

第6章 中央アジアにおける関税分野の現状と課題

6-1 キルギス

6-1-1 キルギス国家関税審査局 (States Customs Inspectorate)

(1) 関税政策

1) 国家機構及び関税機構

図6-1のとおりとなっている。税関を管理する中央組織として国家関税審査局(日本の関税局に相当)があり、各地方機関として税関がある。

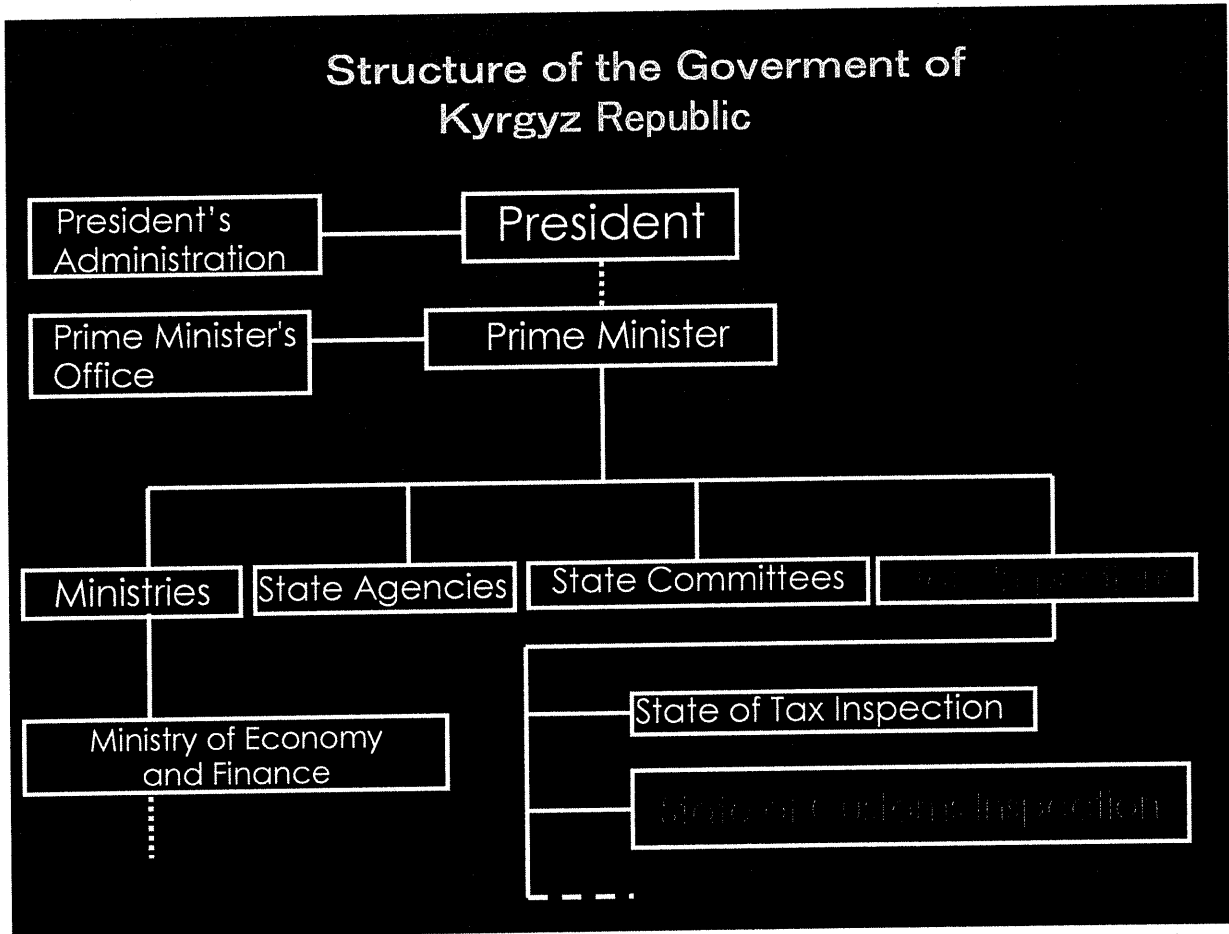


図6-1 キルギス共和国政府における税関機構の位置づけ

2) 関税収入は財政収入の45.4%

3) 関税関係法

関税法、関税管理責任法、関税関係免許法、関税規律法、輸入関税定率法、物品税率基本法等

4) 関税率主務機関は産業貿易観光省

5) 関税率改正手続き

政府審議会において単年度の関税率が審議され、承認が得られたのち、決定される。当該承認が得られない場合は、前年度の税率が適用される。

6) 関税の種類

輸出関税、輸入関税、季節関税、特別関税（ダンピング防止税、相殺関税）

7) 関税率の種類

従価税率、従量税率、従価従量併用税率

(2) 税関実務

1) 税関近代化

本件に関しては、コンピュータ導入による税関の運営、税関手続きの円滑化・効率化・適正化等の改善点についての説明があり、また、税関職員の構造的な不正についても話があり、近代化について、日本を含む他国からの人材育成研修、技術協力、物資の支援等が必要である。一部のプロジェクトについては、既に米国から支援を受けているが、今後、日本からの支援も要請したい旨の発言があった。

a) 税関近代化の基本的体制の構築

- ① 電子システムの構築（日本のNACCSは優れたシステムと理解）
- ② キャパシティ・ビルディングの拡充
- ③ ファシリティ、インフラストラクチャーの整備
- ④ カスタムスのリスクマネジメント導入による業務の効率化

b) ドナーからの支援

- ① 税関近代化に向けてADBから500万ドルの支援
- ② 税関、国境管理施設に対しては、ADBのほか、Regional Trade Liberalization and Customs (RITC、USAID)、ExBS（米国政府）及びBorder Management in Central Asia, EU (BOMCA、EC/UNDP)が支援
- ③ 麻薬等の密輸に対し、国境管理の面から、関係機関の支援を含め、より厳しい取り締まりを検討

2) 質疑応答

a) 税関行政の近代化、より適正な運用を行うためには、コンピュータシステム体制の構築とともに、科学的な検査体制（物理的な検査体制）、例えば、大型X線検査装置の導入などが必要である点について

→ 同関税審査局としては、適正な事務運営、関税の徴収を行うため、当然必要と考える。しかし、同装置は、非常に高価なために設置することは困難である。今後、支援があれば、導入を考えたい。

b) 適正な関税徴収のために、貨物の内容確認ができる化学的な分析業務は有効であることについて

→ 有効であることは理解できるが、実施していない。必要な場合は輸入者が外部

機関（他の省庁の検査機関等）に依頼している。分析所の設置は、施設の設置・高価な分析機器の配備に多額の資金が必要であり、実現は難しい。

c) 研修体制

→ 独自の研修センターは設置されていないが、税関近代化のために、人材育成は非常に重要で、研修は実施している。地方の税関職員を招集して、基礎的な導入部分から、数年後、経験を積んだ職員のステップアップの研修、更には外部への委託研修、海外派遣（ロシア等）研修などに取り組んでいる。これまで、日本での研修参加実績がほとんどないことについては、研修が英語で行われており、語学の面から派遣が見送られた。今後、そのような面をクリア（例えば、ロシア語による研修）できれば、派遣も考えたい。その際は、ご支援・ご協力を願いたい。

これに対して、当方から「もしその要請があれば、これまでの受入れの実績・経験等からお力になれる部分があれば、努力したい」旨を述べた。

3) 保税制度

保税制度は税関で管理している。国や市で保有している保税地域もあるが、多くは、国家関税審査局から認可された民間が保有し、経営している。開放型（建物が無い）及び建物型（倉庫等）、特定の物の物品保管用で施設されるタイプもある。

輸出入申告手続き場所は税関管理下の保税倉庫（税関の承認ライセンスが必要）である。

4) 輸出入貨物の通関手続き

通関手続きは、“キルギス共和国の国境税関を通過する輸出入貨物及び車両の税関手続き及び税関管理”（2004年12月28日法律第961号、キルギス政府決議による承認）により規定されている。

5) 輸出入手続きのコンピュータシステム

- ① 貨物の税関申告に関する情報の収集、手順及び解析のためのシステム（2～4週間）
- ② 関税納付通知書に関する情報の収集、手順及び解析のためのシステム（1～3日）

