehabilitate the national road network	60
Bosnia-Herzegovina Electric Power Reconstruction Rehabilitation of electricity networks	60
Bosnia-Herzegovina Railways (BiH) Priority investments on sections of Pan-European Corridors	40
Lukavac Cement Factory Modernisation of an existing cement plant and construction of a new production line	25
Total	185

出典: Medium Term Strategy for the Western Balkans (2003), EIB

3) EIB 中期戦略—復旧から開発へ

2003 年、EIB は西バルカン地域を対象とした中期戦略を策定し、今後の支援方針を中期的に定めており、これまでと同様に地域戦略に沿って支援を継続していく。西バルカン地域は、徐々に安定化フェーズへ移行しており、この状況下、復興支援から将来的な EU 統合へ向けた新たな分野へ支援が拡大している。そして、西バルカン地域における汎欧州回廊の拡大と整備の完了に伴って、交通とエネルギー分野が今後数年間の主要な支援分野となる。

その他、環境分野については、EIB は既存の地域イニシアティブに沿っていく方針である。また、地方都市における道路、通信、上下水道などの都市インフラに関して多大なリハビリテーションが必要であるとも認識している。

EIB はこれまでに表明している方針を実行するとともに地域の将来的な開発と計画を担い、2003-2006 の3年間に、地域全体で EUR 1.2 Billion の新規融資を実施する計画である。

対ボスニア・ヘルツェゴビナへの今後の支援方針は、上記、中期戦略にそって実施されと考えられ、現在、欧州回廊における道路及び鉄道に融資されている状況や EU とのインタビューから、今後も同分野について支援が継続されと考えられる。また、新規案件としては、バニャルカ空港の整備が検討されている。何れも、融資は EBRD との協調融資と推測される。

(6) OHR (上級代表事務所)

OHR は、1995 年の Dayton 合意後、55 カ国と国際機関から構成される和平履行評議会 (Peace Implementation Council) により、和平履行実施機関として設立され、2005 年の予算は 16.9 million EUR である。拠出金の内訳は、EU53%、USA22%、日本 10%、ロシア 4%、カナダ 3.03%、OIC¹⁹2.5%、その他 5.47%である。

OHR の役割は、Dayton 合意 Annex 10 (Annex II) に規定されているとおり、ボスニア・ヘルツェゴビナにおける平和再構築の実施である。和平履行評議会 (PIC) が予算的な手当を行なうとともに、OHR を管轄し、OHR への指令を決定している。また、OHR は NATO (SFOR) への権限は持っていない。現在は、EU の特別代表を兼務する。OHR は、サラエボに本部を、Banja Luka、Mostar、Brcko、Tuzla に地方事務所を、その他、Bratunac、Doboj、Livno、Bihac、Travnik、Foca、Trebinje にフィールド事務所を置いている。(次頁図参照) OHR の役割は Dayton 合意に記載されているように以下のとおりである。

