

### 3. 今後の運輸交通分野協力のあり方について

社会経済情勢、国家計画、関連計画など現在の問題点・課題を踏まえて、運輸交通分野における今後の支援策を日本政府の援助スキムを基本に検討した。また、既に要請書が提出されている案件についてはそれらの要請背景を精査するとともに支援可能性を検討した。

#### 3.1 検討内容

##### (1) 検討の視点と方法

###### プロジェクト形成の視点

- 1) 時系列的なプログレスへの対応; 復興支援の終了と市場経済化支援
- 2) 西バルカン地域安定化促進; 経済パイの拡大による広範な裨益効果の期待
- 3) 欧州政策との合致; 経済合理性と環境配慮

###### 検討方法

- 1) 現状追認アプローチ; 要請背景内容、BiH側の優先プロジェクト、JICA運輸交通マスタープラン、国際機関等の支援実施報告書等
- 2) 政策との整合性; BHの国家社会経済政策、復興支援状況、国際機関等の援助動向
- 3) 経済発展支援; 運輸交通セクターインフラ整備における経済効果など

###### 対象日本政府支援スキム

- 1) JICAスキム(無償資金協力、技術協力プロジェクト、開発調査、研修、短期専門家派遣)
- 2) JBICスキム(SAPROF、円借款など)

##### (2) 基本方針と協力の枠組み

欧州の運輸交通ネットワークへの接続強化を果たすことにより、国際競争力のある産業を振興し広範な裨益効果が期待できるとともに西バルカン地域における経済安定化へ寄与することが重要である。また、BiH 上位計画とも整合性がとれている。このような観点から、運輸交通分野における支援の基本方針を下記の通り設定した。

“経済合理性のある運輸交通ネットワークの強化と近代化による地域経済安定化支援”

#### 3.2 ボスニア・ヘルツェゴビナ側のニーズ

BiH側のニーズの有無をBiH公共投資計画2004-2007(PIP)、提出されている要請書、面談、上位計画や既往計画などから確認した。この場合、BiH側ニーズは独自に社会経済の発展を推進するために必要な運輸交通分野のプロジェクトとし、定性的な観点から客観的に優先度の高いものとした。

案件形成に関して、上位計画であるMTDS-PRSP、PIP、BiH運輸通信省の意向、要請書及び要望などから、下記に示すように、BiHのニーズは道路/鉄道の近代化と内陸水運の再開に要約できる。具体的には、欧州回廊Vc道路の近代化(欧州規格適合)、鉄道では欧州回廊Vcの軌道リハビリテーションと高速化、サバ川航路及びブルチコ港のリハビリテーションである。その他、インターモーダル輸送を実現するために、各交通機関の結末点の整備及びシステムの構築が必要となる。

###### MTDS-PRSP(中期国家開発戦略)

- 完全な復旧と近代化
- 運輸交通ネットワークの強化、道路と鉄道

## PIP(公共投資計画)

- 欧州回廊 Vc 道路の近代化
- サバ川航路及び河川港リハビリテーション

## BiH 運輸通信省

- 欧州回廊 Vc 道路の近代化
- ブルチコ港リハビリテーション

## 要請書

- Vc 鉄道近代化整備計画調査
- 地方道改良

## 要望

- ブルチコ港湾リハビリテーション
- バニャルカ空港リハビリテーション
- 鉄道近代化

表 3-1 BiH のニーズ

	MTDS-PRSP	PIP	BH 運輸通信省	要請書	要望
道路	H	H	H	H	
鉄道	H	H		H	H
航空		H			H
内陸水運		H	H		H
都市交通				M	

## 3.3 要請済み案件の背景調査

本表は、日本政府へ要請されている案件(JICA指示書に掲載されている案件)及び運輸交通関係機関と面談した際、最優先とされたプロジェクトについて各種資料等を参考に日本政府の支援可能性をまとめたものである。面談先は要請機関、BiH 運輸通信省、FBiH 運輸通信省、RS 運輸通信省、ブルチコ市役所、ブルチコ港湾公社、BiH 鉄道公社、サラエボ市役所及び BiH 国における運輸交通分野の行政機関である。

JICA 指示書に示されている案件(グレーで表示):

- 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、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

表 3-2 要請・要望案件(面談及び要請書ベース)調査結果

要請・要望プロジェクト	要請・要望案件の内容及び現状	要請・要望案件関連事項及び補足	支援可能性
BiH 運輸通信省			
1) 欧州回廊 Vc(道路) Samac-Sarajevo-Metkovic	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧州回廊 Vc の道路改良、ボスニア・ヘルツェゴビナにおける重要な南北回廊整備(EU 高速道路規格)</li> <li>北部国境から南部国境(Samac-Sarajevo-Capljina (Metkovic))を4セクションに分割して Council of Ministers の予算で FS をこれから実施予定、現在入札段階(入札 10 月 19 日)、2005 年 7 月調査終了予定</li> <li>PIP(2004-2006)(BHI/MKP/0002/03) 新規最優先プロジェクト</li> <li>WB, EBRD, EIB は Motorway (4 Lanes)には楽観的姿勢</li> <li>サラエボバイパス(Vc の一部)建設は EBRD+EIB による融資が予定され EIA まで終了している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧州回廊 V3 支線の一つ、ブダペストーサラエボープロチェ(港湾)を繋ぐ南北回廊(中欧からアドリア海への最短ルート)</li> <li>建設コストがかなり高い(2.5 bil Euro)と見積もられており、PPP や有料道路などでの実施も検討されている</li> <li>サラエボから北へ 11km 整備(欧州高速道路(Motorway)規格、4 車線)済み</li> <li>Visoko-Zanica 間(38km)はプレ FS が終了している(REBIS)</li> <li>日交通量が 2 万台程度であれば BOT でも採算性あり(REBIS)</li> </ul>	運営方針を検討中であり、方向性が定まった段階でセクションを対象に円借款、または、プレ FS 終了区間について SAPROF、円借款
2) 内陸水運(Brcko 港、Samac 港、及びサバ川航路)リハビリ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ブルチコ港及びシャマツツ港のリハビリテーション及び拡張、及びサバ川航路リハビリテーション</li> <li>現在、ほとんど復旧が進んでいない状況</li> <li>新規最優先プロジェクトとして PIP(2004-2006)にリスト(BHI/MKP/0003/03)</li> <li>Brcko Port facilities feasibility study (US TDA, 2000)実施</li> <li>JTCA による海外情報収集調査(クロアチア・ボスニア・ヘルツェゴビナ)が 2003 年に実施された</li> <li>EU がセルビアとの国境近くの河川港 FS を実施</li> <li>JICA MP でもカバー</li> <li>OHR によりサバ川の深浅測量実施(2002 年)、ドナウ河-ブルチコ港間ではブルチコ港下流側に一箇所存在、機雷等危険物なしを確認</li> <li>2002 年 12 月、流域 4 カ国(スロベニア、クロアチア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、セルビア・モンテネグロ)によるサバ川流域管理に関して基本合意、2004 年に評議会設立、批准準備中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>内戦前までは重要な河川港として機能(75 万トン/年)、流域に位置する鉱工業(鉄鋼業)産業にとっての交通インフラであったが、現在の取扱量は 15 万トン/年、食糧輸入中心(2003 年)</li> <li>サバ川は IV 級水路、最小水深 2.5m、航行可能最大船舶 1500DWT</li> <li>臨港鉄道もリハビリ必要</li> <li>サバ川航路は現在協議中、EU が実施する見込み(協調融資も可能か)</li> <li>無償としてブルチコ港復旧(8.6 Mil EUR)の要請があったが却下された経緯がある(在オーストリア日本大使館)</li> <li>BiH の港湾はクロアチアの Ploce 港に依存(内戦前 4.5 Mil tonnes, 2002 年 1.06 Mil tonnes)しているが代替港としての意義はある</li> <li>Samac は Vc 回廊上にあり、内戦直前に 100 万トン能力の施設を計画、途中まで完成させたが内戦のため未竣工。内戦後、復旧は未着手。</li> <li>Samac の上流、Bosanski Brod 港は石油専用港</li> <li>プロチェ港は BiH が使用契約交渉中、現在 Mostar Aluminium が埠頭を利用している(内戦前から)</li> <li>ルーマニア・コンスタンツァ港整備(JBIC 融資)でのトランスシップ、ドナウ航路との関連性あり</li> </ul>	ブルチコ港リハビリコスト見積りは 8.6 mil EUR、無償資金協力、または円借款  短期派遣専門家(港湾施設計画及び臨港鉄道)派遣  航路リハビリ方針については現在協議中、協調融資が検討されている

要請・要望プロジェクト	要請・要望案件の内容及び現状	要請・要望案件関連事項及び補足	支援可能性
<b>FBiH 運輸通信省</b>			
開発調査			
1) 鉄道落石通知システム (Sarajevo-Capljina)	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道リハビリの FS (Sarajevo-Capljina 間) を実施中(チェコ政府予算)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reconstruction and development of the Railway Infrastructure in BiH - Investment Plan 2005-2009 のなかで鉄道交通信号システム (EBRD) 実施中(一部)</li> <li>現在、平均 50km/h で運行(WB)</li> </ul>	チェコ政府が実施している Vc 鉄道 FS 調査のとの関連性要確認(北部区間可能性あり)
2) 鉄道トンネル内排水処理改良 (Sarajevo-Capljina)	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道リハビリの FS (Sarajevo-Capljina 間) を実施中(チェコ)</li> </ul>	同上	実施中 FS との関連性要確認
3) 道路開発調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>2004 年 7 月に日本政府へ要請された FBiH を対象とした案件</li> <li>ペーパーベースの道路情報しかなく、統合した道路維持管理システム構築による道路整備政策決定を推進することを目的としている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>世銀による Road Management and Safety Project (FbIH/FE09/0004/03) が実施中(2002-2007)、要請の内容は概ねこのプロジェクトでカバーされている</li> <li>EBRD による Transport Strategy and policy study が予定されている</li> <li>PIP に地方道復旧及び改良としてプロジェクトリストがあるが開発調査ではない</li> </ul>	世銀プロジェクトが同様な内容をカバーしているため重複は避ける
無償			
1) 鉄道機関車近代化等	<ul style="list-style-type: none"> <li>新ディーゼル及び電気機関車などの近代化(新規調達)</li> <li>Sarajevo-Capljina 間落石連絡システム</li> <li>Sarajevo-Capljina 間トンネル内排水処理施設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道分野は現在 EBRD+EIB が支援している</li> <li>また、EU も継続して支援していく方針であるがプロジェクトの実施(融資など)については不透明(EU BiH)</li> </ul>	無償で要望があるが困難 鉄道近代化調査と関連して考える。円借款
2) 道路分野	<ul style="list-style-type: none"> <li>クリバヤ川4橋梁復旧(地方道路)</li> <li>Una river in Martin Brod</li> <li>M6 Boboska—Mostarska Varata 道路復旧</li> <li>道路開発政策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>クリバヤ川4橋梁は交通量が少ない</li> <li>道路開発政策は EBRD がこれから TA として実施する予定</li> <li>世銀の Road Safety and Management で地方道路をカバーしている</li> <li>また、道路インベントリーなどデータベースも両エンティティにおいて構築される予定(BiH 連邦はサラエボカントンのみパイロット事業)</li> </ul>	世銀プロジェクトが同様な内容をカバーしているため重複は避ける プログレスレポートが提出された (Oct 2004)
3) 地方道路復旧等	<ul style="list-style-type: none"> <li>PIP に中優先として各種案件がリストされている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>世銀の Road Safety and Management で地方道路をカバーしている</li> </ul>	世銀プロジェクトが同様な内容をカバーしているため重複は避ける
4) トラム、バス、トロリーバス、公共交通コントロールシステムなどの車両及び機材供与等	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市公共交通車両の無償要望</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既に、モスタール、サラエボにバスが緊急復旧として無償供与されている</li> <li>現時点では復旧が終了しているとの判断(ドナー会議)</li> <li>サラエボ市で独自にトラムを購入する計画もある</li> </ul>	独自予算で近代化を進めているとの情報がある

要請・要望プロジェクト	要請・要望案件の内容及び現状	要請・要望案件関連事項及び補足	支援可能性
5) 道路建設機械(サラエボ、Gorazdeputevi, Cest Mostar, Krajinaputevi Bihac)	<ul style="list-style-type: none"> <li>4箇所への道路建設機材供与</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既にモスタール、パニャルカ等へ道路建設機械が無償供与されている</li> </ul>	<p>現段階での無償は説得力のある説明が必要</p>
6) 面談時に示された要請済案件	<ul style="list-style-type: none"> <li>3橋梁案件(Sarajevo- Tzula 間)の無償要請書コピーが手渡されたが、大使館では受領していない(室谷書記官)</li> <li>正式ルートを通して提出するように説明した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>世銀プロジェクト(Road Safety and Management)の対象と重複する可能性あり</li> <li>PIPにはサラエボ-ツツラ間(98km, FBiH/FE09/0050/04)の道路改良は中優先としてリストされている</li> <li>JICA-MPでは2006-2010に実施するプロジェクトとして取り上げている</li> <li>各要請案件の内容説明(特に必要性)が脆弱、具体的な要請説明が必要(JICA-MPを盾に取った説明が多い)</li> </ul>	<p>世銀プロジェクトが同様な内容をカバーしているため重複を確認する</p>
<b>BiH 鉄道公社(BiH RPC)</b>			
1) 欧州回廊 Vc(鉄道)路線近代化調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧州回廊 Vcに位置付けられ、BiHにとっても重要な南北幹線</li> <li>開発調査として要請がある Samac-Sarajevo-Capljina 間は、EU 鉄道基準を満たすための改良(総延長 406km)調査</li> <li>調査内容は新路線、既設路線改良、複線化など</li> <li>Sarajevo-Capljina 間が特に問題が多い、</li> <li>現在、EBRD(41 mil Euro)+EIB(20 mil euro)が軌道オーバーホールプロジェクト(Bradina-Konjic 間 26km)へ融資</li> <li>チェコが Sarajevo-Capljina 間のFS実施中、現在優先プロジェクトの選定中、フィージビリティ調査へ</li> <li>チェコが Vc の南部を調査中のため、日本政府へは北部 Vc (Bosanski Samac- Sarajevo)要請へ変更が必要</li> <li>TER(Trans-European Railway)-Medium 基準(運行速度(120km/h)との説明があった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BiH 運輸通信省では路線への防災連絡システム(岩石の落下)及びトンネル内廃水処理を要請</li> <li>Doboj-Zenica 間(80km)は現在複線、他は単線、Tuzla 周辺は未電化</li> <li>ボスニア・ヘルツェゴビナ国内の鉄道網は欧州回廊 Vc 及び欧州回廊 X パラレルとして位置付けられている。</li> <li>Reconstruction and development of the Railway Infrastructure in BiH - Investment Plan 2005-2009 (BHPRC)のなかで鉄道交通信号システム改良調査及び鉄道通信網改良調査が提案されているが一部の区間のみ</li> <li>現在、平均 50km/h で運行(WB)、最高 70km/h (BHPRC)、計画では 120km/h</li> <li>EIB+EBRD が Bradina-Konjic 間へリハビリ融資(61 mil Euro)</li> <li>年間旅客 105 mil、46 mil pax-km、年間貨物 5.91 mil t、311 mil.t-km(2003 年)</li> <li>EU 鉄道基準へのアップグレード時期尚早(EU, OHR)</li> <li>ポルトガルが BiH 連邦鉄道(ZFBH)へ貨物車両購入のため融資</li> <li>Tuzla-Zvornik 間は韓国政府が電化 FS 調査実施中(大字)</li> <li>アドリア海側の港湾 Ploce(クロアチア)では Mostar Aluminium (BiH の会社)が埠頭を使用している</li> </ul>	<p>開発調査 総合鉄道復旧整備計画調査(仮称) プロジェクト実施は円借款を期待 (運営レベル向上のための総合的なプログラム策定)</p> <p>短期専門家派遣(鉄道信号、軌道分野)又はプロ形</p>
2) 鉄道運行管理システム復	<ul style="list-style-type: none"> <li>要請内容は、安全運行信号システム、鉄道運行リモートコン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急プロジェクトは 2003 年に ZBH が 57%、ZRS が 43%</li> </ul>	<p>1)及び2)要請を一本</p>