6) 迅速通関及び簡易通関のための特別通関制度

キルギス共和国の関税法第281条により、通関を簡易化及び促進する目的のために、以下の輸出入者の場合、簡易通関手続きを利用できる。

- ① 特別通関手続きの適用を税関事務所に申請する日までに、キルギス共和国の法律“政府責任の履行”により規定された税関における行政違反がないこと（違反の失効を含む）、かつ許されていない問題がないこと
- ② 税関職員が情報を比較することができる商取引上の書類を保持していること、つまりその情報は輸出入貨物の税関手続きの際に税関職員が審査するのに十分な内容の商取引上の書類や提供した情報を含んでいること、要は、当該の輸出入貨物の手続きを申請した際に、税関職員が審査するためにその貨物に関して比較・検討できる商取引上の書類や情報を有するシステムを保持している輸出入者であること
- ③ 3年以上、海外経済活動を行える輸出入者であること

7) 貨物の物理的検査

a) 対象貨物

“キルギス共和国の税関国境を通過する輸出入貨物及び車両の税関手続き及び税関管理”(2004年12月28日法律第961号、キルギス政府決議による承認)の第7章を参照

b) 科学的検査

マナス空港税関におけるX線検査装置

c) 1日当たりの総貨物量に対する物理検査の検査率

回答なし(手持ち書類なし)

d) 貨物の化学分析の必要性

必要性を認識している。ただし、設置には施設・分析機器の整備とインフラ整備に多額の費用を必要とするので、設置は困難である。

e) 分析施設

設置されていない。

8) 品目分類

a) 通関手続きにおける輸出入貨物の品目分類へのHSの適用

① キルギス共和国の輸出入貨物の税関サービスに関して、“外国経済活動に関する物品のEur As Es”(TN VED Eur As Es)を適用しており、TN VED Eur As Esは国際的な分類方式に基づいている。

② 世界関税機関(WCO)のHSを適用

③ 独立国家共同体の海外経済活動の統一的な分類(キルギス共和国関税法の第38条に規定)

b) 品目分類センター

HS分類センターは設置していない。関税法第38条により、品目分類は地区税関事務所が対応している→統一化の機能が果たされているどうかは疑問である。

9) 関税額

関税額は、12)の評価制度に基づき、課税価格を決定し、関税率から算出している。

10) 通関業のシステム

a) 関税法第2章により、通関業者は、ライセンスを取得することが必要である。

他の税関関連の業務活動、つまり保税上屋、一時蔵置場、免税店及び税関貨物運送人などのオーナー活動を含むライセンスを取得することが必要である。税関関連地域における上記の業務活動は、関税法“ライセンスについて”、“企業家活動のタイプのライセンスに関する規制”(2001年5月31日政府決議による承認第260号)及び関税法第2章により規制されている。

税関関連業務活動は、キルギス税関職員により監督されている(関税法23条“ライセンスについて”、“ライセンスに関する規制”の23条)。

b) 現在、ライセンスを取得した業者は30社である。税関手続き専門家の総数は176人である。

11) 輸入者のための新商品の分類システム（日本の事前教示制度に相当）

キルギス関税定率法：“キルギス共和国の関税率について”（2006年3月29日法律第81号）はキルギス共和国管轄区域に輸入される貨物の関税率を規定（新規商品の分類に対する統一的な考え方とコード番号の決定が問題である）。

12) 関税評価制度

キルギス共和国は、1998年にWTOに加盟しており、基本的には、WTO/GATT（関税及び貿易に関する一般協定）評価協定（第7条）に基づいて、キルギス共和国関税法に反映させて実施している。

輸入品の課税価格の決定の原則は、次の項目を考慮する。

- ① 輸入品の取引価格
- ② 同一輸入品の取引価格
- ③ 同種輸入品の取引価格
- ④ 価格から控除する費用等
- ⑤ 価格に加算する費用等

貨物の課税価格を決定する主な方法は、“輸入品をカバーする取引価格による”方法である。当該方法が使用できない場合には、残されている5つの方法のいずれかが順次適用される。もし、貨物の課税価格が前項目の方法により決定できないならば、順次適用される。

申告段階において、コストの除外及び加算方法がいずれの項目（Sequence）においても適用される。

13) 税関監視業務体制

a) 国境の強化にあたる税関職員の責任と職務

国家の維持、地域の経済的な防衛（安全確保）の対策は、キルギスの法律“On state regulation of foreign economic activities of the Kyrgyz Republic”#41 (02.07.97)及び法律“On state border of the Kyrgyz Republic”# 27 (19.03.99)に従ってとられている。

b) 禁制品の没収

各種の禁制品（麻薬類、向精神薬、毒劇物類、放射性や爆発性物質等）は、没収される。

2006年に12.5kgのヘロイン、マリファナ、ハッシュシュ、向精神薬等の不正薬物が押収されている。

14) 税関職員の研修体制

国家関税審査局には3人のスタッフが担当する研修センターを有している。各税関のすべての税関職員が研修センターで導入コースを受けなければならない。特別コースが利用され、移動（巡回）セミナーが各種の税関事務所において実施されている。プロフェッショナルな質を向上する目的のために、更に、キルギス共和国税関職員19人がモスクワのロシア税関アカデミーの下で研修を受けている。

研修センターは、次の国際的なプログラムから支援を受けている。

- ① BOMCA/CADAP (European Commission)
- ② Export Control (USA)
- ③ キルギス共和国の税関サービスのリフォームと近代化(European Commission)
- ④ 不正薬物の売買を根絶するプログラム (国連麻薬管理機構)

税関からの200人のスタッフメンバーがこれらのプログラムのフレームワークにおいて、各種のトレーニングを行っている。

今後、日本からも人材育成にかかわる意義は大きいと考えられる。日本のコメントは国家関税審査局とのヒアリング時に述べたとおりである。

(3) 国境管理と税関

1) Ak-jol-Kordy 国境 (カザフスタン-キルギス国境、コンテナ貨物及び乗用車)

ビシュケク-アルマティ間の主要な国境である。電子シール方式を利用したコンテナ貨物 (主に中国からの貨物) を通関している。

コンテナトレーラーの交通量は 15 ~ 20 台 / 1 日とのことである。

2) Akty-lek-Karas 国境税関 (Ak-jol 国境の東へ約 20km、貨物専用)

ExBS プログラム (米国) の支援により整備された。ここでは、カザフスタン-キルギス両国の国境管理 (ワンストップサービス) を実施している。ただし、入国管理はそれぞれ実施している。トレーラーは 1 日 50 台程度である。

税関施設には、貨物検査用センサーシステム (弱い放射線を発射し、検出される特殊なパラメータで貨物の異常性をキャッチする) が配備されている。この検査データは電子ファイルされ、本部とオンラインで接続されている。サーバにヒューレットパッカードのマークがあった。この検査システムによって疑義のある貨物は更にモバイル型検査装置を使用して、薬物や銃器類を検査している。また、この国境には麻薬犬は配備されていないが、必要に応じて麻薬犬とハンドラーを出張させて検査を実施し、最終的には開披検査により確認している。

3) Chardibar 国境 (ビシュケク西部 90km、カザフスタン国境)

細い川 (水が流れていない) を挟んで橋を渡る極めてシンプルな国境である。国境警備隊 (出入国管理を担当) と税関が配置されている。道路の中央に税関の監視所がある。税関事務室は別の建物となっており、コンピュータが設置され、書類が積まれていた。税関チェックはパスポートの簡単なチェックである。トラックの通過量が 1 日約 20 台程度である。ここの税関は本部と直結し、コンピュータでオンライン化しており、薬物の取り締まりは巡回で実施しているとのことであった。税関職員がにらみを利かせているが、国境としては、若干、無防備の印象を受けた。税関の横に、車両等の重量計があるが、これは民間施設で、これを使用する場合、被検査者が使用料を払わなければならない。馬車や自転車で入出国している人々が見られ、のんびりしている。なお、近くに、国境免税店や外貨交換所があった。