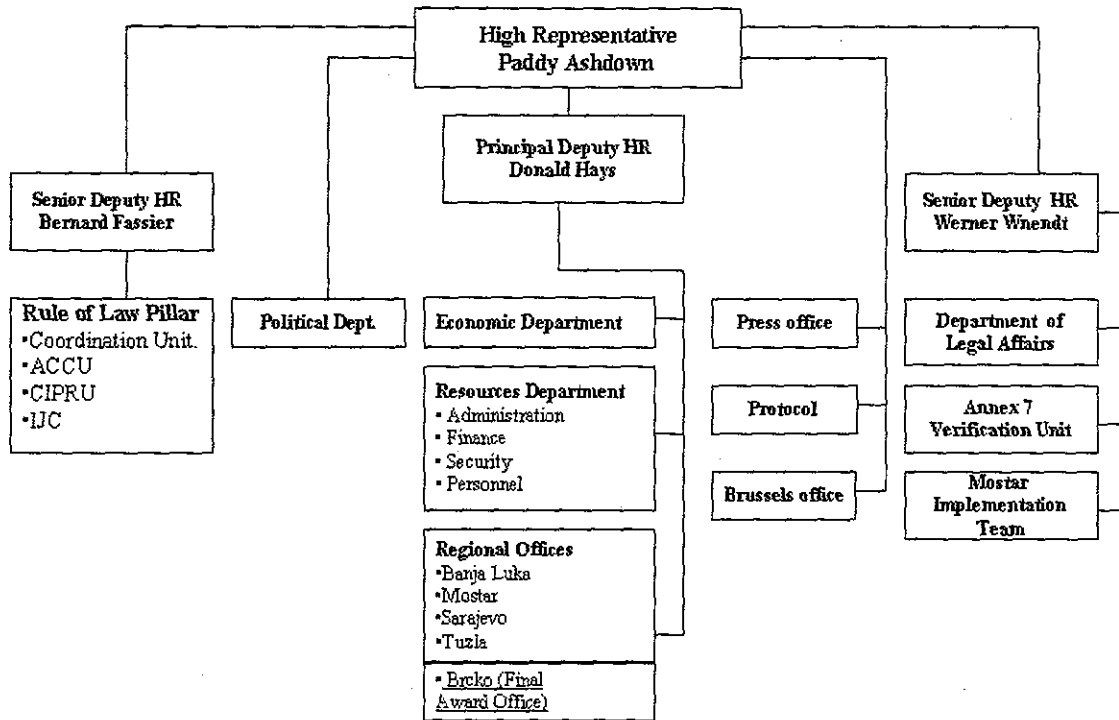
- 和平履行のモニタリング
- Dayton 合意関係者との調整と民生に関わる分野の完全な遵守
- Dayton 合意における民生分野の実施に関わる BiH における民生機関の活動の調整、OHR による平和構築に関わる活動の影響における必要なガイダンスの実施と自治権の尊重
- OHR による平和構築に関わる必要な解決の措置
- 援助機関会合への参加
- 国連、EU など関連する諸国及び機関への年次報告
- IPTF (United Nations International Police Task Force) へのガイダンス

OHR の今後の方針は、EC による フィーデリティ調査 (2003 年) 結果に基づいている。その結果では、和平の履行が進展したものの、今後さらなる改善事項が指摘されている。この調査は、2004 年後半に、EC は欧州統合への重要なステップである BiH との SAA 交渉が始められることを進言している。また、2004 年前半までに多大且つ急速な改善をしなければならない BiH の 16 分野において、後半までに肯定的な状況を勧告できる状況であることとしている。これらを達成することは、BiH では中心となる目的であり、OHR の業務とも重複し、OHR の役割はこの状況を改善するために BiH 機関を支援することとしている。このような背景のもと、2004 年の年次目標を以下のように設定している。

“ボスニア・ヘルツェゴビナは EU 統合へ向けた平和且つ成長しうる国家であることの認識”

¹⁹ Organization of Islamic Conference

OHR Organizational Chart January 2004



出典: OHR

図 2-13 OHR の組織図(2004)

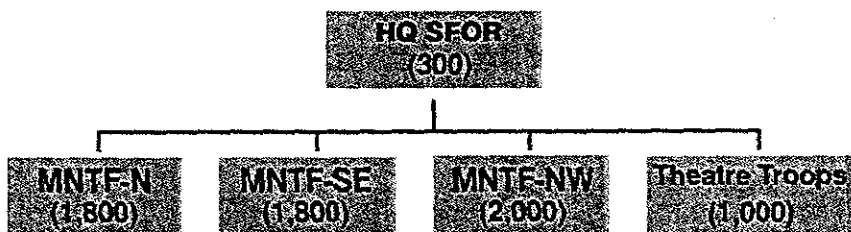
しかしながら、和平進展のもと、2004 年では中核タスクを下記の 6 項目から 4 項目へ減らしている。

- ゆるぎない法の統治
- 経済改革
- BiH 政府機関、特に中央省庁の行政能力強化
- 国防及び諜報機関の改革の実施による Euro-Atlantic Structure への統合