要請・要望プロジェクト	要請・要望案件の内容及び現状	要請・要望案件関連事項及び補足	支援可能性
旧調査	<p>トロールシステム、踏み切り対策等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象は全国の路線</li> </ul>	<p>終了予定(JICA MP)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>EBRD により Traffic Lights and Remote Control System for Railway in Several Canton を実施中(2001-2005)</li> <li>現在、平均 50km/h で運行(WB)</li> <li>年間旅客 105 mil、46 mil pax-km、年間貨物 5 91 mil.t、311 mil.t-km(2003 年)</li> </ul>	<p>化して開発調査とする (総合鉄道復旧 or 近代化整備計画調査(仮称))</p>
<b>RS 運輸通信省</b>			
1)パニャルカ空港整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路の舗装改良、空港施設、航空管制設備などの無償供与を要望</li> <li>PIP に Development of Air Transport (RS/3430/0073/03)としてリストされている。(最優先)</li> <li>要請書未提出</li> <li>元軍用空港</li> <li>EU によりミニマム復興が実施されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regional Balkans Infrastructure Study-Transport (2003)に Core Airport として位置付けられているがプロジェクトは提案されていない</li> <li>Air Traffic Infrastructure Regional Study (ATIRS) by EIB が航空分野のベースとなっている</li> <li>CEATS (Central European Air traffic Services, Vienna)が完成(Upper air space in 8 countries)するまでは、北部 Zagreb (Croatia)、南部 Serbia (Belgrade) 管制に依存し、media airspace は Zagreb regional control (Croatia Control Limited)に依存する</li> <li>現在の利用者数は全国で約 34 万人、内サラエボが年間約 28 万人、パニャルカは 3 万人程度、JICA-MP では 2020 年に 25 万人(旅客)、2500 トン(貨物)を見込んでいる</li> <li>施設が老朽化しており滑走路や旅客ターミナル等のリハビリが要求されている。</li> <li>国土が狭く国内線は重視していない</li> <li>EC により管制塔復旧、滑走路舗装支援を実施済み(ミニマムレベル)</li> </ul>	<p>航空分野は EC が積極的に支援しているので要請書提出を待つて判断する</p>
2)サバ川航路リハビリ	<ul style="list-style-type: none"> <li>パニャルカ近郊に鉄鉱石鉱山があり、復旧されれば RS 経済へ裨益するとの認識はある</li> <li>安全航行のための航路機雷除去が当面の課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>内陸水運は交通モードとしては最も廉価</li> <li>流域に位置する産業(鉱工業)に関連してバルク品を輸送するのに適している</li> <li>河川港は鉄道との連携が重要</li> </ul>	<p>BiH 運輸通信参照</p>
<b>RS 道路公社</b>			
1)パニャルカードボイ間道路改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路改良</li> <li>現在、RS の予算で最適ルートを選定及び FS 調査を実施中</li> <li>JICA マスタープランでプレフィージビリティ調査を実施した区間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>要望は建設のためのプロジェクト融資</li> </ul>	<p>世銀が Road Safety and Management を実施中なので、対象路線を要確認 円借款</p>
2)道路付帯安全設備リハビリ	<ul style="list-style-type: none"> <li>トンネル内照明は内戦時に全て持ちさらされ、現在緊急復旧</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Road Safety and Management Project (WB)実施中</li> </ul>	<p>Road Safety and</p>

要請・要望プロジェクト	要請・要望案件の内容及び現状	要請・要望案件関連事項及び補足	支援可能性
リ(トンネル内ライティング及び排水処理(冬季凍結防止))	<ul style="list-style-type: none"> <li>との認識はある</li> <li>また、トンネル内の不十分な排水処理による冬季凍結による事故が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(2002-2007)、このなかで検討されている</li> <li>道路安全施設復旧として緊急性が高いが世銀の検討を待つ必要あり</li> </ul>	<p>Managementの結果を待ち可能性を検討する</p>
サラエボ市役所、BiH 連邦			
1) 道路網整備(4 区間) (サラエボ市運輸交通ネットワーク)	<ul style="list-style-type: none"> <li>無償として要請されている案件</li> <li>サラエボVcバイパス(4車線)、環状道路(4車線)、空港道路(4車線)、道路拡幅(4車線)の4プロジェクトから構成され、路線検討まで終了している。</li> <li>サラエボVcバイパスは EBRD+EIB によるファイナンスが予定されているので対象はその他の3セクションとなる</li> <li>道路拡幅プロジェクトは国会前の道路、非常に短い区間であり、他道路網との関連性が希薄</li> <li>要請されている道路改良プロジェクトは全て FD 側に位置する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サラエボバイパス(100 mil euro(要請書))は EBRD+EIB 融資(173.5 Mil EUR (Sarajevo Bypass 9km + Banja Luka - Gradiska 29km) が決定しているので除外、PIP ではバイパスコストは 35 mil EUR</li> <li>無償として要請されているプロジェクトコストは全体で、244 Mil EUR、バイパスを覗いて 145 Mil.EUR</li> <li>要請書では路線検討まで終了しているが経済分析は行っていない、必要性の説明が脆弱</li> <li>現在、市内に内戦前から実施している道路整備計画があり、本件との関連性説明がない</li> <li>PIB によると EIB 予算で Vc バイパス FS を実施中(2002-2005)、EIA レポートが提出された段階</li> </ul>	<p>Vc バイパスが完成すると他の路線整備の必要性が減少すると予測される。</p> <p>長期的な都市交通計画が必要</p>
ブルチコ市役所及びブルチコ港湾公社、BD			
1)ブルチコ港リハビリ及びサバ川航路リハビリ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ブルチコ港のリハビリテーションと拡張を要望</li> <li>現在、ほとんど復旧していない、現在の取扱高、年間15万トン(2003年)</li> <li>ブルチコ港について米国が Brcko Port facilities feasibility study (US TDA, 2000)を実施</li> <li>サバ川航路は、現在、関係4ヶ国でサバ川流域管理会議が設立(2002年)され、協議が進められている</li> <li>サバ川航路 Beograd-Brcko 間の深淺測量(OHR)が概ね終了し、具体的な支援プログラムが策定可能な状態</li> <li>2003年度、ブルチコ港リハビリテーション無償(リハビリコスト86 mil euro)が要請されたが、採択されなかった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>流域の鉱工業原料(バルク)の輸送に適している、内戦前までは重要な輸送手段であった</li> <li>後背地の鉱工業原料の輸送に利用されていたので、復旧すれば、周辺産業(鉱工業)への裨益効果が期待される</li> <li>内陸水運は最もコストが安いモード、鉄道との関連性が高い</li> <li>航路リハビリと河川港復旧はサバ川が国際河川であることから(関係4ヶ国で協議会を設立している)別々に考える</li> <li>ブルチコ港湾復旧が先決事項</li> <li>海外運輸協力協会による海外情報収集調査(2003年)実施</li> <li>BiH 政府として最優先プロジェクト(PIP)の位置付け</li> </ul>	<p>BiH 運輸通信省参照、</p> <p>短期専門家(港湾開発、臨港鉄道)派遣</p> <p>無償 or 円借款</p>

BiH. Bosnia and Herzegovina

RS Republic of Srpska

BiHRPC. Bosnia and Herzegovina Railway Public Corporation

BD. Brcko District

PIP: Public Investment Programme by Council of Ministers of BiH

### 3.4 具体的な協力案

協力案件の検討には以下の上位レベル視点と運輸交通分野の視点をベースに検討した。

#### 上位レベル視点

- 本邦技術が活用できる
- ボスニア・ヘルツェゴビナ側のニーズがある
- 国家計画など上位計画と整合している
- 西バルカン地域の安定化に寄与する広範な裨益効果が期待できる

#### 運輸交通分野の視点

- 完全な復旧と近代化
- 運輸交通ネットワークの強化

#### (1) 課題と問題点の整理

BiH の政府見解や国際コミュニティでは戦後の復興は概ね完了したと認識されているが、運輸交通全般を概観すると概ね戦争による復興支援は終了したと認識されている。道路分野、航空分野の復旧が概ね終了し近代化が課題となっている。

一方、主要交通ネットワークを構成する鉄道分野はミニマムなリハビリが実施され、国際列車の運営が再開されているものの軌道の能力や安全面で課題が残る。内陸水運はサバ川航路のリハビリ次第であるが、現在関係 4 ヶ国によりリハビリを調整中、同時に国内最大の河川港であるブルチコ港は使用に耐えない現状でありリハビリテーションが必要である。都市交通はバスやトラム等の車両が無償供与されたことで市民の足は確保されている。また、交通混雑に対してはサラエボバイパスプロジェクトが進捗中であり完成すればサラエボ市内の混雑は緩和される見込みである。

広域的な視点から考えると、ヨーロッパの運輸交通ネットワークとの接続を強化するためにはそれぞれのサブセクターが国際競争力に耐えるサービスレベルを確保することが要求される。また、戦争による被害は概ね復旧が終了しているが、今後は完全な復旧を目指す。



表 3-3 サブセクター別課題と必要な支援方向性

サブセクター	主要な問題点と課題	支援の方向性
道路	道路分野は幹線道路、準幹線道路は概ね復旧が終了しており、今後は Vc の近代化を初めとした道路整備へ向うと予想される。しかし、その費用を捻出するのが課題であり、公共投資を削減する MTDS-PRSP の発効などから PPP による整備など外国資本を含む民間資金を導入したメカニズムも必要となってくる。近代化を進めるとともに、まだ戦災により被害を受けた地方道路・橋梁についても完全な復旧が社会的に必要である。トンネル内の照明や排水問題などの安全面に関わる課題は早急な対応が必要である。	1) 既存プロジェクトが実施中のため、実施機関と調整をしながら見極める。 2) また、PPP などの整備手法導入を視野に入れる。
鉄道	鉄道の運行が出来るよう最低限の復旧が行なわれ、現在、国際列車も運営されている。しかし、営業速度は 30-70 km/h と軌道の容量である 100 km/h に満たない。また、鉄道運営会社がエンティティ別に別れていることは全国で 1000 キロ程度の営業路線長では採算に乗せるのは容易ではない。現在、補助金が支給され、また、職員数もそれぞれ多く民営化を念頭に置いたリストラクチャリングが要求されている。	1) 早急な経営改善とインフラリハビリテーション 2) 鉄道輸送のマーケティング
航空	ボスニア・ヘルツェゴビナの空港は地理的にそれぞれ近く、国内線は成熟していない。国際空港としてサラエボ空港はボスニア・ヘルツェゴビナの玄関空港であり、EU を中心にターミナルビルの立替や滑走路の再舗装がされ、年間28万人程度が利用している。経済的な妥当性を考慮しつつ、国際基準に準拠した整備が要求される。	国際基準に適合した空港施設と航空管制機器の整備
内陸水運	サバ川航路のリハビリテーションに伴い、河川港(ブルチコ)のリハビリテーションの優先度が上がってくる。これまで、運輸交通分野で復興が最も遅れているサブセクターであり、周辺の産業復興に伴い、鉄道とともに廉価な交通手段として利用が期待されている。	サバ川委員会による航路再開
都市交通	緊急運輸交通復旧プログラムにより市民の足となる公共交通機関は概ね復旧が完了している。短期的には幹線道路のバイパス建設が通過交通により渋滞解消手段として有効である。	車両の近代化、経営の効率化推進
インターモーダル輸送	各輸送機関が完全に復旧し、ネットワークが機能する段階において可能となる。また、産業復興との関連において需要が喚起される。	インターモーダルターミナル整備とシステム構築

## (2) 支援候補案件－ロングリスト

先のセクター別整備課題から、下記表に示す支援候補案件をリストした。ロングリストの検討では鉄道分野と内陸水運分野の復旧が遅れていることから優先度が高いが、道路分野や航空分野では、既に他のプロジェクトがカバーし重複の可能性があるので、ショートリスト化するには情報不足が多かった。今後は、特定のサブセクターへ専門家を派遣し、案件周辺の情報収集を一層行なうことが重要である。

表 3-4 案件形成案ロングリスト-サブセクター別

サブセクター	援助スキーム	案件案(仮称)	プロジェクト内容	優先度/タイミング
道路	無償	道路付帯安全設備復旧プロジェクト	1)トンネル内照明の復旧及び2)トンネル内凍結防止施設復旧など (世銀が実施している Road Safety and Management と調整の必要あり)	高/短期
	無償	サラエボーツツラ間道路橋梁改良プロジェクト	3橋梁、EU 設計基準による橋梁への更新 (世銀が実施している Road Safety and Management と調整の必要あり)	中/短期
	短期専門家	トンネル内地滑り診断	主要幹線道路のトンネルにおいて地滑りが見受けられるとの報告があり、その診断を行なう	高/短期
	円借款 SAPROF	欧州回廊 Vc (Visoko-South Zenica) 道路整備プロジェクト	38.1 km、既にプレフィージビリティ調査が実施されている区間へのプロジェクト融資(一部若しくは全区間)、	高/短期
		欧州回廊 Vc (Vlakovo-Tarcin) 道路整備プロジェクト	8キロの Vc 新路線、サラエボバイパス (EBRD + EIB) の南部延伸路線を対象としたフィージビリティ調査; 欧州道路規格 (Motorway)、トンネル1箇所 JICA-MP でも取り上げた	中/短期
	円借款	欧州回廊 Vc 道路整備プロジェクト	現在フィージビリティ調査が実施されている区間へのプロジェクト融資 (Samac-Doboj-Sarajevo-Mostar-Ploce)	高/中期
	円借款	欧州回廊 Vc (Podlugovi-Visoko-Skan) 道路整備プロジェクト	<del>サラエボ近郊の供用中4車線道路の延長、設計が終了していると思われる区間へのプロジェクト融資</del> (建設がはじまったとの情報あり)	低/短期
	円借款	Banja Luka-Doboj 間道路改良プロジェクト	JICA 運輸交通マスタープランでプレ FS 実施、現在 RS 予算で FS 実施中 (世銀が実施している Road Safety and Management と調整の必要あり)	中/中期
鉄道	開発調査	総合鉄道近代化整備計画調査	1) 既存 路線の能力の範囲での通常営業レベルまでの復旧計画(貨物輸送)と2) TER 基準 (Medium) を満たす場合の整備計画策定; 路線のリハビリ、信号システム、運行管理計画、電力供給、プロジェクト実施計画、経済財務分析、環境配慮、鉄道経営など	高/短期
	短期専門家/プロ形	鉄道保線	Vc 軌道診断及近代化促進プログラム作成、1ヶ月、高速化(現在の軌道での許容速度)など問題点と整備可能性を明確にする	高/短期
	短期専門家/プロ形	鉄道信号制御	鉄道信号システム復旧プログラム作成など問題点と整備可能性を明確にする	高/短期
	技術研修	鉄道分野	鉄道運行管理、信号制御、保線など (現在実施中の国別特設4年次及び5年次を利用する)	高/短期
	円借款	欧州回廊 Vc(鉄道) Sarajevo-Ploce 改良プロジェクト	チェコが調査している区間の軌道オーバーホール、信号施設、電力供給設備、運行管理システムなど鉄道運行にかかわる改良	中/中期
航空	円借款	バニャルカ空港近代化プロジェクト	要請を待って検討する	低/短期
港湾	無償	ブルチコ港復旧整備プロジェクト	臨港線を含むブルチコ港の機能回復プロジェクト;	高/短期

サブセクター	援助スキーム	案件案(仮称)	プロジェクト内容	優先度/タイミング
			港湾内部インフラ整備、倉庫等の復旧、港湾内鉄道及び道路復旧、臨港線復旧、浚渫、パースリハビリなど	
	円借款、SAPROF	ブルチコ港復旧整備プロジェクト	+プロジェクト融資 港湾内部インフラ整備、倉庫等の復旧、港湾内鉄道及び道路復旧、臨港線復旧、浚渫、パースリハビリなど	高/短期
	円借款、SAPROF	サバ川航路リハビリ	サバ川委員会の進捗をみながら対応する浚渫、航行安全標識設置など	高/短期
	短期専門家/プロ形	ブルチコ港復旧アクションプログラム策定調査	ブルチコ港復旧促進プログラム作成、US TDA調査のレビュー、深淺測量のレビュー、サバ川航路リハビリ状況、復旧コストの概算など	高/短期
	研修	港湾分野技術研修	港湾運営管理、積荷管理、関税手続き、臨港鉄道など(現在実施中の国別特設4年次及び5年次を利用する)	高/短期
都市交通	開発調査	サラエボ都市圏総合都市交通計画調査又は総合都市開発調査	社会経済情勢が変化した内戦後、総合的な都市交通計画調査は実施されていないため、調査実施の意義はある。 公共交通を主体とした交通体系調査	中/中期
全般	長期専門家	運輸交通計画	BiH 運輸通信省(1-2年)、運輸交通分野支援のための長期専門家(案形成支援)	高/短期
	研修	物流インフラ運営	インターモーダル輸送促進と運輸交通ネットワークを考慮した物流システムの研修	中/中期