6-1-2 キルギス通関業会

同通関業会事務所長及び担当チーフと面談調査を行った。概要は、以下のとおりである。

(1) 同通関業会は 1991 年に設立

(2) 主要業務

- ① 税関からの情報収集
- ② 会員からの意見、要望を税関当局に要請
- ③ 加盟各社へ当局の情報を提供
- ④ 通関業者 13 社が通関業務を遂行
- ⑤ 15 の地区税関（空港税関を含む）があり、税関職員は約 3,200 人
- ⑥ 通関の電子システムについては、当業会から税関当局に対し、早期導入を要望しているが、導入時期未定
- ⑦ 通関は、申告から許可までの所要日数は 0.5 日から 3 日程度であり、業務実績の審査、貨物検査の深度により、所要日数に差異
- ⑧ 主要輸入相手国は、中国であり、主要輸出相手国は、ロシア
- ⑨ 通関業法が 2004 年に制定され、同年末から運用
- ⑩ 税関業務に関連するライセンスとして、a) 通関業務、b) 輸送業務、c) 保税業務、d) Duty Free Shop 関係業務、e) 輸入倉庫業務の 5 種があり、通関業のライセンスは一度取得したら更新なしの永久ライセンス。通関業のライセンス取得料は、340 万ソム（約 1,000 万円）
- ⑪ ビシュケクには、4 つの保税倉庫と 1 つの免税ゾーンがある。

6-1-3 キルギスフォワードーズ協会

当協会責任者（18 年間の勤務経験）は、同国におけるフォワードーズ協会の概要、税関との関連業務、物流の問題等を以下のとおり説明した。

(1) 関税分野の問題点

- ① 税関の通関に長時間を要し、貨物の滞留要因となっている。
 - ② 税関職員の官僚的な仕事ぶりも問題であり、賄賂の原因になっている。
 - ③ 不正商品の輸入、関税は脱、麻薬の密輸が社会問題である。
 - ④ 税関通関官署と貨物ターミナルの距離があり、税関検査に不便である。
 - ⑤ 貨物輸送上のファシリティ、インフラの不備により輸送効率が悪い。
- これらの改善を政府に対して要望しているが、明確な回答がない。

(2) 物流手段の概要

- ① 基本的な物流手段は、陸路輸送と鉄道輸送であるが、鉄道輸送の進展は、図られていない。
- ② 鉄道総延長も 425km であるが、北部と南部に分かれており、効率的な輸送形態となっ

ていない。

- ③ 鉄道ネットワーク形成も隣国との協調性の下に進めざるを得ない。
- ④ 物流施設として、鉄道貨物ターミナルビルがビシュケクの東部にあり、税関手続きが可能な積み替え施設となっている。主な貨物はコンテナ貨物及び混載貨物である。
- ⑤ 物流・輸送の人材育成のためにトレーニングセンターを設置する予定である。

6-1-4 他の関係機関

(1) 代表的な通関業者や通関コンサルタント業者をヒアリングした結果、次のような意見が述べられた。

- ① コンサルタント業は、主に通関手続き（申告書の作成と申告の formality）の相談である（HSコード番号や法的規制の問題などのアドバイスはしていない）。詳細なことは税関と協議して相談に応じている。
- ② 通関手続きに時間を要し、長期間貨物が滞留することがある。
- ③ 通関手続きに関し、申告から許可まで責任をもって行える税関職員が少なく（15人程度）、職員の能力向上、トレーニングが必要である。
- ④ 通関手続きの簡易化、迅速化が必要であり、ワンストップサービスとコンピュータの導入による電子データ化が必要である。
- ⑤ 化学分析については、輸入者の依頼を受けて、内容に応じて他の機関や省庁が受理することとなっているが、実態はほとんどない。分析室の設置は、不可能である。

(2) 国際貿易センター（ITC）の担当者にヒアリングした結果、担当者が ITC の最近の活動状況とキルギス共和国が、同国の果実及び野菜の加工品の貿易促進を WTO、スイスの政府機関（The Swiss State Secretariat for Economic Affairs：SECO）の支援を受けて、展開している最近の状況について、説明があった。

ITC は、国連貿易開発会議及び WTO の技術協力機関で、中央アジア地域（4 か国）の輸出促進、輸入手続きの改善を目的とし、経済発展と活動に対してサポートしている。

席上、配布された資料から抜粋したその概要は以下のとおりである。

キルギス政府は、マクロ経済的な安定性及び再構築の観点から独立後の極めて早い時期に、中央アジアにおいて対外貿易の自由化を追求することを選んだ。キルギス共和国は 1988 年に WTO の中央アジアの第一のメンバーとなった。しかし、この重要な成功にもかかわらず、今までのところ、主要となる大きな輸出企業はごく少数である。さらに、国の輸出がごく限られた製品（金、電力、タバコ及び綿花など）に主力が置かれていた。これは、経済的なショックに対して脆弱であり、そして結果的に社会的及び経済的にも影響する。

外国市場へ参入する機会のアドバンテージを得ることが困難であるというキルギスの事業体の視点に立ち、スイス政府（SECO）は、プロジェクト“キルギス共和国の貿易促進”を設立することを決定した。SECO は、そのパートナーとして、貿易に関連した技術支援に 40 年の経験を有する国際貿易センター（ITC）を選んだ。

プロジェクトについてスイス政府は、キルギスの果実及び野菜加工セクターを第一の焦点にして、輸出の持続的な拡大及び多様化を通し、その地域の経済の発展を強化するため

に、キルギス共和国の貿易促進プログラムの資金的支援をする。プロジェクトは1964年以来、開発地域における貿易促進を担当しているITCによって実施されている。キルギス政府は国家貿易戦略の発展及び輸出を改善するためにITCからの援助を要請している。2003年のキルギス政府の要請に伴い、ITCはスイス政府の財政的支援を得て「キルギス共和国の貿易促進プログラム」をスタートした。

最初の段階では、プログラムは食品加工セクターに関する輸出戦略の開発においてキルギス当局を支援した。果実及び野菜の加工セクターのパイロット事業体が直接支援するために選択され、それらの輸出の問題点を確認し国際的な購買者の最初のコンタクトをとる手助けをした。また、標準規格、信用・認定の改善、技術的な調整に関するリコメンデーションも政府に提供され、果実と野菜事業体の協議会が強化された。

そのプロジェクト“キルギスの貿易促進”は、ITCプログラム“中央アジアの貿易促進”のNational componentsであり、SECOにより資金的援助を受けている。

Trade Promotion Programme in the Kyrgyz Republic

Phase I : 2004-2005

Phase II : 2006-2008

Cumulative Budget : USD 1.8million (累積予算)

Project Location : Kyrgyzstan

Implementing Agency : International Trade Center (ITC)

Donor : The Swiss State Secretariat for Economic Affairs (SECO)

現在の段階では、プロジェクトは以下のような目的について、これまでの業績を踏まえて継続している。

- ① 農水産物加工のセクターでのキルギス事業の輸出力（量）の向上
- ② 事業化へのビジネスサービスを提供する組織の強化
- ③ 食品加工セクターに関する輸出戦略のアップデートと履行

ITCの現事業プロジェクトの支援範囲とその予期される結果との関係を表6-1に示す。

表 6-1 ITC の現事業プロジェクトの支援範囲とその予期される結果

支援の範囲	予期される結果
<p>事業体</p> <p>ITCは、キルギス企業の広範囲なグループへの輸出関連のトレーニングとともに、果実と野菜加工セクターの選択した輸出意欲・動機のある企業(事業体)に対して個別的な支援を提供する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出成長への障害となる企業レベルの診断 ・輸出意欲及び能力を基にして選択された企業(事業体)による対応すべき行動計画の実施 ・製品開発、サプライチェーンマネジメント(貨物供給管理)及び国際市場のような輸出競争力のための関連地域における技術の改善 ・新たな市場との接触 ・製品競争力の増強とより良い販売市場の理解によるより高い技術や商品の輸出
<p>ビジネスサービスプロバイダー</p> <p>ITCはキルギス貿易関連ビジネスサービスプロバイダーへのトレーニングとアドバイスを提供し、輸出関連問題を解決すべきキルギス企業(事業体)を支援する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・貿易に関連したビジネスサービスプロバイダーのディレクトリー ・貿易関連サービスの有効性の増加と質の改善、特に <ul style="list-style-type: none"> ○標準化の改善及びインフラ整備と手続きの認定 ○貿易情報サービスの改善 ○包装サービスの改善 ○輸出コンサルタントサービスの改善 ・ビジネスサービスの価値の自覚の向上とより高度な専門性の保証
<p>ビジネス環境</p> <p>ITCは、貿易の障害、デザイン及び実施する貿易戦略を議論するための公的及び私的セクターとの融合化を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・私的-公的セクター間の相互協議の増加 ・企業体の競争力及び輸出問題とその解決の可能性のより優良な自覚 ・果実・野菜加工セクターのためのセクター輸出戦略の選択 ・国家輸出戦略の選択 ・戦略行動プランの実施