OHR による運輸交通分野における具体的なプロジェクトは、サバ川航路の復旧に関してペオグラードーブルチコ間のサバ川深淺測量が挙げられ、2004 年現在、概ね終了している。また、サバ川航路を再利用するための関係各国との調整機関であるサバ川委員会などをはじめ、国際的な調整を実施している。

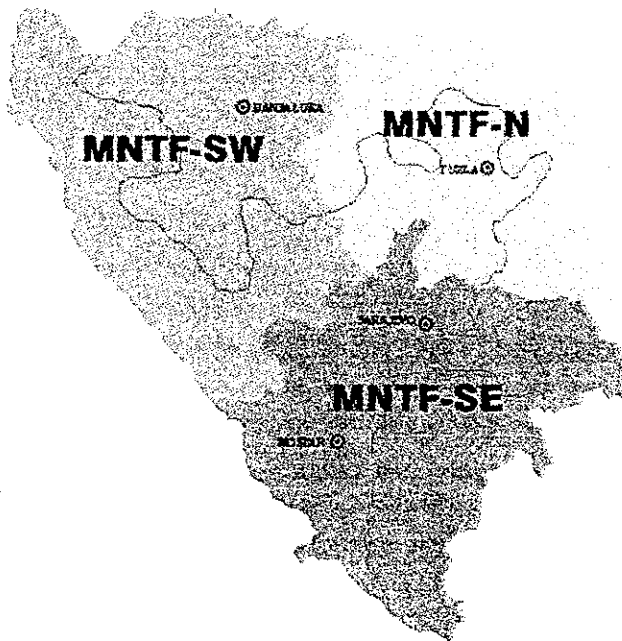
(7) 平和安定化部隊 (SFOR)

内戦終結直後、 Dayton 合意 (Annex 1a) に沿って NATO 主導による SFOR (Stabilization Force) (当初は IFOR (Implementation Force)) が BiH における安全な行動の自由を復旧するために派遣された。SFOR は約 7000 人の将兵から構成され、3つの地域別に配置された(下図参照)。



出典: SFOR web MNTF; Multi National Task Force

図 2-14 SFOR 組織図



出典: SFOR web

図 2-15 SFOR の配置

運輸交通分野では、道路の緊急復旧と航空分野に協力している。道路分野では SFOR Engineers が国内避難民や難民 (Displaced Person and Refugees; DPRES) の帰還を目的に、内戦により破壊されたサバ川、ウナ川等の道路橋梁をはじめトンネル、地滑り対策、岩石滑落防止施設等において緊急復旧を実施した。また、支援は軍事用に架けられた暫定橋を常設橋への更新も実施した。これらの支援は内戦終結直後から 2000 年初頭までつづいた。そして、この予算は、NATO Infrastructure Fund から拠出された。

支援にあたって SFOR Engineers は、道路の復旧及び維持管理に関わる各エンティティ道路局の負担を軽減するため、SFOR と MoU (Memorandum of Understanding) を締結して安定した工事を請け負う応札可能な合併会社を設立している。この目的は長期的に増大する道路局への責務を分担することにあつた。当初、SFOR は幹線道路を、道路局はその他の道路を担当していたが、最終的に、道路の維持管理の責務を各エンティティ道路局へ委譲した。

航空分野では、1999 年 6 月、NATO による旧ユーゴスラビア空爆以降、BiH の上空領域は SFOR の管轄下にあつたが、2001 年 1 月、Flight Level²⁰ 290-390 (2,900- 3,900 ft) が BiH へ返還され、サラエボ空港の完全な民生への移行とともに、BiH による航空管制の要求が高まり、ICAO と協力し、航空管制官の OJT 養成が実施された。

このように、SFOR によるインフラストラクチャー分野への支援は緊急復興時に実施され 2000 年初頭に終了していることから、今後、SFOR による運輸交通分野への支援は考慮されていない。

(8) 米国

米国政府は、OHR と緊密な関係を保ちながら BiH 支援のための BiH Strategic Plan (計画期間は 2005

²⁰ flight level- A surface of constant atmospheric pressure that is related to a specific pressure datum (1013.25 hPa) and is separated from other such surfaces by specific pressure intervals. It is conventionally given a numerical value to the nearest 1000 ft in units of 100 ft in accordance with the structure of the ICAO Standard Atmosphere. For example, the 500-hPa level is written as FL 180, the ICAO standard height being 18 289 ft.