出典:これまで調査結果より作成

### 3.5 案形形成候補案件

本調査の目的である円借款案件へ繋がるようなフィージビリティ調査などの案件形成は、現在、JBI Cが、“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(案件発掘型)”の実施を予定しており、その結果を待って案件を形成するのが効果的且つ合理的と考えられる。したがって、形成案件の絞込みは割愛した。しかし、有望案件として、下記の案件案がこれまでの調査結果より見出された。

- 鉄道近代化調査(開発調査)
- ブルチコ港湾リハビリテーション及び拡張(円借款など)
- 運輸交通分野援助支援専門家派遣

#### 4. 調査のまとめ

本プロジェクト形成調査は、ボスニア・ヘルツェゴビナ国の運輸交通全分野を対象に要請されている案件をベースに具体的なプロジェクト(円借款など)へ繋がるプロジェクト形成を目的に実施されたが、要請案件の内容や背景が必ずしも妥当性があるものばかりではなく、また、他の援助機関による新たな支援の実施や援助動向の変化、中期国家開発計画の策定、ボスニア・ヘルツェゴビナ国に留まらず周辺地域を考慮したアプローチの必要性など、新たな視点で支援策を検討していくことが認識されたことから、運輸交通分野全体の支援状況を概観するとともに、支援の方向性を見極め、支援可能プロジェクトのファイナディングに重点を置いた。そして、その結果をロングリストとして示した。以下にその支援方向性や留意点などを説明する。

##### (1) BiH の社会経済情勢を考慮した支援

既に十分な復興支援投資資金が投下され、概ね復興が終了しているという認識から、今後は、経済発展を支援するインフラストラクチャー整備支援が必要となる。しかし、融資額が許容限界に近く、マクロ経済政策による公共事業費削減などから、輸出信用機関による保証を取り付けた民間融資、民間活力を利用したインフラ整備手法の導入などが課題である。

また、中期開発戦略(MTDS-PRSP)及びその実施プロジェクトプログラムである公共投資計画(2004—2006)の策定など、計画的に投資を実施する素地が固まりつつあることから、上位計画との整合性に留意することが重要である。

##### (2) バルカン地域全体を考慮した運輸交通ネットワークの強化と近代化

ボスニア・ヘルツェゴビナ国の地理的な位置付けと経済及び市場規模から近隣諸国や欧州諸国と交流する近代的なネットワーク整備が課題である。運輸交通ネットワークは旧ユーゴスラビア時代に形成され、その後、紛争を経て分割されたものであり、小規模かつ、周辺諸国に依存する運輸交通ネットワークといっても過言ではなく、ボスニア・ヘルツェゴビナが位置する西バルカン地域の運輸交通ネットワークを視野に入れた経済インフラストラクチャー整備支援が重要である。

##### (3) 要請案件背景

指示書に示されている要請済み案件と打合せ時に要望された案件などについて背景を調査した。その結果、要請書の内容が日本の援助スキムとかけ離れていたり、他のプロジェクトと重複していたりと要請書の質に問題があるように感じた。また、要請書の中でその案件の必要性が脆弱であり、そのまま要請どおりに受けることは困難であると判断される案件が少なくなかった。

その中で、鉄道近代化開発調査については、優先分野でもあり、短期専門家を派遣するなどフォローが必要である。また、鉄道分野は技術的な面ばかりでなく経営面の改革が必要不可欠な経営状態にあり、将来的に2社統合、上下分離などの経営改善が早急に必要状況にある。

そして、ブルチコ港湾施設リハビリテーションと拡張については、サバ川委員会及びフィージビリティ調査へ資金を拠出した米国貿易開発庁の動向を視野に入れながら検討を深めることが重要である。

##### (4) JICA 運輸交通マスタープランのフォローアップ

BiH を対象とした運輸交通マスタープランとしては戦後初めての調査であり、各方面から評価が高く、国家計画への直接的な採用は見送られたが、セクター別には国家レベル、エンティティレベルで有用な計画との評価を得ている。また、マスタープランの結果は、その後、実施された各サブセクター調査やプロジェクトへ継承されている。一方、政府内部からはマスタープランをどのように実施していくのが課題とのコメントも聞かれた。

## (5) 運輸交通分野新規案件ロングリスト

本調査では、要請されている案件の背景調査結果やインタビュー及び動向調査の結果、支援可能な案件を援助スキム別にロングリストとして示した。ロングリストの検討では鉄道分野と内陸水運分野の復旧が遅れていることから優先度が高いが、道路分野や航空分野では、既に他のプロジェクトがカバーし重複の可能性があるなど、ショートリスト化するには情報不足が多かった。今後は、特定のサブセクターへ専門家を派遣し、案件周辺の情報収集を一層行なうことが重要である。

今後は、優先案件に対して広域的な運輸交通ネットワークや社会経済動向などを視野に入れながら精査し、ショートリストを作成し、ボスニア・ヘルツェゴビナ及び国際機関との調整の上、検討を実施していくことが効果的である。

### 優先度の高い分野と案件

- 鉄道近代化調査(開発調査)
- ブルチコ港湾リハビリテーション及び拡張(円借款など)
- 運輸交通分野援助支援専門家派遣
- 長期的には物流インフラ整備や物流システム構築

## (6) マルチモーダルトランスポート

それぞれの運輸交通サブセクターの復興が完了し、近代化が終了し、よりリーズナブルな交通機関内での連携が可能となってくる。したがって、鉄道、内陸水運、道路など一貫した連携輸送形態への転換が今後の課題となる。本調査段階では、まだ、交通機関の完全な復旧が短期的な優先事項と認識されたので、特定の案件案を見出していない。今後、各サブセクターの復旧が進捗するにしたがってマルチモーダル輸送の要求が高まると考えられる。

## (7) 運輸交通分野援助支援専門家派遣

短期間に一国の運輸交通事情を把握することは容易ではなく、特に、BiHのような紛争後の復興期にあり情勢の変化が激しい国においては尚更である。経常的に当該セクターをフォローアップしつつ、案件を形成していくことが支援の効率的、効果的な実施に繋がると考えられる。また、要請書の内容を精査する限り、事前に援助国の支援の下に被援助国側と要請案件を検討する支援も必要と感じた。したがって、運輸交通分野の援助支援専門家を派遣することにより、スムーズな支援が実施できると考えられる。

## (8) 今後の支援の方向性

以上のように当初とは調査の視点が変化しているが、支援を必要とするセクターに変化はないと考えられる。今後は、JBIC が実施を計画している、“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”結果を踏まえて、支援案件の深度化を図ることが効率的な支援に繋がると考えられる。以下にその留意点を示す。

- 支援機関間及び BiH 機関との更なる調整
- 融資限界を考慮した融資とその他の支援の実施
- 西バルカン地域を考慮した運輸交通ネットワークの強化支援

## 5. 付属資料

## 5.1 主要面談者リスト

在オーストリア日本国大使館	上田 晋	一等書記官
JICAオーストリア事務所	村岡敬一	所長
同上	伏見勝利	職員
在ボスニア・ヘルツェゴビナ日本国大使館	小滝義昭	臨時代理大使
同上	Mr.Ryutaro Murotani	書記官
同上	Ms.Yumiko SAITO	専門調査員
BiH 外務省	Mr.Murat-Muhamed Ramadanovic	Minister-Counsellor, Head of Department
BiH 対外経済貿易省	Mr.Nebnad Pandurevic	Assistant Minister
BiH 運輸通信省	Mr.Izet M. Bajrambasic	Assistant Minister
同上	Mr.Nikola Sego	Secretary
BiH 鉄道公社	Ms.Borka Trkulja	General Director
同上	Ms.Hamdija Taljic	Vice General Director
同上	Ms.Dragan Calovic	Director of PIU
FBiH 運輸通信省	Mr. Sci.Zaim Heco	Counsellor of Minister
同上	Mr. Izet Mehinagic	
FBiH 鉄道会社	Mr.Faruk Curcic	Advisor of General Manager
同上	Mr.Smajo Salketic	Operation Manager
RS 運輸通信省	Mr.Marinko Biljanovic	Assistant Minister, air, water and railway
同上	Mr. Cicic Mirscav	Assistant Minister, road
同上	Mr. Dhamie Miljevic	President, the management board of Banja Luka Airport
同上	Mr. Velimir Bobic	General Manager of Banja Luka Airport
RS 道路公社	Dr. Dragan Mihajlovic	Acting Director
サラエボ市役所	Mr.Milorad Kojovic	Secretary of City Administration
同上	Mr. Sbahudin Pelja	Assistant Mayor for Urban Planning
同上	Mr. Kemal Bajramovic	Head of Local Business Department
ブルチコ行政区	Mr.Admir Nukovic	Head of Urbanism, Real Estate Affairs and Economic Development Dept., Brcko District,
同上	Ms.Amra Abadzic	Head of Sub-department for Strategic and Economic Development, Brcko District
ブルチコ港湾公社	Mr. Mladen Rogic	Director, Brcko Port Public Company
ローカルコンサルタンツ	Prof.Dr.Esref Gacanin	IPSA
同上	Mr. Mensur Derviskadic	IPSA
World Bank	Ms.Mirjana Karahasanovic	Operation Analyst
EBRD	Mr.Aygen Yayikoglu	Head of Office
同上	Mr.Josip Polic	Senior Analyst
EU	Mr. Goran Filipovic	Task Manager
OHR	Mr.Vedad Ramljak	Economic Advisor, Economic Department
同上	Mr. Kevin Sullivan	Spokesman, Press Office
TINA Vienna	Mr. Wolfgang Pfaff	Project Manager

## 5.2 議事録

JICAオーストリア事務所  
在オーストリア日本大使館  
BiH 外務省  
BiH 運輸通信省  
BiH 対外経済貿易省  
FBIH 運輸通信省  
サラエボ市役所  
欧州連合(EC)  
BiH 鉄道公社  
BiH 統計庁  
EBRD  
FBIH 運輸通信省  
BiH 統計庁  
RS 運輸通信省  
RS 道路公社  
世界銀行 BiH 事務所  
OHR  
ブルチコ行政区及びブルチコ港湾公社  
(打合せ順)

## 議 事 録

日時:	2004年9月27日(月) 9:15-9:45
打合せ先:	JICAオーストリア事務所
出席者:	JICAオーストリア事務所 村岡所長、伏見職員、高橋企画調査員(調査団員)  調査団 飯尾
議事:	<p>調査にあたって村岡JICA所長よりボスニア・ヘルツェゴビナの情勢等留意事項の説明があった。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 世銀が作成した MTDS(中期開発戦略)が援助のベースになっている。</li> <li>2) BiH 対外経済貿易省が UNDP の支援により作成している PIP(Public Investment Programme)がプロジェクトのロングリスト的な性格になっている。</li> <li>3) 上記を参考にして優先プロジェクトを検証する。</li> <li>4) EU 関係プロジェクトは EU 統合庁が所轄している。</li> <li>5) OHR(Office of High Representative)がボスニア・ヘルツェゴビナの行政機構を管轄している</li> <li>6) ボスニア・ヘルツェゴビナは行政組織が複雑且つ利権がらみが多いので援助機関の意見を聞き、ボスニア・ヘルツェゴビナ政府へプロジェクト案を提案しながら調査を進める。</li> <li>7) ボスニア・ヘルツェゴビナ政府は 2009 年に EU へ加盟を考えている</li> <li>8) 本調査は TOR 案の作成まで行なう。</li> </ol>
要請事項:	なし
収集資料:	Public Investment Programme(インフラ部分)コピー
その他:	携帯電話貸与(Nokia0664-487-8142)+充電器 現地業務費受領



## 議 事 録

日時:	2004年9月27日(月) 11:00-11:30
打合せ先:	在オーストリア日本大使館 Hessgasse 6, 1010 Vienna Austria Tel. 01-531-920 Fax 532-2606
出席者(先方):	上田 晋一等書記官
出席者(調査団):	伏見職員(JICAオーストリア事務所) 高橋企画調査員(JICA オーストリア事務所、調査団) 飯尾団員(調査団)
議事:	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 開発調査によるフィージビリティ調査の実施から円借款へ繋ぐような案件形成に期待するが、現地で情報収集の上、指示書にこだわらず案件形成を実施してほしい。</li> <li>2) 道路建設機械の無償案件は1998年にバニャルカ及びサラエボを対象として実施しているが、民族のバランスを取るためFD側(サラエボはボスニア・ヘルツェゴビナの首都との位置付けから別物)への供与がFD運輸通信省からハイレベルで要請されている。</li> <li>3) 上記道路建設機械の無償案件は現在情報不足である。</li> <li>4) ブルチコ港湾リハビリテーション無償資金協力は、供与が困難との判断がある。また、JTCA(海外運輸協力協会)が、昨年、情報収集調査を実施しているが無償資金協力では低優位である。</li> <li>5) Sarajevo-Tuzla 間の橋梁案件が無償として要請がある。SFOR がフィージビリティ調査を実施した。</li> <li>6) Krivaja 川橋梁案件について要請があるが、根拠が不明確であり案件としては低優位である。</li> <li>7) Vc鉄道案件は円借款へ繋がる可能性がある。</li> <li>8) Vcの終点、アドリア海側の港湾(クロアチア)はボスニア・ヘルツェゴビナにとって重要なインフラであり、政府は使用契約をしている。</li> <li>9) サバ川内陸航路及びブルチコ港、シャマツツ港リハビリテーションは開発調査、円借款へと繋ぐことは可能である。</li> </ol>
要請事項:	なし
収集資料:	社団法人海外運輸協力協会(JTCA)海外情報収集調査 欧州A班報告書-ボスニア・ヘルツェゴビナ、クロアチア平成15年10月(借用)
その他:	なし

## 議 事 録

日時:	2004年9月28日(火) 9:30-10:30
打合せ先:	ボスニア・ヘルツェゴビナ外務省 Ministry of Foreign Affairs, BiH (BiHMOF)
出席者(先方):	Mr. Mohamed RAMADANOVIC, Minister-Consular, Head of Department, Department for Economic Multilateral Relations and Reconstruction
出席者(調査団):	高橋典子企画調査員(JICAオーストリア事務所) 飯尾彰敏 Ms. Anida Hadzic(通訳)
議事:	<p>1) ミッションの目的を Mr. Mohamed RAMADANOVIC へ説明、既にレターを受領、了解しているとのこと。</p> <p>2) 公共交通復旧(サラエボ、モスタール、バニャルカ)及び橋梁4橋復旧を含む無償資金協力、ボスニア・ヘルツェゴビナ運輸交通マスタープランをはじめとする開発調査など、日本政府の復興支援に謝意があった。</p> <p>3) JICA 運輸交通マスタープランは運輸交通セクター全体の復旧及近代化を示した計画であり評価されている。しかし、政府(内閣評議会:BiH Council of Ministers)として採用していない現状にある。</p> <p>4) 本マスタープランの問題点はプロジェクトをどのように実施するかにある。(プロジェクトファイナンス)</p> <p>5) サラエボオリンピック施設の復旧と選手の育成に関して日本の無償で支援、若しくは、民間とのJVで復旧は可能だろうかとの問い合わせあり。</p> <p>現地調査終了時に再度訪問すること約束する。</p> <p>その他 Mr. Mohamed RAMADANOVIC は着任したばかりである。</p>
要請事項:	なし
収集資料:	なし
その他:	なし