ITCは、キルギス共和国及びキルギス企業体(事業体)とビジネスセクターの代表者と緊密な協力関係を維持し、活動している。

〈国内のパートナー〉

プロジェクトの実施に協力する国内のパートナーは次に示すとおり。

- ① キルギス共和国大統領府事務所経済政策部
- ② 経済開発工業・貿易省
- ③ StandardとMetrologyの国立機関(標準化するための機関)
- ④ 果実・野菜の加工事業協議会

〈アプローチ〉

ITCは、貿易促進と農水産加工にかかわっていることも含め、世界銀行及びUSAIDにより資金援助されたプロジェクトによるそれらの活動を調整する。

また、プロジェクトは、キルギス-スイスの農水産プログラム(KSAP)により確立

されたビジネス管理サービス (BAS) プログラム、Rural助言サービスのような他のスイス資金提供プロジェクト並びに、HelveLas の地域市場開発プロジェクトと連携を密接にしながら作業 (機能) をする。

〈見通し・展望〉

プログラムによって組織された一連の活動が、輸出販売の増加、国際見本市でのキルギス製品のプレゼンテーションの改善、より魅力的な包装の創造、新たな範囲での高品質かつ安全な商品の製造、標準化する能力の改善、認定及び技術的な規制団体の結果となること期待している。

6-2 カザフスタン

6-2-1 アルマティ地区関税委員会 (Almaty Territorial Department of Customs Committee)

カザフスタン共和国のアルマティ地区関税委員会及び税関の国際関係担当者、通関部長等を訪問した。

その後、カザフ鉄道アルマティ駅 (Temir Joly) に近接する税関通関官署応接室で、ヒアリングを行った。当方調査団から、今回の訪問調査の目的について説明した。また、これまでの我が国の関税技術協力事業における、同国のかかわりについて説明を行い、その後、質疑応答を行った。

(1) 関税政策等

1) 関税機構 (図6-2)

税関を統括する中央組織として関税委員会があり、以下の主な部署が設置され、それぞれ次のような任務を負っている。

a) 関税徴収管理部

関税、内国消費税、手数料の査定と徴収、物品及び通貨の輸出入に関する規制及び禁止事項の取り締まり

b) 密輸防止・監視部

密輸その他、関税法違反の防止、外国貿易統計の作成

c) 事後調査部

輸入許可後の関税等の調査

d) 各組織の職員数

中央関税委員会 (我が国の関税局に相当)	250 人
アルマティ地区関税委員会	500 人
税 関	約 5,000 人

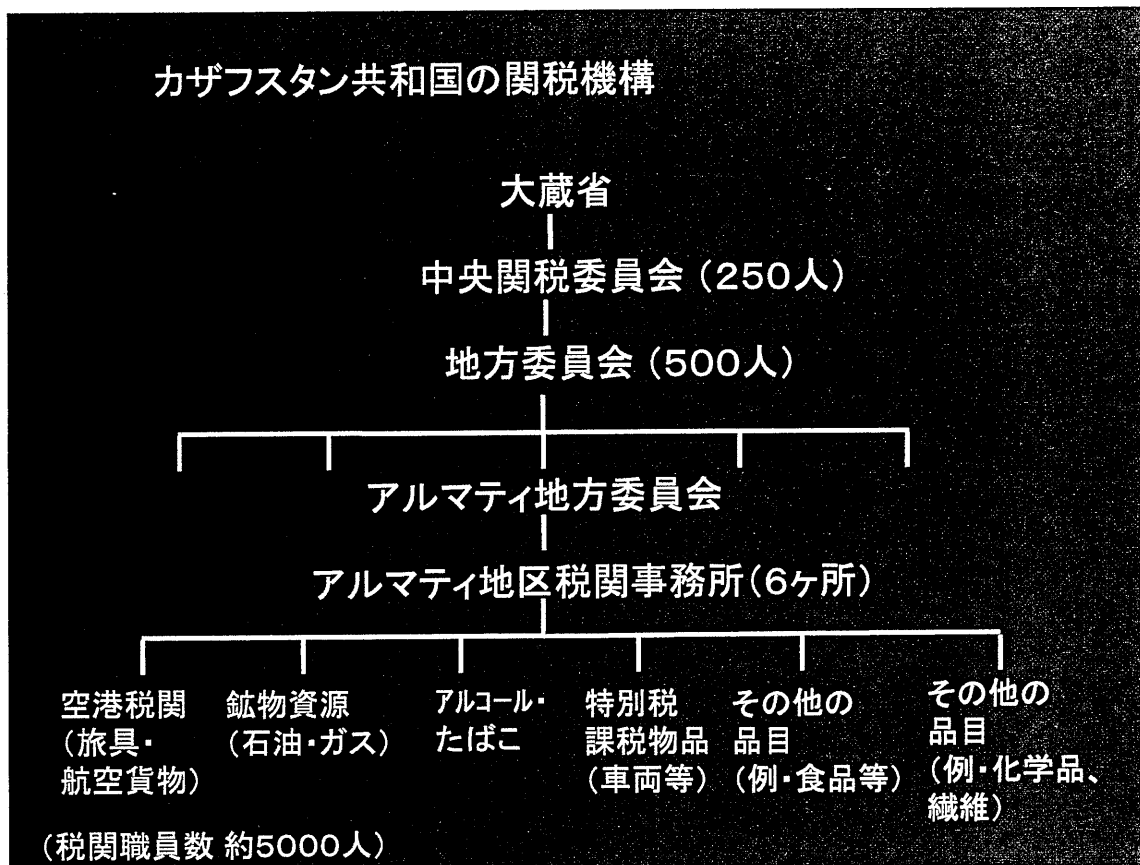


図 6 - 2 カザフスタン関税機構図

- 2) 担当業務別の税関事務所 (アルマティ市内 6 か所)
 - a) 航空貨物担当の税関事務所 (空港税関)
 - b) 石油、ガス等鉱物資源担当の税関事務所
 - c) タバコ、アルコール製品担当の税関事務所
 - d) 特別税課税物品 (車両等) 担当の税関事務所
 - e) ~ f) その他の品目担当の税関事務所

- 3) 2007 年、同国は、改正京都条約への加盟を予定

- 4) 関税収入は歳入の 15%

- 5) 関連法規
 - a) 関税法 (関税コード) : 関税関連法規中、基本的かつ最も重要な法律
 - b) 基本法 (Basic Normative Act) : 関税中央委員会議長が公布する。
 - c) 税法 (特別税等の徴収を規定)、通関業法、通関刑法 (経済事犯、通関手数料未納、密輸取り締まり及び罰則等を規定)

これらの法律の改正は、国会の承認を必要とする。

6) 関税の種類

- a) 従価税（一般的品目）、従量税（靴等）、季節関税（リンゴ等果実類）、減免税（建設機械等）
- b) 付加価値税は、個人用物品には課税されないが、販売目的の物品には課税される。

7) 関税率の改正

カザフスタン通産省の勧告に基づき、内閣が審議し、決定する。

(2) 税関実務

1) 保税制度

保税制度は、税関が管理している。国や市で保有している保税地域もあるが、多くは関税委員会から認可された民間が保有し経営しており、開放型（建物が無い）及び建物型（倉庫など）がある。

輸入品について、一定期間内に Re-Export する場合は、免税制度の適用があり、保税加工制度も採用されている。

2) 通関制度

情報技術（IT）が税関手続きに積極的に導入されようとしている。地区ごとにコンピュータが設置され、通関業者のコンピュータによる申告等のシステム化も進んでいる。しかし、現段階では、税関に電子データで申告しても、ドキュメントの提出が求められる。特に、国境税関において貨物を通関する際、輸入者はインボイス、B/L(Bill of Lading)、各種証明書などの関係書類のオリジナル（ロシア語）を税関に携行、提出する必要があり、通関を含む物流の阻害要因になっていることから通関業者、物流・輸送業者が改善を要望している。