年を目処としている)を策定し、USAID などにより支援を実施している。米国は、 Dayton 合意後二国間援助として USAID を通じて緊急復興支援プログラムに参加し、1)国内難民及び帰還難民を受け入れるためのインフラストラクチャー復旧、2)生産性能力向上のための民間セクター修復、3)新興市場経済のための組織体制枠組みの創設、4)多民族社会及び多元的政治再構築を促進するための国内制度枠組み創設に焦点をあてた。2000 年までに US\$890 Million を拠出し、そのうち、約 3 分の 2 が難民帰還関連支援へ支出された。

現在、支援の理論的な枠組みは、緊急復興支援から多民族国家建設のためのキャパシティビルディングへ移行している。この状況下、対 BiH 政策は、改革の拡大と深化、主要な組織の強化、市民の改革へのアクセス拡大という次のフェーズに移行、この政策は BiH における容易ではない特定の条件と問題を解決することを考慮し、2005 年以降も継続して支援していく方針である。以下に米国政府対 BiH Strategic Plan の概要を示す。

米国政府の方針

米国政府の対 BiH 方針は、バルカン地域の政治経済的な安定である。BiH においては、米国政府方針は法による統治と市場経済性による安全な、統合された継続する民主制を目的としている。米国の関心は BiH 国民により最終的に平和が再構築され、欧州の民主国家の一つに統合されることに伴う安全且つ安定的な南東ヨーロッパにある。米国政府は以下の 10 項目を考慮し、USAID は上位 7 項目を担当する。

- 経済開発
- 選挙及び民主統治
- メディア改革
- 国内避難民及び難民の帰還
- ブルチコ行政区
- 不正、組織犯罪
- 法制度改革
- 軍事安定性
- 市民生活における安全性及び法の適用
- 戦争犯罪

戦略的優先事項

BiH Strategic Plan のゴールは1)安全、2)公開政治手続きによる多民族社会の構築、3)市場経済主義及び4)社会的公平性の 4 点である。BiH が EU へ統合され、米国の外交方針に適切に整合する BiH の将来像を演じれば、このゴールの達成は計画目標期間を超えて拡大される。

計画期間におけるプログラムの要点は、少数民族の帰還、経済復興の深化、国家機関の強化と地方開発による民主化強化を継続することであり、支援策は、徐々に減少し、Strategic Plan の期間に終了させ、帰還民の経済的な自立支援へ移行する。そのために、地方開発は、雇用促進のために中小企業育成、市民社会の強化、効率的且つ信頼できる地方行政組織及び法制度の向上を網羅する。

また、最新の環境管理を計画期間中に開始する。環境は、経済と社会変化へ計り知れない影響があり、地域的及び Stability Pact にとって重要な優先分野である。これらをまとめると、1)帰還難民支援と経済改革の継続、2)国家機関(中央政府)をととした国づくりである。

そして、国家レベルの機関が機能していない、若しくは、脆弱であることは国際的な安全保障と行政機関への参加が遅延する。国際コミュニティにより認識されている一つの国家へ統合するための基本的な要

求として、各エンティティから中央政府の権限を拡大することが必要である。

さらに、開発効果が明らかにされ、市民によりその便益が享受されていることが明確になっている。民間企業支援と同様、地方自治体や社会組織への支援メカニズムは、裨益住民にとって肯定的な影響でなければならない。個人の参加による公平且つ守秘のある政治プロセスは和合した社会となり、国家の安定化と国民の再統合のため重要である。このような USAID が実績を多く持つ米国の外交方針に整合するプログラムは今後も実施されていく。

運輸交通分野では先の方針に沿って USAID により緊急復興として道路復旧へ約 USD20 Million を拠出、また、米国貿易開発庁(US Trade and Development Agency: USTDA)により、ブルチコ港リハビリテーションフィージビリティ調査(US\$290,000)を実施している。