## 議事録

日時:	2004年9月28日(火) 10:30-11:30
打合せ先:	ボスニア・ヘルツェゴビナ運輸通信省 Ministry of Transport and Communications of Bosnia and Herzegovina (BiHMOTC)
出席者(先方):	Mr. Izet BAJRAMBASIC, Assistant Minister for Infrastructure, Mr. Nikola SWGO, Secretary
出席者(調査団):	高橋典子企画調査員(JICAオーストリア事務所) 飯尾彰敏 Ms.Anida Hadzic(通訳)
議事:	<p>JICA運輸交通マスタープラン</p> <p>1) JICA による運輸交通マスタープラン(BiHTMAP)はデイトン合意後、ボスニア・ヘルツェゴビナ国において初めてのマスタープラン策定である。</p> <p>2) 本マスタープランは評価が高いが、国家レベルでは採用されていない。</p> <p>BiH 運輸通信省</p> <p>3) 運輸通信省の組織は1.5年前(2003年4月ごろ)改組された。新組織は80のポジションがあり、現在50ポジションが満たされている。新組織図は資料のとおり。</p> <p>4) BiH 運輸通信省の行政権限は、国際機関、2国間援助機関、国際条約、ボスニア・ヘルツェゴビナ連邦及びスルプスカ共和国との調整機能及び運輸交通分野の法制度などであり、サブセクターでは、道路、鉄道、航空、内陸水運、パイプラインの交通を管轄する。航空に関しては、ICAO と協力して Directorate of Civil Aviation (State Level)が担当している。</p> <p>5) また、運送業の許認可権も有する。</p> <p>6) 現在、道路法及び鉄道法を準備中である。</p> <p>優先プロジェクト</p> <p>7) BiH 運輸通信省の優先プロジェクトは1. 欧州回廊 Vc 道路、2. サバ川航路の及び河川港(Brcko 及び Samac 港)のリハビリである。</p> <p>8) 欧州回廊 Vc については、現在 Council of Ministers の予算でフィージビリティ調査をこれから実施する予定である。終了は2005年7月を予定している。</p> <p>9) このフィージビリティ調査は、Vc を4セクション(Samac-Doboj, Doboji-Sarajevo, Sarajevo-Mostar, Mostar-Caplina)に分割して予備設計を実施し、2セクション(Samac-Sarajevo, Saraevo-Caplina)でフィージビリティ(費用便益)を推計予定である。</p> <p>10) 道路分野では世銀により Road Safety and Management Project が実施中である。</p> <p>11) Transport Strategy and Policy Study が EBRD により2004年12月から実施予定である。これは運輸交通分野の短期及び中期計画を補足するものである。</p> <p>12) EBRD 及び WB は鉄道を支援している。</p> <p>13) サバ川河川港については米国 TDA(貿易開発庁)がブルチコ港の FS を実施した。</p> <p>14) サバ川航路に関しては、2002年関係国(スロベニア、クロアチア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、セルビア・モンテネグロ)で調整評議会が設立された。</p>
要請事項:	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新組織図</li> <li>● 運輸通信省法</li> <li>● Vc道路フィージビリティ調査仕様書</li> </ul>
収集資料:	なし
その他:	なし

## 議 事 録

日時:	2004年9月28日(火) 14:00-15:00
打合せ先:	ボスニア・ヘルツェゴビナ対外経済貿易省 Ministry of Foreign Trade and Economic Relations (MOFTER)
出席者(先方):	Mr. Nenad PANDUREVIC, Assistant Minister Sector for Economic, Development and Entrepreneurship Ms.Edina TOPCAGIC (PIP 担当)
出席者(調査団):	高橋典子企画調査員(JICAオーストリア事務所) 飯尾彰敏) Ms.Anida Hadzic (通訳)
議事:	<p>対外貿易省の役割と復興支援及び近代化に関して主にインタビューした。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) MOFTER は国際機関との調整を主たる役割としている。</li> <li>2) EU 関係は Unit for EU Aid が担当している</li> <li>3) Public Investment Plan (PIP)は UNDP の支援で作成されている</li> <li>4) Aid Coordinator はドウシャンカさんが担当している</li> <li>5) PIP は Council of Ministers で採択された内容である</li> <li>6) PIP は毎年更新され、3年間の計画目標である</li> </ol>
要請事項:	なし
収集資料:	BiH Public Investment Programme 2004-2006 (BiH Council of Ministers)
その他:	なし

## 議 事 録

日時:	2004年9月29日(水) 9:30-11:00
打合せ先:	ボスニア・ヘルツェゴビナ連邦運輸通信省 Ministry of Transport and Communications, Federation of Bosnia and Herzegovina (FBiHMOTC)
出席者(先方):	Mr. Zaim HECO, Assistant Minister Mr. Izet MEHIUNAGIC, Advisor to Minister (Railway)
出席者(調査団):	高橋典子企画調査員(JICAオーストリア事務所) 飯尾彰敏 Ms. Anida Hadzic(通訳)
議事:	<p>ボスニア・ヘルツェゴビナ連邦からの要請案件についてインタビューした。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) JICAによる運輸交通マスタープランは国会(Council of Ministers)では承認されていない。</li> <li>2) 数々の要請案件(道路分野、鉄道分野、都市交通分野、道路建設機械など)について要請リスト(全て無償)をベースに説明あった。</li> <li>3) その他、追加要請書のコピー3件(サラエボーツツラ間道路橋梁無償)が手渡された。本件、日本政府まで届いていないことを説明した。</li> <li>4) JICA 研修についてインターモーダル輸送について説明があった。</li> <li>5) 要望が多岐にわたること、特に鉄道分野の要望が多いことから、日を改めて打合せをすることにした。次回打合せは、9月30日(金)9:30、FBiH 運輸通信省にて</li> </ol>
要請事項:	なし
収集資料:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Railway Investment Plan 2004-2009</li> <li>• Long list for Grant Aid of Japanese government</li> <li>• 要請書3件</li> </ul>
その他:	なし

## 議 事 録

日時:	2004年9月29日(水) 10:30-11:30
打合せ先:	サラエボ市役所 Sarajevo City Government, Federation of Bosnia and Herzegovina
出席者(先方):	Mr. Sabahudin PELJA (Assistant Mayor for Urban Planning) Mr. Milorad Kojovic (Secretary of City Administration) Mr. MUSINOVIC Semir, Higher Expert Advisor, Urban Planning Section Mr. Mensur DERVISKADIC, Eng., IPSA、他1名
出席者(調査団):	高橋典子企画調査員(JICAオーストリア事務所) 飯尾彰敏 Ms. Anida Hadzic(通訳)
議事:	<p>サラエボ市から要請されている案件について</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 償資金協力として要請されている案件(4道路案件)についてプロジェクターを使ってプレゼンテーションが行なわれた。</li> <li>2) No.3のVcバイパスは EBRD によりフィージビリティ調査が実施される予定、その後EIBによる融資の見込みが立っている。</li> <li>3) PIPにはNo. 3はリストされているがその他は含まれていない。</li> <li>4) No.1がサラエボ市役所としては優先度の高いプロジェクトである。</li> <li>5) No.2は空港への道路であり、現在最も混雑している。</li> <li>6) No.4は、既存橋梁では容量が少なく、上流方向に新設する計画である。</li> <li>7) 本案件は FBiH 運輸通信省と協議済みである。</li> <li>8) 調査団としてはプロジェクトの位置付けやコスト等から何れのプロジェクトも無償資金協力の範囲ではないことを説明、円借款へ繋ぐ方策を取るようアドバイスした。</li> <li>9) 円借款の融資条件を後日サラエボ市役所へ連絡する。</li> </ol> <p>サラエボ都市計画について</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>10) サラエボ市には旧ユーゴスラビア時代に策定された、General Urban Plan 1985-2015 が存在するが、その後の情勢の変化に対応した更新は行なわれていない。</li> <li>11) General Urban Plan の変更は必要であるが Council of Ministers での承認が必要となる。</li> </ol> <p>サラエボ首都圏は、 Dayton 合意後、市の境界が変更された。要請された案件は全てボスニア・ヘルツェゴビナ連邦内で、市域が広がるスルプスカ共和国側は含まれていない。</p> <p>その他</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>12) 現地踏査は別の機会に行なう。</li> </ol>
要請事項:	なし
収集資料:	Project description of Sarajevo Road Improvements (No.1, No.2, No.3, No.4)
その他:	なし

## 議 事 録

日時:	2004年9月29日(水) 14:00-15:00
打合せ先:	European Commission in Bosnia and Herzegovina
出席者(先方):	Mr.Goran (Task Manager)
出席者(調査団):	高橋典子企画調査員(JICAオーストリア事務所) 飯尾彰敏
議事:	<p>EU の援助動向についてインタビューした</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) EU は EIB・EBRD とともに航空分野、鉄道、国境交通、道路(サラエボバイパス、パニャルカー Gradiska)などを支援している。</li> <li>2) 航空分野は今後も EU が支援していく予定である。</li> <li>3) EU の今後の方針は策定されているがインフラストラクチャーについては明確になっていない。また、インフラストラクチャーへの融資については近代化には多額な投資が伴うのでどこまで支援していくか不透明である。</li> <li>4) さらに、BiH の許容融資額がほぼ限界であり、慎重に検討していきたい。</li> <li>5) EU としては、今後 TA を中心に支援していく。</li> </ol> <p>今後は必要に応じて電話でのインタビューを要請した。</p>
要請事項:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EU Project List</li> </ul>
収集資料:	なし
その他:	なし

## 議事録

日時:	2004年9月30日(木) 9:00-10:20
打合せ先:	ボスニア・ヘルツェゴビナ鉄道公社 Bosnia and Herzegovina Railways Public Company (BiHRPC)
出席者(先方):	Ms. Borka TRKULJA, Director General Mr. Hamdija Taljic, Vice General Manager for Operations Mr. Dragan Calovic, PIU Director 通訳
出席者(調査団):	高橋企画調査員(JICAオーストリア事務所) 飯尾彰敏 Ms. Anida Hadzic(通訳)
議事:	<p>鉄道分野の現状と支援動向をインタビューした。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Investment Plan 2004-2006 を作成し、近代化へ向けて追加投資をしていきたい。</li> <li>2) 日本政府に要請した調査は2件、1) Vc路線の近代化調査と2) 信号制御を含む安全運行管理システム調査である。</li> <li>3) 現在、鉄道が運営しているものの、内戦を経て長期間メンテナンスが実施されていなかったことから、軌道のオーバーホールが必要である。</li> <li>4) また、安全運行面に関して脆弱であり、現在の運行速度は30-70km/hに留まっている。</li> <li>5) 現在、EIB 及び EBRD の支援により、Vc 南部(Konic)においてトラックオーバーホールを実施中である。</li> <li>6) さらに、Vc 南部(Sarajevo-Metokovic)において、チェコ政府支援により軌道リハビリテーション FS が実施中である</li> </ol> <p>Ms. Borka TRKULJA, Director General は、ZRS 出身でサラエボ、ドボイ両事務所に勤務している。</p>
要請事項:	なし
収集資料:	組織図(BiHRPC)
その他:	Railway Investment Plan 2004-2009 は入手済み



## 議 事 録

日時:	2004年9月30日(木) 11:00-12:00
打合せ先:	ボスニア・ヘルツェゴビナ統計庁 Statistics Agency of Bosnia and Herzegovina (SABH)
出席者(先方):	Ms. Jelena Miovcic, Deputy Director
出席者(調査団):	高橋企画調査員(JICAオーストリア事務所、調査団) 飯尾団員(調査団) Anida Hadzic(通訳)
議事:	<p>統計の現況についてインタビューした。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 統計庁は1997年に設立され、統計庁法が2004年4月施行された。</li> <li>2) 統計庁はEUの統計基準で統計を取ることを目指している。</li> <li>3) 最後のセンサスは旧ユーゴスラビア時代の1991年に実施されたが、ボスニア・ヘルツェゴビナとしてのセンサス実施は今のところ未定(センサス法の未整備)である。</li> <li>4) 財務統計はIMFの支援により中央銀行が担当している。</li> <li>5) ここでの統計はボスニア・ヘルツェゴビナ連邦統計局及びスルプスカ共和国統計局をまとめて国家レベルの統計書を発行している。</li> <li>6) 統計庁の4年計画では、現在二つのエンティティでの統計手法が異なるので同じ手法で統計を取ることを計画している</li> <li>7) PHAREの支援によるプロジェクトが現在進行中である。</li> <li>8) 最新統計は、WEBサイト(<a href="http://www.bhsa.ba">http://www.bhsa.ba</a>)よりダウンロード可能である</li> <li>9) 統計は四半期ごとに更新している。</li> </ol>
要請事項:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 現在の統計書</li> <li>• 運輸交通統計</li> </ul>
収集資料:	なし
その他:	なし

## 議 事 録

日時	2004年9月30日(木) 16:00-17.00
打合せ先	European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) 欧州復興開発銀行
出席者(先方)	Mr.Aygen Yayikoglu, Head of Office Mr Josip Polic, Senior Analyst
出席者(調査団):	室谷書記官 高橋企画調査員(JICAオーストリア事務所、調査団) 飯尾団員(調査団)
議事:	EBRD の支援についてインタビューした。  <ol style="list-style-type: none"> <li>1) EBRD は主に市場経済化支援のため民間部門への融資を実施しているが、経済インフラ分野(道路、鉄道など)へも融資を実施している。</li> <li>2) Railway Recovery Project へ EIB と協調融資(61 million EUR)を実施している。このプロジェクトはトラックオーバーホール、トンネル復旧、信号システム改良、修理工場復旧等から構成される。また、機関車の修理(1.8 million EUR)も行なう予定である</li> <li>3) このプロジェクト融資の原資はカナダ、日本からによる</li> <li>4) トンネル復旧は地下水による排水処理が問題である</li> <li>5) 道路には EIB との協調で 155 million EUR 融資する。</li> <li>6) 道路プロジェクトはサラエボバイパス(FBiH 道路局)建設、パニャルカーボサンスキー・グラディスカ改良(RS 道路局)、交通政策 TA から構成される。</li> <li>7) 交通政策 TA は今後の優先プロジェクトを検討する。</li> <li>8) Vc 道路改良は 2.5 Billion EUR と見積もられ、GDP の 50%となり、プロジェクト推進は容易ではない</li> <li>9) その他、韓国政府がツツラからセルビア・モンテネグロ国境までの鉄道電化フィージビリティ調査、ポルトガル政府が貨車購入のため借款を実施している。サバ川航路リハビリテーションは現在国際間で調整中である。</li> </ol>
要請事項:	なし
収集資料	Spotlight on south-eastern Europe An overview of private sector activity and investment
その他	なし

## 議 事 録

日時:	2004年10月1日(水) 9.30-11.00
打合せ先	ボスニア・ヘルツェゴビナ連邦運輸通信省 Ministry of Transport and Communications, Federation of Bosnia and Herzegovina (FBiHMOTC)
出席者(先方)	Mr Izet MEHIUNAGIC, Advisor to Minister (Railway) Mr. Faruk Curcic, Advisor of General Manager Mr.Samjo Salketic, Operations Manager
出席者(調査団)	飯尾彰敏団員 Ms.Amda Hadzic(通訳)
議事	<p>鉄道分野に絞り、要請されている案件2件に内容について確認した。</p> <p>汎欧州回廊(鉄道)改善計画調査</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) トラックオーバーホールが最優先であるが、将来的に欧州ミディウム規格である営業速度 120-160km/h で運行するためにはどのような施策が必要かを検討してほしい。</li> <li>2) サラエボ以南の路線(Sarajevo-Caplna)は山岳地帯を通過しており、落石による防災対策、トンネル内の排水対策、勾配区間の信号システムなど対策が必要。</li> </ol> <p>鉄道網運行管理システム整備計画調査</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 現在運行できる最低のレベルで復旧が行なわれ、鉄道の運行が再開されたが、高速で鉄道を安全に運行させるためには、全路線の信号システムの自動化など改良する必要があり、整備内容を検討してほしい。</li> </ol> <p>その他</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) EBRD 及び EIB から融資を受けているが、その範囲は一部であり、通常営業レベルまで復旧させるには、今後さらに投資が必要である。</li> <li>2) 機関車や車両の更新が進められているが、20-25年使用している機関車など老朽化した車両のオーバーホール及び近代化(新機関車購入)が必要である。</li> <li>3) 鉄道分野は貨物輸送が重要と考えている。今後は、欧州諸国と同様、上下分離などの経営改善が必要と認識している。</li> </ol>
要請事項:	なし
収集資料:	なし
その他	なし

## 議 事 録

日時:	2004年10月4日(木) 9:00-10:00
打合せ先:	ボスニア・ヘルツェゴビナ統計庁 Statistic Agency of Bosnia and Herzegovina (SABH)
出席者(先方):	Ms. Jelena Miovcic, Deputy Director Ms., Transport Statistics 担当
出席者(調査団):	高橋典子団員(JICAオーストリア事務所) 飯尾彰敏団員 Amda Hadzic(通訳)
議事:	<p>前回依頼しておいた統計資料を受け取りにいった。その際、交通統計担当者を紹介された。</p> <p>1)内陸水運統計は民生省が所轄している。 2)web でも統計書は入手可能である。(http://www.bhas.ba) 3)統計はまだ一定の基準で集計されていないが、現在、その作業を実施中である。</p>
要請事項:	なし
収集資料:	BiH Statistical Bulten2004 Living Standard Measurement Survey in Bosnia and Herzegovina (LSMS)
その他:	なし