全国オンライン化（日本の NACCS に類似のシステム）は、未整備の状況であるが、2007年内の導入が予定されている。将来は、電子手続きやデータ保存も意図され、電子申告も税関手続きの簡易化を達成する観点から導入することとしている。申告及び審査は、電子システムにより接続されているが、現在、どの程度のシステム化が図られ、機能しているのか、今後、現場等において、貨物と書類の詳細なフロー（手続きの手順）の確認が必要と考えられる。

3) 貨物の検査及び科学的検査

検査対象貨物は、申告者（輸入者）リストにない者からの申告貨物、高関税物品（分類により関税率の格差がある貨物）等である。また、コンプライアンスを意図する制度を導入し、定期的に輸入される同一貨物や犯則等の実績がない優良企業の申告貨物については検査を省略している。申告件数に対する貨物の検査率の具体的な数値の回答は得られなかったが、あまり高くないとのことであった。

検査機器は、中国との国境・ドストック（カルゴス）に X線検査装置が設置されている。

4) 品目分類及び分析業務

品目分類は2003年以前、WCOのHSコードに基づいた関税率表を採用していたが、2003年以降はユーラシアHSコードの10桁の関税率表が採用されている。

新規貨物の品目分類、高関税品目、品目分類の困難な貨物に関し、内容を確認する機関として通関研究所という組織が設置されている。適正通関と品目分類のため、分析の必要性は高まっている。

5) 関税評価制度

WTOには未加盟であるが、基本的には、WTOの関税評価協定に基づいて関税評価が実施されている。

(3) 国境管理・税関等のシステム

1) 国境管理を果たす税関及び関連機関では、ADBの税関近代化プロジェクト、BOMCAにより、かなりの施設が整備され、国境管理システムは先進国並みになっており、税関は統合システム（本部とのオンライン化）が稼働している。

2) 当調査団が陸路で通過する際に現地確認したAk-jol-Kordy（カザフスタン－キルギス国境）のカザフスタン側は、ADBの融資により国境管理施設が整備されている。国境管理は税関での手荷物の現品検査やX線検査システム（空港セキュリティー程度の検査装置）により行われ、また、車両検査（下からの検査も可能）、麻薬検査犬の配備（10頭とハンドラー10人、管理施設）、出入国管理、動植物検疫も可能とする複合管理システムである。

3) カザフスタンからキルギスへの出国時の視察では、キルギスからカザフスタンへ入国する乗用車がカザフスタン側の税関検査のため渋滞が生じていた。

4) また、両国国境であるShu川架橋の耐荷重に問題があり、通過交通量に応じ、税関検査の迅速化のために、架橋の整備、更なる検査施設の拡充等インフラの近代化、人材の投入が必要である。

6-2-2 鉄道公社（KTZ）アルマティ支店

・鉄道による貨物輸送の場合、貨物の種類により通関ヤードを通過する場合と通過しない場合がある。

・通関ヤードには、石炭、石油及び消費物品が搬入されている。

・KTZは物流施設、通関ヤードをもたないので、カザフスタン整備計画が立てられている。委託業者（経営者：KTS）が有するコンテナヤードにおいて貨物の積み替え及び保管をしている。

・KTZが最も力を入れている経路として、シベリア鉄道、東西鉄道、南方鉄道がある。

・カザフスタンの石油資源は、中国、インドが触手し、鉄道建設、パイプラインを完成させている。「日本は、他の国に比較し、対応が遅い」との発言があった。日本の高い技術力を発

揮するには、速い決断と実行が望まれる。

6-2-3 カザフスタンフレイトフォワーダーズ協会 (KFFA)

- ・ KFFA は 1997 年に設立され、同年に国際的組織 FIATA にも加盟している。現在、カザフスタンの約 70 社の企業が加盟している。
- ・ カザフスタンにおける通関手続きは、税関に手数料を払う必要がある。
- ・ 国境にある貨物を引き取る場合、荷主が税関に関係書類のオリジナル（ロシア語）を持参する必要がある。このため、国境で貨物が滞留し、貿易の物理的な阻害要因となっており、大きな問題である。税関に問題解決のための要望書を提出している。
- ・ 税関が国境で貨物を検査する場合、検査費用を運送業者が立て替えることがあるが、支払い者に関しては、法律的に明記されておらず、送り主も荷主も払わないことがある。税関の判断で検査が行われるが、荷主か運送業者が検査費用を払う。通関には長時間を要し、場合によっては 1 か月以上要することがある。国境を通過する列車は、1 日平均 350 台であり、国境でレールのゲージが異なるため、列車の車輪の交換が必要であるが、天候不順の日など職場環境が劣悪である等多くの不満、問題点が指摘されていた。物流の円滑化のために、国境での迅速な通関システムの構築が必要である。

なお、KFFA をヒアリングした際に、配布された資料「Sub-regional Conference におけるプレゼンテーション、“税関における賄賂行動の改善のための戦略的評価” 2007 年 1 月 17 日～19 日、“税関と鉄道システムの相互協力に関連した案件について”（カザフスタン共和国の国際運送協会会長、輸送企業及びワゴンカザフスタン協会会長名の文書）」の内容は、同国の物流業務を担う最高責任者である同会長がこれから急速に進展する国際・国内物流事業に対応するために、現在の税関等の業務体制、不正や合理性を欠く行政の運用・取り扱いの問題点を指摘し、緊急的に対応策等を求めたもので、上記のヒアリングの発言を更に具体的に補強している。

- ・ 通関業会の役員でもある AKU-ENT 会社幹部と別途、意見交換を行った。当方から、日本の通関業制度等の概要を説明し、ヒアリングを行った結果、次のような意見が出された。
 - ① 通関業者のライセンスは関税委員会から交付されるが、5,000 ユーロの Fee が必要である。通関士は国家試験を合格した者で、更新手続きとして、2 年ごとに国家試験を受け、合格する必要がある、合格率は 30～40% 程度である。現在、全国で 500 社程度の通関業者がおり、アルマティだけで、300 社ある。当社は、全申告件数の 17% を占めている（他の都市ではもっと占有率が高いが、アルマティでは 300 社あるので、当社の占有率は高くない）。
 - ② ペーパーカンパニー（One day company）といわれる闇ブローカーがいる。税関職員の平均給料は、通関業者の半分程度であるとのことである。税関職員への賄賂の手口と発生原因の説明があった。
 - ③ 新しいロジスティックスセンターを中国国境に設置したいので、日本から資金や業務に参加する会社を探している。

6-3 ウズベキスタン

6-3-1 国家関税委員会 (State Customs Committee)

当方調査団は、同委員会副委員長及び税関実務関係職員と関税政策及び税関実務について意見交換を行った。副委員長は、今回の調査団を歓迎するとともに、これまでの日本政府の種々の研修に関する派遣、受入支援、技術支援などの活動について謝意を述べた。