(9) 日本

日本政府は、国際コミュニティの一員として1996年～1999年の4年間に復興支援全体の約10%にあたる5億ドルの対ボスニア復旧・復興支援を表明、PICの一員としてOHRへの拠出金を10%負担するとともに世銀の緊急復興プログラムに沿った支援を実施している。この他、国連、世銀、EBRDなどの国際機関への日本政府からの拠出金による支援など多方面から支援を実施している。また、日本政府はEUとともに西バルカン平和定着・経済発展閣僚会合(2004年4月)の共同議長を務めている。

支援方針は、日本政府による中東欧協力のあり方²¹⁾にもあるように、社会経済レベルにより地域を4グループ²²⁾に分けて検討され、ボスニア・ヘルツェゴビナは、“ガバナンスなどのニーズがありながらもEUなどが支援している分野との重複を避けつつ、日本が比較優位性を有する分野や、優先度が高く、裨益効果が高いプロジェクトを見極めて援助を実施していく…”と記され、協力重点分野として市場経済化支援(中小企業振興など)、保健医療、環境保全、教育、社会経済基盤整備を挙げている。

ボスニア・ヘルツェゴビナへの具体的な支援は、先の緊急復興支援プログラムにより、紛争直後の1996年より開始され、食糧援助、保健医療、教育、社会基盤整備、地雷除去など多分野にわたり、援助スキームでは無償資金協力、有償資金協力、草の根無償、開発調査、専門家派遣を実施している。

運輸交通分野では、次頁表に示すように、サラエボ、モスタール、バニャルカ市の公共輸送力復旧計画により、バスを無償供与している。道路分野では、FBiH及びRSへの道路建設機材整備(無償)、その後、オサニツチャ橋及びボガティツチャ橋、ドボイ橋及びモドリツチャ橋復旧を無償資金協力により実施した。また、全国を対象とした、ボスニア・ヘルツェゴビナ運輸交通マスタープラン調査を実施し、2001年3月に最終報告書が提出された。この調査に関係して、交通政策分野の国別特設研修を5年計画で実施中である。

²¹⁾ 中東欧地域援助研究会 2003年5月、国際協力事業団国際協力総合研修所

²²⁾ 旧ユーゴスラビア及びアルバニア、モルドバ及びウクライナ、ブルガリア及びルーマニア、バルト諸国及びその他の東欧諸国

表 2-17 日本政府による対ボスニア・ヘルツェゴビナ援助実績

	無償資金協力	技術協力	円借款
1996 年度	<ul style="list-style-type: none"> 第1次ノンプロ無償 25 億円 第2次ノンプロ無償 14 億円 食糧増産援助 5 億円 主要送電線復旧計画 30.95 億円 サラエヴォ市公共輸送力復旧計画(第1期) 9.34 億円 緊急無償復興開発支援 9.7 億円 草の根無償 6 件 0.5 億円 	研修員受入 18 人	
1997 年度	<ul style="list-style-type: none"> サラエヴォ市公共輸送力復旧計画(第2期) 4.65 億円 ノンプロ無償 15 億円 食糧増産援助 5 億円 主要病院医療機材設備計画 17.91 億円 一次医療施設医療機材整備計画 14.09 億円 	研修員受入 27 人 開発調査 1 件	
1998 年度	<ul style="list-style-type: none"> 道路建設機材整備計画 16.02 億円 食糧増産援助 5 億円 パニャ・ルカ市公共輸送力復旧計画 6.98 億円 一次医療施設医療機材整備計画(第二次) 13.41 億円 緊急無償民主化支援 1.18 億円 	研修員受入 31 人 開発調査 6 件	緊急電力整備計画 41.1 億円
1999 年度	<ul style="list-style-type: none"> 食糧増産援助 5 億円 地雷除去活動機材整備計画 3.72 億円 草の根無償 13 件 	研修員受入 30 人 開発調査継続 2 件	
2000 年度	<ul style="list-style-type: none"> モスタル市公共輸送力復旧計画 7.69 億円 草の根無償(21 件) 	研修員受入 30 人 専門家派遣 5 人	
2001 年度	<ul style="list-style-type: none"> 初級学校建設計画(1) 9.92 億円 草の根無償 28 件 草の根文化無償 1 件 	研修員受入 35 人	
2002 年度	<ul style="list-style-type: none"> 初級学校建設計画(2) 10.89 億円 	研修員受入 5 人	
2003 年度	<ul style="list-style-type: none"> オサニッチャ橋及びボガティッチ橋改善計画 4.91 億円 ドボイ橋及びモドリッチャ橋建設計画(詳細設計)0.38 億円 		