## 議 事 録

日時:	2004年10月4日(月) 9:00-10:30
打合せ先:	スルプスカ共和国運輸通信省 Ministry of Transport and Communications of Republic of Srpska (RSMOTC)
出席者(先方):	Mr.Cicic Miroslav, Assistant Minister for Road Mr.Marinko Bilijanovic, Assistant Minister for Rail, Water and Air Transport Mr.Damir Miljenic, President of Management Board of Banja Luka Airport Mr.Velmir Bobic, General Manger of Airports of Republic of Srpska
出席者(調査団):	飯尾彰敏 Romana Mandeganja(通訳)
議事:	<p>運輸交通全般についてインタビューしたが終始、航空分野が多かった。</p> <p>航空</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) バニャルカ空港整備に関する要請書を、大臣が日本へ行ったときに手渡してきた。その後の進捗については如何かと聞かれたので、正式に要請したのかどうかを確認するようアドバイスした。(後日、日本大使館へ確認したところ、受け取っていないとのこと)</li> <li>2) 現在、バニャルカ空港は REBIS でコア空港として位置付けられている。EU の支援等によりミニマムレベルの復旧が実施された。しかし、滑走路のリハビリテーション、ターミナルビルディング、航空管制資機材など、近代化のためには新規投資が必要な状況にある。無償資金協力ではどうかと相談があった。</li> <li>3) 世銀による Airport Strategy Study や USTDA による Civil Aviation Study などが今後予定されている。</li> <li>4) サラエボ空港、モスタール空港は整備が進んでいるが、バニャルカ空港は遅れている。</li> </ol> <p>内陸水運</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 地雷除去を中心に実施</li> <li>2) サバ川航路に関する法制度が未整備</li> <li>3) 内戦前は、バニャルカ近郊の鉱山から鉄鉱石を輸送していた。また、</li> </ol> <p>道路</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Road Directorate が担当しているので、詳細はそちらで聞いてほしい。</li> <li>2) 現在、Banja Luka-Bosanska Gradiska 間の道路改良を実施中、現在、バニャルカからバニャルカ空港付近まで4車線道路が開通している。</li> </ol>
要請事項:	なし
収集資料:	なし
その他:	なし

## 議 事 録

日時:	2004年10月4日(月) 11:00-12:00
打合せ先:	スルプスカ共和国道路公社 Public Road Company, Republic of Srpska (RSPRD)
出席者(先方):	Dr. Dragan Michai, Director
出席者(調査団):	飯尾彰敏 Ms.Romana HANDEGANJA(通訳)
議事:	<p>日本政府が実施した道路建設機材整備計画(スルプスカ共和国側)、BiH 運輸交通マスタープラン及びドボイ橋及びモドリッチャ橋建設計画でカウンターパートを務め、日本政府の支援に謝意が最初にあった。</p> <p>1) WB、EBRD、EIB 等の支援により RS の幹線道路は 100%復旧し、地方道路 700km についても漸次リハビリ中である。したがって、復旧は概ね終了している。</p> <p>2) 道路の維持管理について現在、13案件について入札を準備している</p> <p>3) BiH 運輸交通マスタープランは RS における道路行政のメインドキュメントである。</p> <p>4) Banja Luka-Doboj 間の最適ルートを含むフィージビリティ調査を RS の予算で実施中、プロジェクトファイナンスが課題となっている。</p> <p>5) 道路財源は、燃料及び自動車登録税からの税収であるが、道路維持管理費の50%程度しかカバーしていないので、今後の財源が課題である。</p> <p>6) M16 ルートは、道路沿いに水力発電所用ダム建設がある。</p>
要請事項:	道路網図
収集資料:	RS 道路網図(A4 サイズ)
その他:	通訳なしで問題なかった。

## 議 事 録

日時:	2004年10月12日(月) 11:00-12:00
打合せ先:	世界銀行 BiH 事務所 World Bank in Bosnia and Herzegovina
出席者(先方):	Ms.Mirjana Karahasanovic, Operations Analyst
出席者(調査団):	飯尾彰敏
議事:	<p>世銀は、復興支援は終了したと認識し今後は完全な復旧と近代化が課題と考えている</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 2004年9月に新たな国別援助計画(CAS2004-2007)を発表した。また、現在、Road Safety and Management Project が進行している。これは、道路リハビリテーションと維持管理システムの構築を目的としている。</li> <li>2) プロジェクトコストは、29.2 million USD で IDA より融資をしている。</li> <li>3) プロジェクトは 2002 年に開始され 2007 年に終了予定である。</li> <li>4) プロジェクト内容は、道路維持管理システム (Highway Design and Maintenance model :HDM 導入)パイロット事業、交通安全と啓蒙活動、自己多発ポイントの確認と道路リハビリテーション、トンネル照明修復、道路構造基準の策定(道路、橋梁、トンネル)、FBiH での交通量調査、RS 及び FBiH 道路局能力増強、環境配慮、道路交通安全法ドラフト、スーパービジョンなどから構成される。</li> <li>5) 世銀の優先分野は、は地方道中心に今後支援していく</li> <li>6) 欧州回廊 Vc 道路改良は、FBiH 及び RS がサポートしているが高コストである</li> <li>7) 内陸水運に関しては、関係各国がサバ川委員会を設立しているが世銀はノーアイデアである。</li> <li>8) 世銀の優先分野は、インフラ整備、経済開発、環境分野であるが、インフラはコストがかかる。</li> <li>9) 鉄道分野は EBRD が担当している。</li> <li>10) BiH 運輸通信省は調整機関であり、国家としての機能が必要。</li> </ol>
要請事項:	なし
収集資料:	CAS 2004-2007
その他:	なし

## 議事録

日時:	2004年10月14日(木) 11:00-12:00
打合せ先:	The Office of High Representative 上級代表事務所
出席者(先方):	Mr. Vedad Ramljak, Economic Department, Economic Advisor Mr. Kevin Sullivan, Press Office, Spokesman
出席者(調査団):	飯尾彰敏
議事:	<p>OHR が実施しているサバ川の深淺測量の状況を聞きに行ったが、その話題よりも12月に開催するセミナーの話は中心になった。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) BiH 運輸交通マスタープランは理想的なプランであるがどのようにプロジェクトを進めていくのか(投資プログラム)がはっきりしない。</li> <li>2) マスタープランを実現させるためには議論(debate)が必要である</li> <li>3) サバ川航路に関しては、現在、関係各国及び OHR によりサバ川委員会が設立され、調整が進んでいる。課題は、民間の参加によりリハビリテーションへの投資である。</li> <li>4) サバ川委員会の会議が11月に開催される予定である</li> <li>5) BiH による Ploce 港の利用契約は100年と聞いている</li> <li>6) マクロ経済改善が今後の課題</li> </ol> <p>その他: 12月にBiH運輸交通に関して会議を開催するのでJICAから運輸交通マスタープランについてプレゼンテーションをお願いしたい旨、口頭で依頼があったので、日本大使館へ依頼レターを提出するように説明した。(口頭でBiH日本大使館、JICAオーストリア事務所へ説明)</p>
要請事項:	
収集資料:	
その他:	



## 議事録

日時:	2004年10月19日(月) 11:00-14:00
打合せ先:	ブルチコ行政区及びブルチコ港湾公社 Brcko A.D., Brcko Port Authority
出席者(先方):	Mr. Admir Nukovic, Head of Urbanism, Real Estate Affairs and Economic Development Department Ms. Amra Abadzic, Head of Sub-department for Strategic and Economic Development Mr. Mladen Rogic, Director of Brcko Port
出席者(調査団):	飯尾彰敏 Anida Hadzic(通訳)
議事:	<p>港湾の状況を踏査するためにブルチコ行政区及びブルチコ港湾公社を訪問した。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ブルチコ港は、内戦前、周辺の産業へ原料を運搬し、製品を搬出する機能を担っていた。</li> <li>2) 内陸水運分野が他のモード比較して復旧が遅れており、国家レベルの最優先プロジェクトとして位置付けられている。</li> <li>3) OHRによるブルチコベオグラード間250kmの深淺測量が終了し、11月の会議でリハビリテーションの準備が整ったことを発表、支援計画を立案する予定である。</li> <li>4) 内戦前は100万トンの貨物取扱量があったが、現在、港湾の利用は食糧中心に年間1.5万トン程度である。</li> <li>5) USTDAにより、港湾施設リハビリテーションフィージビリティ調査が実施されたが、プロジェクトファイナンスは先送りになっている。</li> <li>6) 2003年度、日本政府へブルチコ港湾施設リハビリテーション無償資金協力を要請しているが却下された。</li> <li>7) イタリア政府によりクレーン2機が供与され、港湾機能が再開した。</li> <li>8) EUが関税ターミナルを支援している</li> <li>9) ブルチコ港の浚渫(90万KM)を昨年実施した</li> <li>10) シャマツ港は現在機能していない。</li> <li>11) ブルチコ港はクロアチアとの国境に位置し、セルビア・モンテネグロや中欧へも近い地理的な要衝に位置し、港湾には臨港線が敷設され、鉄道、道路、内陸水運と多様な運輸交通モードを利用できる優位性がある。</li> <li>12) 近代化として25haの拡張計画がある。</li> <li>13) 港湾統計は整備されていない。</li> </ol>
要請事項:	ブルチコ港フィージビリティ調査英文レポート
収集資料:	要請書コピー
その他:	Directorは10月に昇進した。サラエボから車で3.5時間かかる。

### 5.3 受領済み要請書写し

数々の要請書があるが、JICA が要請背景調査を必要とした下記の4案件についてその写しを添付する。カバーページがないので BiH 側の作成日付のみとなっている。また、ブルチコ港湾リハビリについては本調査の中で優先度の高いプロジェクトとして取り上げているので、ブルチコ行政区より入手した要請書の写しを添付する。

- 鉄道信号制御システム整備調査
- 鉄道軌道リハビリ調査
- サラエボ市道路網整備プロジェクト(頁数が多いので別途資料編に収録)
- F BiH 道路網開発計画調査
- クリバヤ橋梁復旧プロジェクト

Rail

APPLICATION FORM FOR JAPAN'S GRANT AID GENERAL AND FISHERIES

25

- |  |   |
|--|---|
| <p>(1). Project digest<br/>Project Title</p>   | <p>Study of Signalling control systems of Bosnia and Herzegovina</p>  |
| <p>(2). Location</p>   | <p>Bosnia and Herzegovina</p>   |
| <p>(3). Implementing agency</p>  | <p>Bosnia and Herzegovina Railway Public Corporation (BHRPC)</p>  |
| <p>(4). Justification of the Project</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• High level of destruction during the war</li> <li>• Existing system outdated</li> <li>• Non-conformity with European standards</li> <li>• Difficulties in procurement of equipment completely destroyed traffic remote control</li> </ul>          |
| <p>Sectoral development policy of national/local government Problems to be solved in the sector:</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• to find system elements which can still be functionally used</li> <li>• to agree with the railway companies upon the solution of traffic remote control system</li> <li>• to determine the level of importance of certain railway lines</li> </ul> |
| <p>Outline of the Project</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• signal safety system on corridors</li> <li>• traffic remote control</li> <li>• security on level crossings</li> </ul>  |
| <p>Purpose (short-term objective) of the Project:</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• increase of train speeds and volume of passengers and freight transport</li> </ul>   |
| <p>Goal (long-term objective) of the Project</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• to have signal-safety system which will meet all the standards of other railway lines on this corridor</li> </ul>  |
| <p>Prospective beneficiaries:</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• passengers who will have fast and safe transport</li> <li>• safe transport of all kinds of freight</li> <li>• other actors in the traffic on this corridor who will have fast and safe transit of their trains</li> </ul>                          |

- transit of their trains
- The Project's priority in the National Development Plan/Public Investment Program:
- (5). Desirable or Scheduled time of the commencement of the Project: 2004
- (6). Expected funding source and/or assistance (including external origin) for the Project:
- local and foreign loans
  - own sources
2. Terms of Reference of the proposed Study
- (1) Necessity/Justification of the Study
- looking for the funds for project implementation
  - implementation of project from the National Development Plan
- (2) Japan's technical cooperation
- possible
- (3) Objectives of the Study
- to get clear picture of future signal-safety system on railways in BIH, providing connecting of all parts of the system such as station insurance, open railway line and level crossings in one whole
  - to get the price for whole project
  - to get the possibility to plan the project implementation in phases
  - to get effective way of maintenance of system components
- (4) Area to be covered by the Study: To attach the map of railway network in BIH

**(5) Scope of the Study:**

- 1. Part: Study on current condition and buildings
- 2. Part: Study on

**(6) Study Schedule**

Six months after selecting

**(7) Expected Major Outputs of the Study**

- Possibility of long-term planning of modernisation of railways in national plans
- Planning the staff for exploitation and maintenance of the new device
- Knowledge of the size of needed sources

**(8) Possibility to be implemented**

- with the help of World and European banks for development, the assistance of state and entities as well as with own sources

**3. Equipment and information for the Study**

- (1) Agency which is going to make the Study should have all necessary equipment and highly educated staff for performing such tasks
- (2) Attach all available data, documents and maps
- (3) Study should fulfil all safety conditions related to safety of railway traffic

rail .

APPLICATION FORM FOR JAPAN'S GRANT AID GENERAL AND FISHERIES

鉄道

- |  |   |
|--|---|
| <p>(1). <b>Project digest</b><br/>Project Title</p>  | <p>Route Study on the extension of Pan-European corridor Vc across BIH Budapest – Sarajevo- Ploče</p>   |
| <p>(2). <b>Location</b></p>  | <p>Bosnia and Herzegovina</p>   |
| <p>(3). <b>Implementing agency</b></p>   | <p>Bosnia and Herzegovina Railway Public Corporation (BHRPC)</p>  |
| <p>(4). <b>Justification of the Project</b></p> <p style="text-align: center;">(26)</p> <p><b>Sectoral development policy of national/local government Problems to be solved in the sector:</b></p> <p><b>Outline of the Project</b></p> <p><b>Purpose (short-term objective) of the Project:</b></p> <p><b>Goal (long-term objective) of the Project .</b></p> <p><b>Prospective beneficiaries:</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• on some parts of the existing 406 km of the railway line it is not possible to have the speeds of TER standards</li> <li>• only 80 km of the railway line (Doboj-Zenica) is double-track</li> <li>• special problem is the part of the line between Sarajevo and Čapljina</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• to solve the problems of real estate</li> <li>• to solve the problem of environment protection</li> <li>• to solve the problems of power supply and signalisation</li> <li>• extend the stations which do not meet the standards</li> <li>• to design the route which will enable the speeds in accordance with the European standards</li> <li>• correction of route on the parts of the existing railway line</li> <li>• new route</li> <li>• route for double-track line</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• increase of train speeds and volume of passengers and freight transport</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• to have the line which will meet all standards of other lines on this corridor</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• passengers who will have fast and safe transport</li> </ul> |

- industry which will have fast and cheap transport of all goods
  - citizens of BIH who will have healthy and protected environment
  - other countries on this corridor which will have fast and safe transit of all goods and passengers
- The Project's priority in the National Development Plan/Public Investment Program:**
- (5). **Desirable or Scheduled time of the commencement of the Project:** 2004 or 2005
- (6). **Expected funding source and/or assistance (including external origin) for the Project:**
- local and foreign loans
  - own sources
2. **Terms of Reference of the proposed Study**
- (1) Necessity/Justification of the Study**
- looking for the funds for project implementation
  - protection of land of future route
  - implementation of project from the National Development Plan
- (2) Japan's technical cooperation**
- possible
- (3) Objectives of the Study**
- to get clear picture future route on all its constructive parts
  - to get the price for whole project
  - to get the possibility to plan the project implementation in phases
- (4) Area to be covered by the Study:** To attach the map of railway network in BIH and to mark corridor Vc in red

**(5) Scope of the Study:**

- 1. Part: Study on current condition and buildings
- 2. Part: Study on

**(6) Study Schedule**

Six months after selecting IZVOĐAČA STUDIJE

**(7) Expected Major Outputs of the Study**

- Possibility of long-term planning of modernisation of railways ON CORRIDOR Vc in national plans
- ZASPOSJEDANJE PRAVA U ZEMLJIŠNIM KNJIGAMA NA BUDUĆU TRASU

**(8) Possibility to be implemented**

- Knowledge of the size of needed sources
- with the help of World and European banks for development, the assistance of state and entities as well as with own sources

**3. Equipment and information for the Study**

- (1) Agency which is going to make the Study should have all necessary equipment and highly educated staff for performing such tasks
- (2) Attach all available data, documents and maps
- (3) Study should fulfil all safety conditions related to safety of railway traffic

**4. Global issues:**

- (1) To take into consideration all world standards on environment protection and fit the route in natural local environment with less possible destruction of vegetation and animals.