同委員会との意見交換、質疑応答等の概要（ペーパーにより回答された点を含む）は、以下のとおりである。

(1) 関税政策

1) 関税機構

国家関税委員会内部の組織機構図は図6-3のとおり。

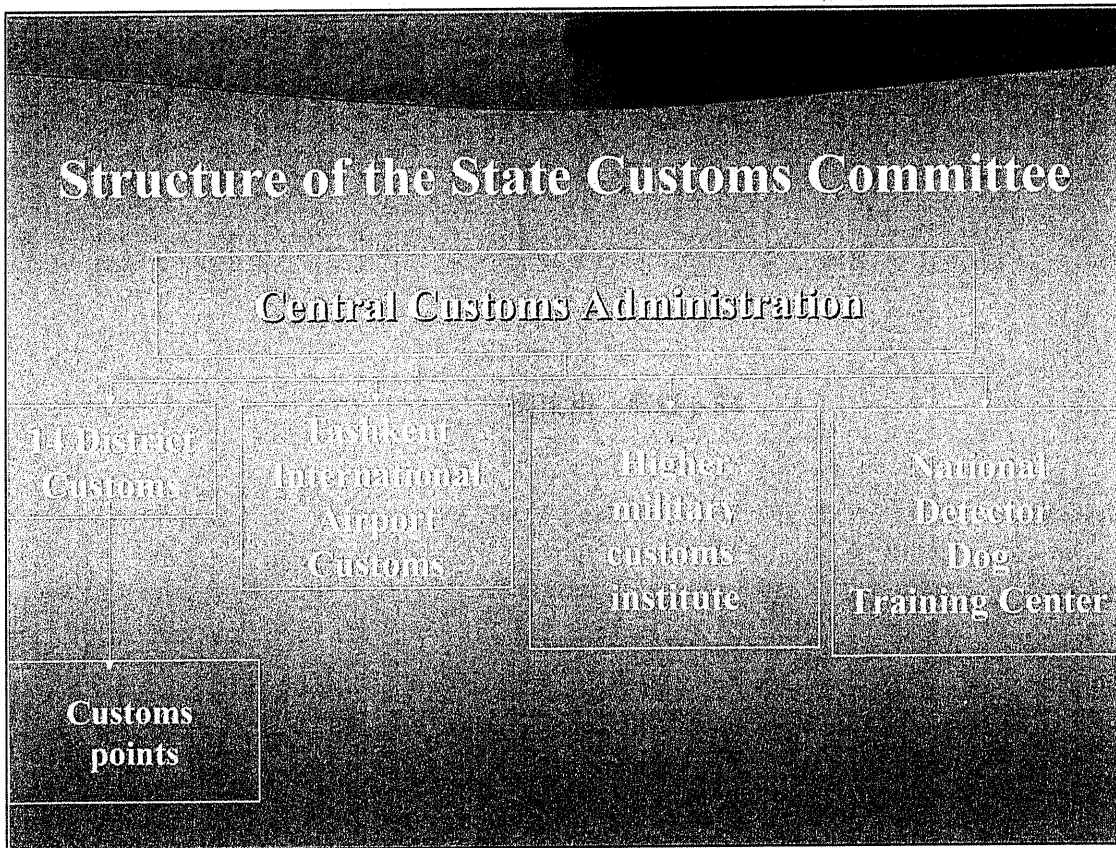


図6-3 ウズベキスタン国家関税委員会の組織機構図

2) 国家財政収入に占める関税収入：15.3%

3) 関税関係法

関税法、関税定率法、関税規律法

4) 関税率管轄機関

閣僚協議会（関税定率法に規定）

5) 関税改正手続き

関係省庁関税率審議会が審議し、政府が最終決定

6) 関税の種類

輸入関税、輸出関税、季節関税、ダンピング防止税、相殺関税、減免戻税、特惠関税等

〈参考〉

- ① 1991年にロシアから独立後、国家ウズベキスタンカスタムサービスの設立
- ② 1994年に組織再編成後、中央税関管理局（日本の関税局）として、State Tax Committee へ所属
- ③ 1997年、関税中央管理局は内閣直下の組織、State Customs Committee へ移行
- ④ 今日、ウズベキスタン税関は、中央税関管理局の下に、国際空港税関、国境管理税関、国際郵便税関、内陸税関を含むウズベキスタンの233か所に設置、4,000人を超える税関職員が勤務

(2) 税関実務

1) 保税制度

当制度は、同国内閣府の政令（No.523 of 20.11.2003）に基づき決定される。保税地域の設置に対する税関への支払い保険額（Bond）がその広さに基づき算出される。当該額は、保税としてオープンするエリアが保税上屋、又は、屋内容積として申告された場合等により異なり、当該法令に詳細に規定されている。

2) 輸出入通関手続き

輸出入貨物を登録するために、所定のリストの書類を税関に提出しなければならない（司法省承認 No.428 of 08.04.1998）。

a) 登録してある輸出貨物については、以下の書類を提出する。

- ・ 契約書（同意書）、承認した代理店（通関業者）における登録
- ・ 貨物の税関申告書
- ・ ライセンスを必要とする貨物の場合は、求められているライセンス
- ・ 承認銀行によって出された計算の情報
- ・ 輸送及び SHIPPING 関係書類
- ・ 法律的に証明書が必要とされる貨物の場合は貨物の確認証明書
- ・ その他、税関職員が許可をするために必要な（条件を求める場合の）書類

b) 登録してある輸入貨物については、以下の書類を提出する。

- ・ 契約書（同意書）
- ・ 確認・承認証明書（内閣府・法令 No. 318、2004年7月6日より決定された貨物の種類の確認用）
- ・ 原産地証明書（契約書に同国の国際的な義務・ルールにのっとり記載された場合）
- ・ 対外経済関係投資貿易省の契約の登録証明書及び承認銀行における登録マークを付している契約書

- ・輸入取引の登録証明書
- ・信用状、当事者であることの照会書、債務がないことなど、銀行保証書、契約書の下での輸入者の支払い能力確認書（対外経済関係投資貿易省に登録を必要としない契約の場合）
- ・貨物の税関申告書
- ・インボイス
- ・植物－食品安全証明書、検疫証明書
- ・ライセンスを必要とする貨物の場合は、当該ライセンス
- ・その他、税関職員が許可をするために必要な（条件を求める場合の）書類

3) 輸出入通関手続きのコンピュータシステム

- a) “外国貿易手続きの統一的な電子情報システム”は、海外経済契約（取引）を実施する登録と管理を意図したものである。
- b) “貨物の税関申告に関するデータ処理のシステム”は、貨物の税関申告の電子データベースの入力、保管、処理を意図したものである（実際のシステムの具体的な運用やその内容の把握には、更なる調査が必要）。

4) 迅速かつ簡易な通関手続きのための特別通関システム（簡易申告手続き、事後審査システム、到着前審査システムなど）

当該システムはウズベキスタン共和国の国家関税委員会によって開発中である。

5) 貨物の物理的検査

a) 物理的検査の対象貨物の種類

ウズベキスタン共和国の内閣府政令 No. 75（2006年5月4日決定）に基づき、貨物リストに対して、ウズベキスタン共和国国境税関を通過する際に義務的な税関検査を必要とすることが承認されている（政策的に重要な物品及び密輸品等）。

b) 科学的検査

X線検査装置は、ウズベキスタン共和国の領域内の大型貨物の税関検査には使用されていない（今後、大型貨物検査用X線検査システムは必要であると考えられ、支援に関する更なる調査を要する）。

c) 1日当たりの総貨物における物理検査の割合

検査量は、1日あたりの輸送トラック数による。

d) 貨物の化学分析

適正な課税と徴税（品目分類）のために必要である。

e) 関税中央分析所（詳細は6-3-2を参照）

国家関税委員会に所属している。分析技術者及び教育された専門家が勤務している。

6) HS (WCO)

a) 税関手続きにおけるHSの輸出入貨物への適用

WCOのHS品目分類表（関税率表）に一致させるために、外国貿易活動の商品の

名称と分類がウズベキスタン共和国の内閣府令（2002年5月31日）“輸入関税の統一化の追加処置について”により開発され、承認された。外国貿易活動の商品の名称と分類について新規改正（2007）中である。

b) 輸出入貨物の HS 分類センター

外国貿易活動の商品の名称に関する貨物の分類についての認定母体は対外経済関係投資貿易省、国家関税委員会等である。

7) 関税等の決定、支払い、徴収のシステム

- ・貨物の関税の賦課、徴収及び通関手数料は、関税率に関するウズベキスタン共和国の法律及びウズベキスタン共和国関税法の法令の規定する課税価格に基づいて行われる。
- ・関税は、ウズベキスタン共和国国家財政に寄与している（国家財政収入に占める関税収入は15.3%）。
- ・課税価格は、法律によって決められた規定と条件において税関に申告する側（申告者）によって税関登録中に申告される。課税価格の確認は真正かつ証拠書類（情報）を基礎とする（申告納税制）。
- ・関税評価：ウズベキスタン共和国の税関領域へ輸入される貨物の課税価格は、WTO 関税評価協定に準拠する国内法令に基づき決定される。
- ・関税評価の第一方法は輸入貨物についての輸送コストである。もし、第一の方法が利用できない場合には、以下の方法が順次適用される。