出典:外務省ホームページ、我が国の政府開発援助(外務省)などより作成

表 2-18 運輸交通分野における対ボスニア・ヘルツェゴビナ援助

年度	協力プロジェクト/援助スキム
1996年度	サラエヴォ市公共輸送力復旧計画 9.34 億円 (無償)
1997年度	サラエヴォ市公共輸送力復旧計画(第二期分) 4.65 億円 (無償) バニャ・ルカ市公共輸送力復旧計画 6.98 億円(無償)
1998年度	道路建設機材整備計画 16.02 億円 (無償)
2000年度	モスタル市公共輸送力 復旧計画 7.69 億円 (無償)
2001年度	運輸交通マスタープラン調査(開発調査)
2003年度	オサニッチャ橋及びボガティッチャ橋改善計画 4.91 億円 (無償) ドボイ橋及びモドリッチャ橋建設計画(詳細設計)0.38 億円 (無償)
2001-2005	国別特設研修 交通政策

出典:外務省ホームページ、我が国の政府開発援助(外務省)などより作成

日本国際協力銀行(JBIC)

JBIC はエネルギー分野において、1998 年、内戦後の経済復興及び民生の安定・向上を目的として緊急電力整備事業を実施した。本事業は世銀との協調融資案件であり、全体事業は、火力発電所 4ヶ所、炭鉱 4ヶ所、水力発電所 5ヶ所及び送配電設備のリハビリより構成されている。このうち、JBIC(OECF) 借款対象事業は、カカニ火力発電所及び同発電所に隣接するカカニ炭鉱に加えて、トゥズラ炭鉱、ガツコ炭鉱及びウグリエビツク炭鉱の 4 炭鉱のリハビリである。JBIC の融資額は 41.1 億円である。

その後、2004 年に入り、運輸交通分野においてボスニア・ヘルツェゴビナを含む西バルカン地域を対象に発掘型案件形成調査の準備を進め、2005 年から実施予定である。本案件発掘調査は、現在、コンサルタントの選定が終了し、契約締結準備中である。案件名は以下の示すとおりである。

- 発掘型案件形成調査:西バルカン地域の経済発展および各国間の交流に貢献する運輸インフラネットワーク構築を目的とした新規円借款案件の発掘と形成

西バルカン平和定着・経済発展閣僚会合

外務省は、2004年4月5日、東京にて西バルカン各国(アルバニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、クロアチア、マケドニア、セルビア・モンテネグロ)の外交・経済担当の閣僚等を招聘するとともに、国連コソボ暫定行政ミッション(UNMIK)及びコソボ暫定自治政府、EU 加盟国(新規加盟国及び加盟候補国を含む)、G8(主要 8カ国)諸国、欧州委員会、南東欧安定協定など 39カ国 12 国際機関の関係者の出席を得て、本件会合をEU(欧州連合)議長国であるアイルランドと共催した(松宮外務大臣政務官とキット・アイルランド外務省開発協力・人権担当相の共同議長)。(巻末資料参照)

NGO

日本の NGO²³では、JEN 及びプロジェクト HOPE ジャパンが BiH で活動している。JEN は緊急支援物資配布事業、職業訓練プロジェクト、小学校・幼稚園修復事業などを、プロジェクト HOPE ジャパンは医療機器支援や医療技術者支援分野で活動し民主的な社会構築へ貢献している。