サラエボ市道路網整備プロジェクト 要請書写

(別冊資料編に収録)

FBiH 道路網開発計画調査 要請書写

16/09 2004 THU 14:47 FAX +43 1 3156566 JICA AT Austria →→ 5R

008/047

5

APPLICATION FORM FOR JAPAN'S DEVELOPMENT STUDY PROGRAM

Data of entry: month July year 2004

Applicant: Government of Federation of Bosnia and Herzegovina

1. Project digest

(1) Project Title: Road Development Plan *Fed. 道路開発計画*

(2) Location: (province/country name): Bosnia and Herzegovina/Federation of Bosnia and Herzegovina

(city/town/villagename): \_\_\_\_\_

(from the metropolis: about \_\_\_\_\_ hours' ride/flight

(3) Implementing Agency: Federal Ministry of Transport and Communications

Number of Staff of the Agency:

Please see attached organizational chart in annex 1.

Budget allocated to the Agency: KM

(4) Justification of the Project

- Present conditions of the Sector

The public road system in BiH is formed under the three categories: (1) main roads; (2) regional roads and (3) local roads. The road network of Bosnia and Herzegovina (B&H) consists of approximately 22,600 km, with 3,788 km of main roads (of which about 96 % is paved), 4,842 km of regional roads and 14,000 km of local roads. Of these, 2,024 km of main and 2,724 km of regional roads are in the Federation of Bosnia and Herzegovina (FBH) and 1,764 km of main and 2,118 km of regional roads are in the Republic of Srpska (RS). Six European (E) roads pass through BiH and these roads (E-59, E-65, E-73, E-661, E-761, E-762) extend over 995 kilometers. An important north-south corridor in BiH is formed by Pan European Corridor Vc,

Despite of the successful completion of the two Emergency Transport Reconstruction Projects financed by international community, significant part of the main road network is still in poor conditions. That is consequence of: a) the maintenance backlog accumulated before and during hostilities; b) insufficient allocation to road maintenance and rehabilitation c) lack of respect and efficient axle-load limits and traffic safety regulations; d) steadily growing traffic accompanying economic recovery. There are no records in FBiH which contain up-to-date (cadastral information dates from pre-war times) and uniform information regarding road status, certainly not any systematic detail regarding surface and sub-surface conditions.

16/09 2004 THU 14:47 FAX +43 1 3156566 JICA AT Adstria →→ 5R

009/047

Efforts have been initiated to create a database with a view toward establishing a maintenance management system; however, considerable time will likely be required to completion of efforts. Roads are managed by separate road administrations for the FBH and for the RS.

- Sectorial development policy of national/local government  
There is no long term sectorial development policy of national /local government. Establishing of the road development policy needs scientific and expert base and coordinating the development in the optimal national, traffic, construction and technical and overall economic aspect.

- Problems to be solved in sector
- Outline of the Project
- Purpose (short-term objective) of the Project
- Goal (long-term objective) of the Project  
Indicated in the paragraph 2.3.
- Prospective beneficiaries

(5) Desirable or Scheduled time of the commencement of the Project  
month May, year 2005

(6) Expected funding source and/or assistance (including external origin) for the Project:  
Government of Federation of Bosnia and Herzegovina and Government of Japan

(7) Other relevant Projects, if any.

## 2. Terms of Reference of the proposed study

### (1) Necessity/Justification of the Study

As a part of the entire transport system of Bosnia and Herzegovina, road sector is of extreme importance and is one of the basic prerequisites of faster overall development. Road infrastructure in Bosnia and Herzegovina, such as in Federation of Bosnia and Herzegovina can not completely meet requirements for modern transportation. It is necessary adjust road development to the needs of socio/economic development through strengthening the existing roads to satisfy the future demand and intensified work on raising the level of services on whole network. Modern roads will make possible integration of Bosnia and Herzegovina into wider European region.

Through differentiated and combined approach to viable road development by road categories and type of improvements (from maintenance towards reconstruction as well as the priorities of new construction required and programatic construction of roads of high level of service ) it is necessary to propose rationale road development, primarily in the context of increasing capacity and traffic safety up to maximum traffic effect on the whole road network.

16/09 2004 THU 14:47 FAX +43 1 3156566 JICA AT Austria ++ 5R

010/047

Special attention has to be placed upon financing and general economic approach to realistic planning and the need to timely and quality decision-making.

(2) Necessity /Justification of the Japanese Technical Cooperation

The Japan International Cooperation Agency (JICA), in cooperation with the Bosnia and Herzegovina Ministry of Civil Affairs and Communications; the Ministry of Transport and Communications, Federation of Bosnia and Herzegovina as well as the Ministry of Transport and Communications Republika Srpska, conducted the Bosnia and Herzegovina (BiH) Transport Master Plan (BiHTMAP).

(3) Objectives of the Study

Being aware of the fact that defining long-term targets is very difficult job, the idea is, as far as long-term road development is concerned that, for the time being, objectives and strategies need to be defined for the periods until 2010, 2015 and 2020 as follows:

- MP<sub>2010</sub>
1. gradually reaching full compliance with maintenance standards, thus removing all negative consequences caused to road network by years of neglecting of this function;
  2. intensified work on raising the level of service on the whole network, by intensive maintenance, modernization and reconstruction;
  3. construction of motorways, semi-motorways and express roads in the principal corridors constituting the backbone of the whole road traffic system;
  4. reduction of environmental effects from traffic and road structures

(4) Area to be covered by the Study

Bosnia and Herzegovina, such as Federation of Bosnia and Herzegovina .

(5) Scope of the Study

Coordinating the development of road system in Bosnia and Herzegovina in the optimal national, traffic, construction and technical and overall economic aspect. In order to protect integrality of road system thanks to the care of all its parts it is necessary to establish pragmatic approach to viable development of road network through following programmes:

- development program of further motorways and express ways
- improving and development program of existing roads in the corridors of further motorways and express ways
- improving and development program of main roads
- improving and development program of regional and local roads
- program of management, maintenance, preserve and use of the whole networks

(6) Study Schedule

Expected time to conduct the study is minimum six months.

(7) Expected Major Outputs of the Study

- establishing of the priorities in road development based on the functional classification of the roads (significance for the whole network);
- defining the programs of road development

16/09 2004 THU 14:48 FAX +43 1 3156566 JICA AT Austria →→ 5R

011/047

- clear limit of authority to avoid overlapping responsibilities of the concerned authorities;
- creating an effective organizational structure for road management;
- methodology for the seeking an optimal investment model

(8) Possibility to be implemented/Expected funding sources:  
Grant Aid of the Government of Japan

(9) Request of the Study to other donor agencies, if any:  
No

(10) Other relevant information

### 3. Facilities and information for the Study

(1) Assignment of the counterpart personnel of the implementing agency for the Study  
(number, academic background etc)

(2) Available date, information, documents, maps etc related to the Study  
Please attach the list

(3) Information on the security conditions in the Study Area:

### 4. Global Issues (Environment, Gender, Poverty etc.)

(1) Environmental components (such as pollution control, water supply, sewage, environmental management, forestry, biodiversity) of the Project, if any

(2) Anticipated environmental impacts (both natural and social) by the Project, if any

(3) Women as main beneficiaries or not

(4) Project components which require special considerations for women (such as gender difference, women specific role, women's participation) if any

(5) Anticipated impacts on women caused by the project, if any

(6) Poverty alleviation components of the project, if any.

(7) Any constraints against the low-income people caused by the Project.

### 5. Undertakings of the Government of the Federation of Bosnia and Herzegovina

In order to facilitate the smooth and efficient conduct of the Study, the Government of Federation of Bosnia and Herzegovina shall take necessary measures:

16/09 2004 THU 14:48 FAX +43 1 3156566 JICA AT Austria →→ 5R

012/047

- to secure the safety of the Study Team,
- to permit the members of the Study Team to enter, leave and sojourn in Federation of Bosnia and Herzegovina in connection with their assignment therein, and exempt them from foreign registration requirements and consular fees,
- to exempt the Study Team from taxes, duties and any other charges on equipment, machinery and other materials brought into and out of Federation of Bosnia and Herzegovina for the conduct of the Study,
- to exempt the Study Team from income tax and charges of any kind imposed on or in connection with the implementation of the Study,
- to provide necessary facilities to the Study Team for remittance as well as utilization of the funds introduced in Federation of Bosnia and Herzegovina from Japan in connection with the implementation of the Study,
- to secure permission for entry into private properties or restricted areas for the conduct of the Study,
- to secure permission for the Study Team to take all data, documents and necessary materials related to the Study out of Federation of Bosnia and Herzegovina to Japan and
- to provide medical services as needed. Its expenses will be chargeable to members of the Study Team.

The Government of Federation of Bosnia and Herzegovina shall bear claims, if any arise against members of the Japanese Study Team resulting from, occurring in the course of or otherwise connected with the discharge of their duties in the implementation of the Study, except when such claims arise from gross negligence or wilful misconduct on the part of the member of the Study Team.

Ministry of Transport and Communications of Federation of Bosnia and Herzegovina shall act as a counterpart agency to the Japanese Study Team and also as coordinating body in relation with other governmental and non-governmental organisations concerned for the smooth implementation of the Study.

Ministry of Transport and Communications of Federation of Bosnia and Herzegovina will, as executing agency of the project, take responsibilities that may arise from the products of the Study.

\* In the case that Detailed Design Study is requested.

16/09 2004 THU 14:48 FAX +43 1 3156566 JICA AT Austria →→→ 5R

013/047

The Government of Federation of Bosnia and Herzegovina assures that the matters referred to in this form will be ensured for the smooth conduct of the Development Study by the Japanese Study Team.

Signed \_\_\_\_\_

Title \_\_\_\_\_

On behalf of the Government of Federation Bosnia and Herzegovina

Date: 28 day of July ,2004.

## クリバヤ橋梁復旧プロジェクト 要請書写

Bridge

APPLICATION FORM FOR JAPAN'S GRANT AID  
GENERAL AND FISHERIES

1. Date : month August year 2003
2. Project/Program Title: RECONSTRUCTION OF THE BR  
KRIVAJA RIVER /RECONSTRUCTION OF THE BRIDGE
3. Sector/ Sub Sector : Transport - Road Infrastructure
4. Background of the Request
  - (1) Relation between the project/program and the national development plan  
Name of the national development plan: Study on Transport Master Plan in Bosnia and Herzegovina  
The position of the proposed sector in the plan: Road Development Plan
  - (2) Relation between the project/program and the sector development program  
Name of the sector development program:  
The position of the proposed project/program/subsector in the plan:
  - (3) Current situation of the proposed sector  
Many bridges , tunnels , roads and other facilities are destroyed during hostilities in Bosnia and Herzegovina. Since the end of hostilities significant improvements to road infrastructure have been achieved, mainly within the framework of the Emergency Transport Reconstruction Program (ETRP) with support provided by various donor nations, groups, or organizations. However, there are still a large number of temporary steel (military) bridges and it is indispensable to continue and strengthen rehabilitation and improvement of the road infrastructure particularly in terms of durability of the roads and bridges.  
Further, rigorous and systematic maintenance practices are needed to overcome accumulated neglect from deferred pre-war maintenance, impacts of the war itself, and growing post-war traffic volumes (particularly heavily loaded commercial vehicles). On-going efforts in improvements and maintenance of roads and bridges, because of limited budget, require the continuing strong support of the international community.
5. Objectives of the project/program, including importance, necessity and urgency of the project/program in the light of the current situation of the proposed sector  
This bridge is dilapidated steel structure providing one-way traffic situated on the regional road R-467 about 2-3 km from Zavidovići. This regional road connects main roads M-17 and M-18. The project/ program is important for improving traffic conditions and will contribute to local area and development of the region,
6. Outline of the project/program
  - (1) Outline of requested facilities or/and equipment : The bridge is one-way traffic and damages are approximately 60% of the investment value.



The bridge needs reconstruction including redesigning to a two-way traffic. For the execution of the works we need consulting services for design documents and tender documents, obtaining construction permit, carrying out tendering procedure for the works, construction of temporary diversion road, execution and supervision of the execution of the works and clear the site after reconstruction.

- (2) Rough Request Amount: less than US\$ 5,000,000
- (3) Benefites/beneficiaries and expected results of the project/program: smooth traffic by elimination bottlenecks, better access of the population to schools and work places and importance for area development.
- (4) Location (Attach maps if available): between Zavidovići and Ribnica (regional road R-467)
- (5) Requested schedule of implementation and its reasons : during 2004

7. **Name of the Implementing Agency:** Ministry of urban planning, transport and communication and environment Zeničko-Dobojski Canton in cooperation with Federation Bosnia and Herzegovina Road Directorate.

8. **Relation with other assistance schemes of Japan's ODA**

- (1) Development Study: No
- (2) Technical Cooperation (exper, training, equipment): No

9. **Environmental and social impact assessment upon the implementation of the project/program**

- (1) Necessity of the land expropriation and resettlement: No
- (2) Necessity of the environmental Impact Assesment:
- (3) Necessity of Gender considerations: No

10. **Requested amount of the project: (USD) .....520,000**

11. **The detailed contents of the project**

- (1) **Facility: see Annex 1.**
  - 1. Site Address: mentioned in 5.2.
  - 2. Rationale for the selected sites (please specify the priority of the candidate sites)
  - 3. The number and the size of the facility
  - 4. Cost of the construction (Cost breakdown)
  - 5. Lay out plan if available
  - 6. Specification of construction materials (if any)
- (2) **Equipment**
  - 1. Site address to be installed
  - 2. Function
  - 3. Names of main equipment
  - 4. Cost of purchase (Cost breakdown)
  - 5. Specifications, the number and unit prices (if available)
  - 6. Invoice (if available)
- (3) **How to operate and maintain facility/equipment, including the staff and technical level of the responsible organization**
- (4) **Preparation and environment of site**
  - 1. Land secured or to be secured
  - 2. Leveling, drainage, availability of electricity, water and telephone

3. Natural condition

4. Security condition

**12. Aid by Third Countries or International Organizations in the same or related fields**

Within the framework of the Emergency Transport Reconstruction Program (ETRP) with support provided by various donor nations, groups, or organizations. World Bank, European Bank for Reconstruction and Development and some countries (Netherlands, Italy, Japan etc.)

**ANNEX 1**

## JAPAN'S GRANT AID

## Federation Bosnia and Herzegovina Road Project Priorities

**03. PROJECT NAME: Krivaja River Bridge Reconstruction**

**LOCATION PLAN:** Regional Road R-467 Olovo-Zavidovići  
**PROJECT DESCRIPTION:** Reconstruction of the Dilapidated / Narrow Bridge  
**PROJECT VALUE:** KM 900,000

**Reasons for the reconstruction of the bridge:**

This bridge of dilapidated steel structure providing one-way traffic is situated on the regional road R-467 about 2-3 km from Zavidovići. This regional road connects main roads M-17 and M-18. Reconstruction of this bridge, which includes bridge redesigning to a two-way traffic, is important for improving the traffic conditions between industrially developed Cantons situated on main routes M-17 and M-18.