- ① 同一貨物の輸送コスト
- ② 類似貨物の輸送コスト
- ③ コストの控除及び加算を基礎
- ④ その他の要件

コストの控除及び加算の基礎となる方法はどのようなシーケンス（項目）においても適用される。

8) 通関業制度

a) 税関手続きにおける通関業制度

- ・通関業者は、ウズベキスタン共和国の法律上、税関と荷主との間にある法人（企業体）であり、ウズベキスタン共和国関税法により税関に登録し、仲介機能を行う。
- ・通関業者と依頼人（荷主）との関係は契約を基に成立する。
- ・税関との関係において、通関業者の権利と義務は依頼人との契約（取引）により制限されない。
- ・通関業者としての法人は、税関に登録された通関を行い得る専門家であること、関税法の100条のパート2により明記されている要件を満たすことが必要である（法律に違反していないこと、市民権を得ていることなど）。
- ・ウズベキスタン国家関税委員会は、通関業者としての法人の活動を管理し、命令をする。
- ・通関業者の活動は、関税法“On licensing separate kinds of activities”によりライ

センスを必要としない。ただし、以下の法令と法律上の罰則により規制される。

① ウズベキスタン共和国の関税法

② 通関業者に関する規制（司法省承認 No. 1271、2003年9月13日）

・税関に登録されたエキスパートは、ウズベキスタン共和国の法的な Physical person である。エキスパートは、税関によって与えられた税関登録上の資格証明書を有しており、申告する側（ウズベキスタン共和国の法人）との労働契約を結び、かつウズベキスタン共和国の関税法（102条）により申告する側を代表する税関登録上の行為を行う者である。通関業者はライセンス制ではなく、税関への登録制度である。

b) 通関業者数及び登録エキスパート数

無回答（先方は、手持ち資料を持参していなかった）

9) 輸入者に対する事前教示制度

品目によっては、中央分析所がアドバイスをしている。

10) 関税評価制度

ウズベキスタン共和国はWTOの関税評価協定のメンバーではない。しかしながら、関税評価を法的に決定する方法は、WTO 関税評価協定の規則に準じている。

上記、7) の課税価格の決定の項目にその概要が記載されている。

11) 税関の監視取り締まりと国境管理

a) 国境管理における監視取り締まりの税関の役割と責務

国境税関のポスト（監視署）の創設・設置は、その理由に基づき、国家関税委員会の提案に従い、ウズベキスタン共和国の内閣府が決定する。国境及び他の税関監視署の職員数は、輸送交通量及び往来者数を考慮して国家関税委員会が決定する。

b) 押収不正薬物量

麻薬類の不正流通を明らかにすることを目的とした多くの組織的な行動（取り締まり）が、2006年のウズベキスタンの国家関税委員会の実務的行動（日本税関の一斉取り締まりに相当）により実施された。2006年における当該行動の結果として、国家関税委員会により126件の犯行が明らかとなった。麻薬の134.2kgの詳細は付属資料8. のとおりである（2005年のデータを含む）。2年間のデータの比較において、2006年の犯行件数は、2005年より6件減少しているが、押収量は、86.5kg増加している。

c) 国家麻薬犬センター

1993年に、国家関税委員会の組織の一部として初期的なケナイン（canine、麻薬犬の前身）が設立され、1995年10月に共和国政府は、国家麻薬犬センターの創設に関する政令を発行して、正式に活動している。

12) 税関職員の研修と教育体制

税関職員に対する基礎教育及び高等教育、訓練は、国家関税委員会の組織の下、政

府の機関（Higher Military Customs Institute：2003年に、ウズベキスタン大統領令により設立）において実施されている。また、レベルや必要性に応じて、他国（ロシア、日本等）への幹部や実務者の派遣研修も行われている。

なお、Higher Military Customs Instituteは、ハイレベルの税関検査を実施し、研究・研修する機関である。

6-3-2 関税中央分析所

同委員会中央分析所を訪れ、職員数、施設、設備、分析装置、主要分析項目、業務状況、今後の要望等を調査した。調査の際に得られた資料は付属資料9.のとおりである。

同分析所は、税関組織の科学的な検査のアプローチの可能性をめざし、成分組成に基づく商品の分類と証明をするための化学分析を行うことを目的に設立された。同分析所では、化学分析業務のほかに、一部の物品の品目分類の相談も行っている。中央分析所の幹部は日本で開催されている関税技術協力事業の一環として、分析技術習得のために来日（研修の実施機関：財務省関税中央分析所）している。

同所には主な分析装置は設置されているが、一部の分析装置の設置も必要である（例えば、主に無機材料を分析するX線分析装置）。そのような点を含め、今後、JICAを通じて伝え、支援を願いたい、旨の発言があり、後日、同関税委員会の幹部から手渡された（付属資料9.）。職員数は、分析担当者8人、その他職員4人の計12人で、分析関係の検査数は、書類検査を含めて1万3,000件で実際の分析件数は200件との説明があった。

6-3-3 タシケント空港税関

タシケント空港税関を訪問し、サグドラ空港副税関長（我が国で研修を受講）から概要の説明を受けたあと、各施設を視察した。概要は、以下のとおりである。

- ・1959年 同空港税関設立
- ・2006年現在 税関職員数約200人、滑走路2本、出入国者数150万人／年
- ・日本向け航空便は、同空港から成田へ週1～2便運行（ウズベキスタン航空）
- ・同税関の主な業務

密輸などの不正輸出入の防止（紙幣、貴金属、骨董品、麻薬、酒類、タバコ等）に力を注ぎ、2006年、薬物としてマリファナ、ヘロインを押収している。さらに、適正・迅速な関税徴収のために近代的なコンピュータシステムの導入を希望している。また、不正輸出入の防止と摘発のため、マンパワーの拡充と職員育成の研修制度の充実を求めている。なお、麻薬犬（4頭）は配置されているが更に拡充したいという意向である。

6-3-4 Gisht kuprik 国境管理・税関

タシケントから40km離れた国境ポイントを訪れ、視察した。

- (1) 最も重要な国境の1つであり、施設及び設備（検査機器）は、よく整備されていた。応対した副所長から国境監視、管理システムの説明を受け、その後、施設内の検査機器、麻薬犬の稼働状況を視察した。国境開閉時間は午前7時から午後9時までである。現在、職員数は約70人、マリファナ、ヘロイン等の検査のため麻薬犬が5頭配置されている。1日

当たり、500人から1,000人が通過している。麻薬（マリファナ）の押収量は、1月に34g、2月に5gであった。

- (2) 科学検査機器としてX線検査システム（コンテナ用ではない）と、センサーシステム（放射線を照射）、重量測定システム等が導入され、旅客の流れ、動きが連続的にテレビモニターされ、貨物の検査体制も整っている。
- (3) 麻薬犬ハンドラーの1人は、27年間勤続のベテラン専門職員で、犬もよく訓練されている。今後の課題として、20～40フィートコンテナ検査用大型X線検査機器の設置（研修等を含む）が必要であるという話があった。

6-3-5 対外経済関係投資貿易省

同省総務局副局長等3名と面談し、同国の経済・貿易政策等に関する Fact Finding、意見交換を行った。その概要等は以下のとおりである。

(1) 貿易政策

- 1) 中央アジア諸国における Customs Union について同省が中心となって貿易促進のためのイニシアティブをとっている。
- 2) 中央アジア－欧州間の貿易手続き簡易化については、2006年1月25日付で国内関係法令を整備し、貿易の拡大に寄与している。

(2) 関税政策

- 1) 同国の平均関税率は、14%である。
- 2) 同国の WTO 加盟については、WTO 事務局と加盟のための準備会合を開催しているが、これまでの3回の Meeting は、効果的な進捗を示しており、近々、第4回 Meeting を開催する予定である。
- 3) 平均関税率は14%だが、WTO に加盟した場合、さらに関税率の引き下げ、輸出入制限の削減及び撤廃等の要請による国内の農産品生産者への影響に対する方針として、海外との貿易を拡大するために種々の問題が生じることは承知しており、政府としては、市場における輸入品と国内産品の競合を調整しながら、国内の生産者には、対外競争力を強化し、良質の製品を生産するよう支援している。
- 4) 税関における通関の迅速化のために、通関システムの電算化が必須であることを認識している。そのために、国家関税委員会と協議し、より効率的な機器の導入を図るとともに、人材育成にも重点を置く方針である。