(10) その他援助機関

その他、二国間援助により欧州各国が運輸交通分野を含み下記の支援を実施している。

²³ 特定非営利活動法人

オーストリア

総額 52 million EUR を総合的な技術援助へ拠出している

カナダ

1995 年以降、保健衛生、地雷除去、人権、独立メディア及び難民帰還分野を支援し、CAN\$100 を拠出した。また、鉄道復旧プロジェクトへ CAN\$ 2.4 million、第3次電力復旧プロジェクトへ CAN\$1.5 million を拠出している。

フランス

フランス政府は 1996 年以降、42.7 Million EUR を復興支援として全体的に拠出し、1.4 million EUR の追加を表明している。運輸交通分野ではバルカン地域における運輸交通調査である TIRS(Transport Infrastructure Regional Study)の調査費を拠出している。

ドイツ

内戦終了後、ドイツ政府は 332 Million EUR を二国間援助として拠出、2002 年には上水道、中小企業支援へ 13.6 million EUR を融資し、2003 年には 3 million EUR の TA と 9 Million EUR の融資を実施している。

イタリア

イタリア政府は 1992 年以降、イタリア開発協力 (Italian Development Co-operation) により、内戦によって疲弊した保健衛生及び社会分野などの優先分野へ緊急復興支援を開始した。イタリア政府による直接の拠出は合計 179 million EUR であり、戦後復興と開発へ貢献した。運輸交通分野では、ブルチコ港へのガントクレーン 2 機が挙げられる。

ノルウェー

これまでノルウェー政府は、多国間及び二国間援助をとおして NOK1.9 billion の開発援助を実施した。2003 年、NOK100 million が制度組織、経済開発、若干のインフラストラクチャー及び地雷除去へ拠出予定である。

オランダ

2002 年 12 月までにオランダ政府は、モスタール市中心市街地の街路灯供与をはじめこれまで 592 million EUR を拠出した。

スロベニア

1992 年から 1999 年の間にスロベニア政府は 135 million USD の人道主義的援助を実施した。2001 年から 2002 年には 1.46 million EUR が中小企業開発及び協力、研修及び研究分野に関わる技術協力として Centre of Excellence in Finance をとおして拠出した。技術協力のほとんどは CEI Initiative と調整の上、実施され、2001 年から 2002 年には USAID と協力したサラエボ証券取引所の IT への融資が含まれている。

スウェーデン

SIDA によるスウェーデン政府の支援は 1991 年から 2000 年までに、169 million USD を拠出し、2001 年から 2002 年には USD 57 million を拠出表明している。1996 年以降、スウェーデン政府は二国間援助により SEK 1.85 billion (EUR 205 million) を拠出しているが、UNPROFOR、IFOR、SFOR への拠出は含まれていない (SEK 2.73 billion (EUR 303 million))。

スウェーデン政府の支援優先分野は、住宅と地方経済(国内避難民及び難民の帰還)、人権と民主化、組織制度の強化と民間セクターである。2003年の予算では、SEK 250 million (EUR 27.5 million)を住宅の復旧、制度の強化、民主化推進へ支出する予定である。

スイス

1993年から2002年までのスイス政府の対ボスニア・ヘルツェゴビナ支援は、CHF 215 millionが拠出され、2003年にはCHF 17 millionが予定されている。

英国

英国は1995年以降DFID(Department for International Development)の二国間支援により戦後の紛争解決と市場経済移行分野の支援を実施してきた。1999年までにGBP 69 millionを拠出し、初期は人道主義的支援に集中し、その後、復興支援へ移行した。支援は、食糧援助から電力送配電網の基本的な復旧と幅広く実施された。そして、1990年末、DFIDは技術協力として開発及び組織の能力向上を実施した。1997年から1999年には、公衆衛生会計(Health Finance Account)を創設、他の援助機関と協力し民営化プログラムを支持する資本市場を創設した。2000年以降、DFIDは年間約GBP6-7 millionを社会政策開発、独立したメディア、経済改革、行政改革(特にRS)、法務分野へ技術協力として拠出している。DFIDは、2004-2006年、多国間援助機関、特に世界銀行と協力して支援を継続する方針である。

その他

- サラエボ駅駅舎修復(サウジアラビア)
- Tzula-Zvornik間の鉄道電化フィージビリティ調査を実施中(韓国政府)