**Bridge Identification List**

1.	Route	R.467.0 Olovo - Zavidovići
2.	Road Section	Olovo - Ribnica
3.	Chainage	3+700
4.	Obstacle to Bridge over	Krivaja River
5.	Site	-
6.	Year of Bridge Construction Completion	1912 Constructed as a Railway Bridge, 1969 Reconstructed to a Road Bridge
7.	Spans and Total Bridge Length including Wingwalls (according to enclosed scheme)	Lst = 14.00 + 14.00 + 12.00 + 10.00 m Lsr = 58.30 m
8.	Type of Structure	Simple Beam Series
9.	Effective Bridge Width	1.80 + 0.65 m
10.	Materials	Span Structure Composite-beam Structure
		Columns Concrete
11.	Possibility of Bridge By-Passing In Case of Destruction	Not in the neighborhood

1  
00.11.15

JAPAN'S GRANT AID

Federation Bosnia and Herzegovina Road Project Priorities

03. KRIVAJA RIVER BRIDGE RECONSTRUCTION PROJECT

Current Bridge Conditions Established by Inspection

1. Bridge Columns Foundation	II, III and IV pier foundations are visible, partially worn away, significantly damaged.	
2. Abutments, Wingwalls and Slope Round Head	Abutments and wingwalls are in good conditions. Slopes round head made of earth and stone are in good conditions.	
3. Piers	Piers are eroded by water.	
4. Bridge Bearings	Iron bearings affected by corrosion.	
5. Bearing Structure Current Conditions Evaluation	1. Good 2. Minor Damages 3. Significant Damages 4. Dilapidated 5. Condemned 6. During the War Destroyed	Iron structure affected by corrosion. Structure generally in disrepair. Pilliers in bed conditions. Load capacity reduced for 20%.
6. Bridge Equipment	6.1 Expansion Joint	Bituminous filling
	6.2 Rainwater Disposal	-
	6.3 Fence	Made of iron, distorted
	6.4 Cornices	-
	6.5 Kerbs	-
	6.6 Waterproofing	Partially demolished
	6.7 Pavement	Carriageway
	Sidewalk	Wooden, in good conditions

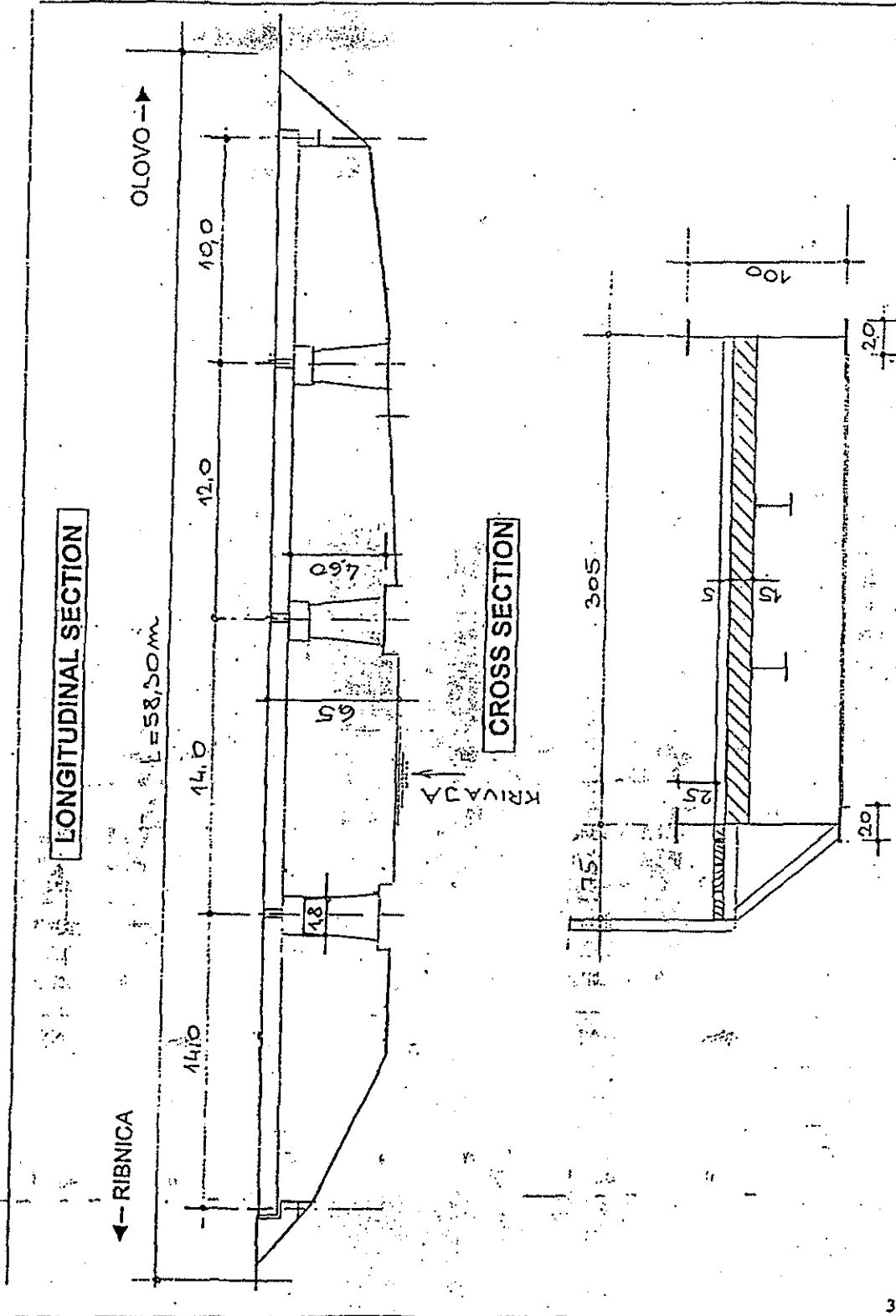
Bridge Load Capacity and Maintenance Priority

1. Load Capacity	Design Loads	PTP n° 5 from year 1949
	Load Capacity regarding ST49	K1 = 1.00; K2 = 0.8;
2. Bridge Rating	Rating	
	Category	Dilapidated structure
3. Damage in Percentage of Investment Value		60%
4. Intervention Urgency Degree		Promptly

JAPAN'S GRANT AID

Federation Bosnia and Herzegovina Road Project Priorities

03. KRIVAJA RIVER BRIDGE RECONSTRUCTION PROJECT



JAPAN'S GRANT AID

Federation Bosnia and Herzegovina Road Project Priorities for period 2000-2001

03. KRIVAJA RIVER BRIDGE RECONSTRUCTION PROJECT

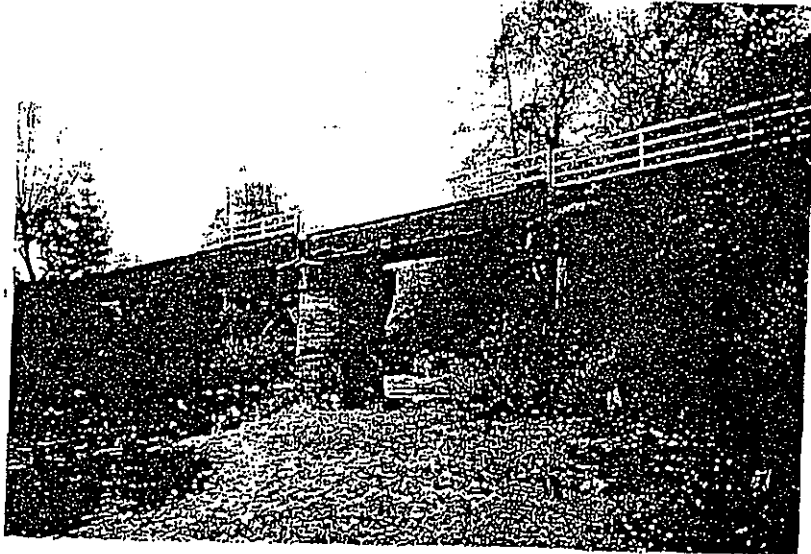


Figure 1: Krivaja Bridge, upriver side view

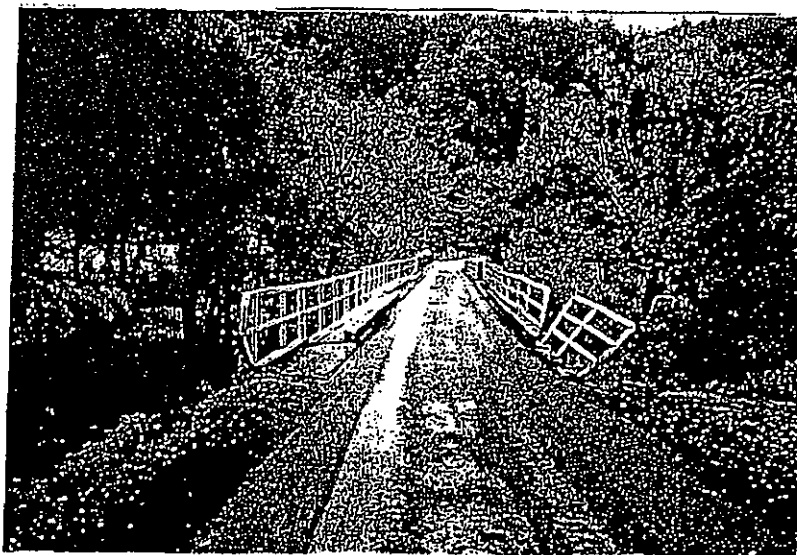


Figure 2: Front view

### 5.4 日本政府の対ボスニア・ヘルツェゴビナ経済援助

日本政府は1996年～1999年の4年間に復興全体額の約10%あたる5億ドルの対ボスニア復興・復興支援を行う旨表明し、これまでに以下の運輸交通分野の支援を実施してきている。

	無償資金協力	技術協力	円借款
1996年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>第1次ノンプロ無償 25億円</li> <li>第2次ノンプロ無償 14億円</li> <li>食糧増産援助 5億円</li> <li>主要送電線復旧計画 30.95億円</li> <li>サラエヴォ市公共輸送力復旧計画(第1期) 9.34億円</li> <li>緊急無償復興開発支援 9.7億円</li> <li>草の根無償 6件 0.5億円</li> </ul>	研修員受入 18人	
1997年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>サラエヴォ市公共輸送力復旧計画(第2期) 4.65億円</li> <li>ノンプロ無償 15億円</li> <li>食糧増産援助 5億円</li> <li>主要病院医療機材設備計画 17.91億円</li> <li>一次医療施設医療機材整備計画 14.09億円</li> </ul>	研修員受入 27人 開発調査 1件	
1998年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路建設機材整備計画 16.02億円</li> <li>食糧増産援助 5億円</li> <li>バニャ・ルカ市公共輸送力復旧計画 6.98億円</li> <li>一次医療施設医療機材整備計画(第二次) 13.41億円</li> <li>緊急無償民主化支援 1.18億円</li> </ul>	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"> <li>食糧増産援助 5億円</li> <li>地雷除去活動機材整備計画 3.72億円</li> <li>草の根無償 13件</li> </ul>	研修員受入 30人 開発調査継続 2件	
2000年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>モスタル市公共輸送力復旧計画 7.69億円</li> <li>草の根無償(21件)</li> </ul>	研修員受入 30人 専門家派遣 5人	
2001年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>初級学校建設計画(1) 9.92億円</li> <li>草の根無償 28件</li> <li>草の根文化無償 1件</li> </ul>	研修員受入 35人	
2002年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>初級学校建設計画(2) 10.89億円</li> </ul>	研修員受入 5人	
2003年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>オサニツチャ橋及びボガティツ橋改善計画 4.91億円</li> <li>ドボイ橋及びモドリツチャ橋建設計画(詳細設計)0.38億円</li> </ul>		
2004年度			

出典: 外務省ホームページ、政府開発援助国別データブック200x年などから作成



## 5.5 西バルカン平和定着・経済発展閣僚会合資料

### 西バルカン平和定着・経済発展閣僚会合共同結論文書(仮訳)

1. 我々、日本国外務大臣、欧州連合理事会議長国であるアイルランド開発協力・人権大臣、西バルカン諸国の外務大臣及び経済大臣は、コソボ国連事務総長特別代表、ボスニア・ヘルツェゴビナ上級代表、欧州委員会、南東欧安定協定特別調整官、その他主要国及び国際機関の代表者と共に、日本及び欧州連合の共同議長による西バルカン平和定着・経済発展閣僚会合の枠組みの下、2004年4月5日、東京において会合し、以下のコンセンサスに達した。
2. 西バルカン諸国は、10年にわたる紛争の後、平和と安定の定着に向けて顕著な進展を遂げた。しかし、コソボにおける最近の暴動に見られるように、政治的安定及び人間の安全保障に対する脅威は依然残されている。我々は、地域全体にわたり平和を定着させ、現在の前向きな傾向を確実に不可逆的なものとするよう決意した。そのため、西バルカン諸国は、国際社会とのパートナーシップの下、安定、民主主義、法の支配、人権及び少数者の権利の尊重を促進するため引き続き協力していく。この協力を支える諸原則には、国境不可侵、紛争の平和的解決及び域内協力が含まれる。西バルカンの将来の安定は、2003年6月のテッサロニキにおけるEU-西バルカン・サミットにおいて合意された基盤に基づく欧州機構への統合を通じて促進される。我々は、西バルカン諸国の欧州・大西洋統合は、安定に向けた力強い手段であると考えている。
3. 西バルカン諸国は、安定化を促進し経済発展を増進させるため、域内協力をさらに強化する。域内協力は、貿易自由化の促進、越境組織犯罪との闘い、効果的な国境管理、及び民族融和において中心的役割を果たす。この点に関して、我々は南東欧安定協定の果たしている役割を高く評価する。この地域の諸国は、さらに、南東欧協力プロセスのような地域的イニシアティブを通じて西バルカン地域における地域的なオーナーシップを拡大することを確約する。
4. 地域諸国における組織犯罪の浸透は、安定と民主主義に対する継続的な脅威となっており、また、健全なビジネス環境への阻害要因でもある。この地域の組織犯罪は、人、薬物、小型武器の違法取引への関与を通じて越境的な性格を有するものとなっている。組織犯罪との闘いは、引き続き、この地域に法の支配を確立するための優先事項である。この点に関し、我々は越境犯罪対策に関する南東欧協力イニシアティブ地域センターの役割を認識している。西バルカン諸国は、国際組織犯罪の防止に関する国際連合条約の履行を加速するよう奨励される。彼らは、2002年の組織犯罪に関するロンドン会合及びEU-西バルカン・フォーラムの枠組みの下、2003年11月28日にブリュッセルで開催された司法・内務大臣会合において特定された優先事項を精力的に遂行し続ける。国際社会は、法執行機関の訓練を含む様々な手段を通じて、西バルカン諸国への支援を継続する。
5. 西バルカン諸国は、国連安保理決議 1373 及びその他の関連国連諸決議による義務を満了し、12本のテロ防止関連諸条約の批准及び履行のため、適切な措置をとるべきである。
6. この地域には依然として 100 万人以上の難民・避難民が存在しており、持続的な解決策が存在しないことにより、人間の安全保障に対する課題となっている。域内の全ての関係者は、難民・避難民の帰還にとって不可欠な民族和解をさらに促進するべきである。彼らは、あらゆる民族集団が歓迎され、法の下に平等に扱われることを明らかにしなければならない。彼らはまた、財産返還プロセスを加速して持続的な帰還のための条件を創出し、帰還を望まない人々に対する様々な権利へのアクセスを確保する。

7. 我々は、旧ユーゴ国際刑事裁判所との完全な協力が、国連安保理決議 1503 に沿って全ての域内諸国に対して課された義務であることを強調する。それはまた、この地域における永続的な平和と融和のための前提条件でもある。域内諸国はこの誓約に基づいて行動することを確約しているが、その他にも出来ることがある。特に重要なことは、未だ拘束されていない全ての戦犯容疑者の逮捕及び旧ユーゴ国際刑事裁判所への引渡である。
8. 我々は、人命を奪い、財産に損害を与え、宗教的、文化的遺産を破壊した最近のコソボにおける暴動を強く非難し、全ての政治指導者に対して、状況に対する責任をとること、並びに、民族的動機による暴力及び暴力の脅威を即座に終わらせることを確保するよう求める。我々は、ハリ・ホルケリ国連事務総長特別代表、コソボ暫定行政ミッション及び国際安全保障部隊(KFOR)の、情勢安定化及び国連安保理決議 1244 の完全履行の確保に向けた努力の強化への支持を表明する。状況に応じ柔軟に修正しうる文書であるコソボ水準履行計画の発表は、水準プロセスにおける前進であり、我々は国連安保理によるこの文書の早期承認を希望する。「地位の前に水準」政策及び国連安保理によって承認されたレビュー政策枠組みは、コソボの全市民にとって民主的で多民族のコソボを建設することに向けての適切な道であり続ける。
9. 我々は、アルバニアによって実施された改革プロセスの進展を認識している。我々は、改革を追求し実施することへの支持を表明する。改革が実施されれば、欧州連合との安定化・連合協定に関する交渉の更なる進展が可能となる。
10. 我々は、ボスニア・ヘルツェゴビナにおいて達成された進展を歓迎する。我々は、多国籍部隊(SFOR)、欧州連合及び他の国際的關係者の支持を得た上級代表の、ボスニア・ヘルツェゴビナにおける和平履行に向けた継続的な努力を支持する。我々は、国防及び情報分野の改革やモスタル市の再統合といった分野での進展を認識している。ボスニア・ヘルツェゴビナは、完全に自立的な国家となるためには、改革を履行する責任を引き受けなければならない。これは、ボスニア・ヘルツェゴビナが自らの多民族アイデンティティから得られる利益を享受し、欧州・大西洋統合に向けさらに前進するための前提条件である。
11. 我々は、欧州・大西洋構造への統合に向けた政策を追求するクロアチア新政府の確約を認識している。そのために要請される基準の達成における進展を歓迎し、我々は少数民族、難民帰還に向けた政策と、近隣諸国との二国間関係の促進に向けた積極的取組みを継続するようクロアチア政府を奨励する。
12. 我々は、2 月のポリス・トライコフスキー大統領の悲劇的な死を悼み、この国における民族融和の不可逆的なプロセスに対する彼の貢献を賞賛する。彼の死は、この地域全体で深く惜しまれた。我々は、この地域で最初に安定化・連合協定が発効したことを歓迎し、欧州・大西洋統合プロセスにおける更なる進展はオフリド枠組み合意の完全な履行を通じてなされることを認識している。
13. 我々は、セルビア・モンテネグロ国家連合が効率的に機能すること及びその安定性を完全に支持する。我々は、セルビア共和国の新政府の樹立を歓迎し、政治及び経済改革の履行のための具体的な行動への支持を表明する。
14. 我々は、現在この地域が、復興段階から既に脱却しており、長期的な安定のために決定的に重要な持続的経済発展の確保を決意していることを認識している。この地域の大部分では、経済発展のレベルの低さが、恒常的な高失業率、貧困、犯罪の原因となっており、それらの全てが平和の定着に向けたプロセスを蝕んでいる。我々は、改革プロセスや民主政治の定着に対する幻滅に繋がり得る状況に対処しなければならない。我々は、民間セクターの発展がこの問題に

取り組む上での鍵であると認識している。そのためには市場改革が継続されなければならない、それは西バルカン諸国が直接の責任を持つものである。

15. 中小企業及び起業家の振興は、この地域に雇用を創出し競争的市場経済を機能させるために不可欠である。西バルカン諸国は、中小企業振興にとって必要な制度的枠組みの構築を継続する。中小企業への融資及び起業家の訓練が、さらに探求されるべきである。
16. 加えて、西バルカンにおいて持続的経済発展を達成するためには、外国直接投資を含む投資がさらに促進されなければならない。観光のように比較優位にある経済分野は、域内各国により戦略的に重要なターゲットとして選択されうる。西バルカン諸国は、特に法的枠組みの強化により、より良好な投資環境を創出する努力を継続する。投資促進機関を含むこれらの諸国の政府諸機関は、国際社会の支援を受けつつ、更なる政策の履行を確保するために、その能力を大幅に高めなくてはならない。
17. 我々は、この地域の各国間における自由貿易協定の二国間ネットワークの完成を歓迎する。他の加盟国と同様に、西バルカン諸国は、貿易自由化及び促進に関する安定協定の覚書及びWTOの諸義務に沿って、これらの自由貿易協定の完全実施に取り組む。これらの国々は、自由貿易圏を確立するためにこれら自由貿易協定の調和化の方途を探求すべきである。さらに、調整枠組みが迅速に確立されるべきである。これらの国々は、大いに必要とされている外国直接投資を引きつけるため地域の能力向上を図る。これは、全地域に及ぶ移動の自由を伴うべきものである。
18. 運輸網及びエネルギーを含むインフラストラクチャーは、域内協力及び他地域との連繫を高めるものである。その重要性を認識しつつ、域内諸国は、国際社会と共に、戦略的に重要なプロジェクトに焦点を当てる。西バルカン諸国を含む南東欧における核となる運輸ネットワークに関する覚書及び南東欧における地域エネルギー市場創出のための覚書への署名は、欧州委員会により促進され、効率的な地域的インフラストラクチャーの発展のために優れた枠組みを提供する。

出典：外務省WEBサイト([http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/europe/w\\_balkans/ketsuron.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/europe/w_balkans/ketsuron.html))

## 5.6 収集資料リスト

### 公共投資計画2004－2006

Bosnia and Herzegovina, Council of Ministers BiH, FBiH, RS (2004), Public Investment Programme of Bosnia and Herzegovina 2004-2006.

### 中期国家開発戦略2004－2007

Bosnia and Herzegovina, Council of Ministers BiH, Ministry of Foreign Trade and Economic Relations Office of the BiH Coordinator for PRSP (2004), BiH Medium Term Development Strategy-PRSP 2004-2007.

### BiH 鉄道公社投資計画2006－2009

### ブルチコ港リハビリテーションフィージビリティ調査要約

## 5.7 参考資料

### 参考文献:

- Banister, D. (2002), Transport Planning Second Edition, London: Spon Press.
- Banister, D., Stead, D., Steen, P., Akerman, J., Dreborg, K., Nijkamp, P. and Schleicher-Tappeser, R. (2000), European Transport Policy and Sustainable Mobility, London: Spon.
- Bosnia and Herzegovina, Council of Ministers BiH, FBiH, RS (2004), Public Investment Programme of Bosnia and Herzegovina 2004-2006.
- Bosnia and Herzegovina, Council of Ministers BiH, Ministry of Foreign Trade and Economic Relations Office of the BiH Coordinator for PRSP (2004), BiH Medium Term Development Strategy-PRSP 2004-2007.
- Central Bank of Bosnia and Herzegovina (2003), Annual Report 2003.
- Commission of the European Communities (2003), Report from the Commission to the Council on the preparedness of Bosnia and Herzegovina to negotiate a Stabilisation and Association Agreement with the European Union.
- Council of the European Union (2004), COUNCIL DECISION of on the principles, priorities and conditions contained in the European Partnership with Bosnia and Herzegovina, Brussels: Council of the European Union.
- EBRD (2003), Statement of cumulative net commitments As at 31 December 2003 Bosnia and Herzegovina.
- EBRD (2003), Strategy for Bosnia and Herzegovina As approved by the Board of Directors on 29 April 2003.
- EBRD (2004), Spotlight on south-eastern Europe An overview of private sector activity and investment, London: EBRD.
- EIB (2002), Financing in the Western Balkan countries (Albania, Bosnia and Herzegovina, Croatia, FRY and FYROM A partner for the private and public investing and financing communities.
- European Commission (2001), WHITE PAPER- European transport policy for 2010: time to decide, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- European Commission (2002), Trans-European Transport Network TEN-T priority projects, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- European Commission, World Bank (2004), Concluding remarks of the co-chairs; Consultative Group Meeting on Bosnia and Herzegovina September 22-24, 2004, Sarajevo.
- JICA (2001), The Study on the Transport Master Plan in Bosnia and Herzegovina; Final Report Executive Summary, Tokyo: JICA.
- JICA (2001), The Study on the Transport Master Plan in Bosnia and Herzegovina; Final Report Vol.1, Tokyo: JICA.
- JICA (2001), The Study on the Transport Master Plan in Bosnia and Herzegovina; Final Report Vol.2, Tokyo: JICA.
- JICA (2001), The Study on the Transport Master Plan in Bosnia and Herzegovina; Final Report Vol.3, Tokyo: JICA.

Louis Berger SA (2002), Transport Infrastructure Regional Study (TIRS) in the Balkans, Paris: Agence Francaise de Development, European Conference of Ministers of Transport

Nordic Aviation Resources AS (2001), Air Traffic Infrastructure Regional Study (ATIRS) for South-Eastern Europe EXECUTIVE ATC SUMMARY REPORT, Frankfurt: European Investment Bank.

Office for South East Europe (2004), Financial Flows to Bosnia and Herzegovina 2003-2005; Actual and Estimated Commitments by donors.

REBIS Transport Joint Venture (2003), European Commission Regional Balkans Infrastructure Study - Transport; Final Report, Brussels: EC.

Secretariat of the Sava Basin Initiative (2003), Interim Action Plan For Execution of the Framework Agreement On the Sava River Basin; working draft, Brussels: Secretariat of the Sava Basin Initiative.

Stevens, H. (2004), Transport Policy in the European Union, Hampshire: Palgrave MacMillan.  
Thomas Cook Publishing (2004), Thomas Cook European Timetable October 2004, Peterborough: Thomas Cook Publishing.

TINA Secretariat Vienna, European Commission and Phare (1999), A Common Transport Infrastructure Needs Assessment; Identification of the network components for a future Trans-European Transport Network in Bulgaria, Cyprus, Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Poland, Romania, Slovakia and Slovenia, Vienna FINAL REPORT: TINA Secretariat.

TINA Vienna and European Commission DG Energy and Transport (2002), Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas; Developments and Activities in 2000 and 2001.

World Bank (2000), The Road to Stability and Prosperity in South Eastern Europe A regional Strategy Paper.

World Bank (2002), Bosnia and Herzegovina - From aid dependency to fiscal self-reliance: a public expenditure and institutional review.

World Bank (2002), Project Appraisal Document on a Proposed Credit in the Amount of SDR24.2 Million (USD30 Million Equivalent) to Bosnia and Herzegovina for a Road Management and Safety Project.

World Bank (2003), Bosnia and Herzegovina Country Financial Accountability Assessment, Report No.26927-BA.

World Bank (2004), Bosnia and Herzegovina Infrastructure and Energy Strategy.

World Bank Operation Evaluation Department (2004), Bosnia and Herzegovina Post-Conflict Reconstruction and the Transition to a Market Economy.

吉井昌彦、月村太郎(2003)、中・東欧諸国における市場経済化、東京:国際協力事業団国際協力総合研究所。

国際協力機構(2004)、ひとびとの希望を叶えるインフラへ A New Dimension of Infrastructure Realizing People's Potentials (社会基盤整備分野における開発援助の経験と展望に関するプロジェクト研究概要版)。

国際協力機構、アルメック(2004)、社会基盤整備分野における開発援助の経験と展望に関するプロジェクト研究 最終報告書。

国際協力銀行(2002)、海外経済協力業務実施方針評価報告書。

国際協力銀行開発金融研究所(2002)、中・東欧の広域インフラ整備をめぐる地域協力;JBIC Research

Paper No.14.

国際協力事業団 (2001), ボスニア・ヘルツェゴビナ国運輸交通マスタープラン最終報告書要約.

国際協力事業団(1999), ボスニア・ヘルツェゴビナ国バニャルカ市公共輸送力復旧計画簡易機材案件調査報告書.

国際協力事業団(2002), ボスニア・ヘルツェゴビナ国復興支援評価調査報告書.

中村 徹 (2000), EU 陸上交通政策の制度的展開 道路と鉄道をめぐって, 日本経済評論社.

野本啓介(2002), 中・東欧の広域インフラ整備をめぐる地域協力; 国際運輸インフラ・ネットワーク構想の発展とEUによる支援, 国際金融研究所報2002年3月第10号, pp31-50.

参考ウェブサイト:

外務省ボスニア・ヘルツェゴビナ	<a href="http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/bosnia_h/">http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/bosnia_h/</a>
Office of the High Representative and EU Special Representative	<a href="http://www.ohr.int/">http://www.ohr.int/</a>
OSCE to BiH	<a href="http://www.oscebih.org/">http://www.oscebih.org/</a>
EU	<a href="http://europa.eu.int/index_en.htm">http://europa.eu.int/index_en.htm</a>
The EU's relations with South Eastern Europe	<a href="http://europa.eu.int/comm/external_relations/see/bosnie_herze/">http://europa.eu.int/comm/external_relations/see/bosnie_herze/</a>
Phare	<a href="http://europa.eu.int/comm/enlargement/pas/phare/">http://europa.eu.int/comm/enlargement/pas/phare/</a>
EBRD BiH in BiH	<a href="http://www.ebrd.com/country/country/bosnherz/">http://www.ebrd.com/country/country/bosnherz/</a>
EIB	<a href="http://www.eib.org/">http://www.eib.org/</a>
World Bank	<a href="http://www.worldbank.org/">http://www.worldbank.org/</a>
UNDP BiH	<a href="http://www.undp.ba/">http://www.undp.ba/</a>
Agency for Statistics of BiH	<a href="http://www.bhas.ba/">http://www.bhas.ba/</a>
Central Bank of BiH	<a href="http://www.cbbh.gov.ba/">http://www.cbbh.gov.ba/</a>
独立行政法人 国際協力機構	<a href="http://www.jica.go.jp/">http://www.jica.go.jp/</a>
日本国際協力銀行	<a href="http://www.jbic.go.jp/">http://www.jbic.go.jp/</a>

## 5.8 業務指示書

番号：10 国名：ボスニア・ヘルツェゴビナ 担当：中東・欧州部

案件名：運輸交通分野プロジェクト形成調査

1 今回契約予定のコンサルタント

1) 運輸交通インフラ計画 1名 大卒後13～22年程度

2 業務予定期間：全体 2004年9月中旬から2004年11月中旬まで

業務予定期間(日数) 準備期間 派遣期間 整理期間 M/M

運輸交通インフラ計画 10 30 5 1.50

3 必要予防接種 無

4 簡易プロポーザル

簡易プロポーザル(様式第3号その1)：正1部写5部

見積書(様式-12その1)：正1部写1部

提出期限：8月25日(12時まで) 提出場所：調達部コンサルタントグループ

5 記載時留意事項

語学の種類：英語

対象国/地域：ボスニア・ヘルツェゴビナ/全途上国

類似業務：運輸交通インフラ整備計画に係る各種調査

6 条件

補強：認めない。

その他：本件受注コンサルタントは、本格調査への参加を認めない。

7 業務従事者構成(予定)

・協力計画(JICA)

・運輸交通インフラ計画(コンサルタント)

8 全体目的

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。

本プロジェクト形成基礎調査では、運輸交通マスタープラン開発調査のフォローアップ状況を確認すると共に、2003年度要請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づけを明確にし、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。

9 業務担当事項等

本コンサルタントは、「運輸交通マスタープラン開発調査」のフォローアップ状況を調査するとともに、「ボ」



国における運輸交通分野の現状と、同分野の開発計画、他ドナーの取り組みをレビューし、資金協力を結びつような運輸交通インフラ案件実施の為にフィージビリティ調査に係る案件形成を行う。

具体的担当事項は次のとおりとする。

[ 運輸交通インフラ計画 ]

(1) 国内準備期間

- ア 「運輸交通マスタープラン開発調査」報告書のレビュー
- イ 「ボ」国中央政府及び各エンティティ政府の運輸交通政策、諸制度、人材育成の現状に係る情報収集・分析
- ウ 国家開発計画( PRSP等 )における運輸交通分野の位置づけ及び「ボ」国政府による行動計画の情報収集・分析
- エ 運輸交通分野における他ドナー・国際機関の動向にかかる情報収集・分析
- オ 上記ア～エで不足する情報について質問票(案)を作成する。
- カ 事前の打合せ、対処方針会議等に参加する。

(2) 現地派遣期間

- ア 国家運輸交通開発戦略に係る情報収集・分析
- イ 「運輸交通マスタープラン開発調査」のフォローアップ状況の確認・整理
- ウ 国家開発計画における運輸交通分野の位置づけの確認
- エ 周辺国との交通網構築にかかる「ボ」国政府(中央及び各エンティティ)の方針の確認
- オ インターエンティティ交通の強化にかかる「ボ」国政府(中央及び各エンティティ)の方針の確認
- カ 運輸交通セクターにおける課題の抽出と対応優先度の確認
- キ 2003年度要請が提出されている開発調査・無償資金協力の内容の精査及び位置づけの確認・整理
- ク 運輸交通分野における他ドナー・国際機関の協力動向の整理・分析
- ケ 協力案及び要請書案の作成にかかる先方との協議

(3) 帰国後整理期間

- ア 帰国報告会への参加及び必要資料の作成
- イ 具体的案件(協力対象地域、協力形態、規模、T/R(案)、他ドナー等との協調可能性)形成のための資料作成
- ウ 最終報告書(案)の作成及び関連資料の取りまとめ

10 その他

- (1) 案件の形成にあたっては、2004年4月の「西バルカン平和定着・経済発展経済閣僚会合」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こと。同時に、セルビア人、ムスリム人、クロアチア人間の民族融和に貢献するような案件形成が望ましい。
- (2) コンサルタント団員以外の団員は、JICAオーストリア事務所から調査の一部に参画する予定