6-3-6 ウズベキスタン共和国国際フォワーダーズ協会（UIFA）

同協会の第一副会長、総務理事、総務部長と面談し、同協会の概況、活動状況等の説明を受け、問題点、解決策等について意見交換を行った。

(1) 同協会の概要

- ・ 1996年 設立
- ・ 会員数 30社（ライセンス制ではない）
（当地の日本 Forwarder は、ITS、Nippon 等 3社であるが同協会に未加盟）
- ・ 会費 正会員 2,000米ドル／年
準会員 1,500米ドル／年

(2) 活動状況、要望等

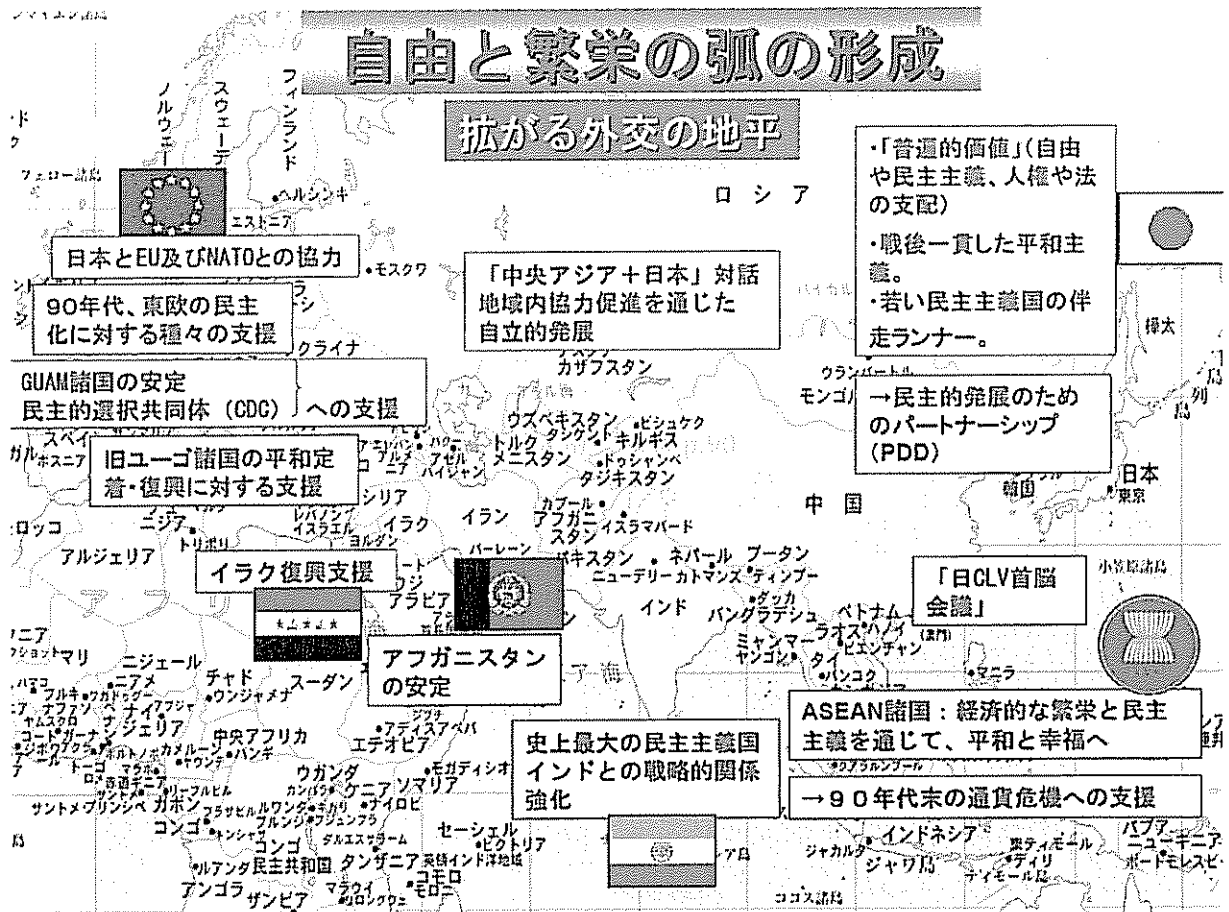
- ・ 同国の物流については、税関、運輸業界を含めて貨物の滞留を認識しており、その阻害要因（施設及び輸送網の不備、関係機器の不足、賄賂等）を除去し、物流の迅速化をすることが必要であり、自助努力を行うとともに、税関、運輸省等関係省庁に申し入れを行い、改善を図っている。
- ・ また、同国に輸出入貨物の迅速な通関、輸送のための Logistics Center を設置する計画である（予算：550万ユーロ）
- ・ 日本の Forwarder については、同国に更に進出する余地があると考えられることから、同協会としては、日本の積極的な業務拡大を希望しており、業界関係者の調査訪問、意見交換、相談等を歓迎する。

第7章 中央アジアにおける援助動向

7-1 中央アジアにおける日本政府の取り組み

2006年11月に麻生外務大臣は「自由と繁栄の弧の形成」を提示し、ユーラシア大陸に沿って自由の輪を広げ普遍的価値を基礎とする豊かで安定した地域を形成¹¹する、価値の外交と並んで新たな日本外交の機軸を表明した。具体的には基本的価値を共有する国々と協力しつつ、ODAを活用した基礎生活分野への支援、民主化定着のための支援、インフラ・法整備のための支援、また、貿易・投資といった協調を通じて自由で繁栄した社会を実現していくことが「自由と繁栄の弧」の形成に重要な要素であり、これまで日本が主張してきた人間の安全保障の実現にも資するものである。

本調査対象地域である中央アジアとの関連では、2004年8月、「中央アジア+日本」対話が立ち上げられ川口外務大臣が第1回外相会合に出席（アスタナ、カザフスタン）し、その第2回外相会合が2006年6月に開催された。



出所：外務省（2006年）、「価値の外交」と「自由と繁栄の弧」の形成に向けた取り組み、参考資料より

図7-1 日本外交の新機軸—自由と繁栄の弧の形成

¹¹ 「価値の外交」と「自由と繁栄の弧」の形成に向けた取り組み（外務省）、平成18年12月会議資料「広がる外交の地平、日本外交の新機軸」による。

第1回外相会合では、日本と中央アジアの関係が新たな段階に引き上げられたことを歓迎し、以下について認識の一致を見た。

- ・中央アジア地域共通の経済・貿易制度の構築（通関手続きの簡素化、将来的な通貨統合等）
- ・インフラ整備（鉄道、道路、通信、空港など）－越境整備のメリット
- ・物流システムの整備（ソフトの面も含めて）
- ・水資源と電力（地域内協力が不可欠でありながら、各国の利害対立から協力が進まない問題であり、当面、上流国の発電・給電能力の向上と下流国の洪水対策を進めることが適当。節水技術や水質汚染技術の支援・協力）
- ・安全保障面の協力（特に国境管理とテロ・麻薬対策協力、地雷除去）
- ・国際観光開発

また、2006年6月に東京で開催した第2回外相会合では、麻生外務大臣が議長を務め、①政治対話、②地域内協力、③ビジネス振興、④知的対話、⑤文化交流・人的交流を協力の5本柱とし、各分野における協力の具体的方向性を示す「行動計画」が署名された。これに先立ち、麻生外務大臣は対中央アジア地域に関して、①「地域」を「広域」から見る、②「開かれた地域協力」を後押し、③「普遍的価値」の共有に基づくパートナーシップの3つの外交指針である「平和と安定の回廊」構想を発表し、南方ルートを強調した。

続いて、2007年1月30日に日本外務省の主催、国際交流基金の協力により、第2回東京対話が開催された。本対話は、「中央アジア+日本」対話の5本柱の1つである知的対話としてトラック2の位置づけであり、「東京対話」はその通称である。第2回東京対話では、中央アジア諸国から5名、日本から有識者・政府関係者等18名がセンター・テーブルに参加し、さらに本対話に関心を有する約60名の出席を得た。

その間、小泉首相（当時）が2006年8月に日本の首相として初めて中央アジア諸国（ウズベキスタン、カザフスタン）を訪問し、「中央アジア+日本」対話第2回外相会合で採択された「行動計画」の実施のために協力の活発化を確認した。具体的には5つの柱の1つである域内協力において今後日本政府が実施あるいは検討し得る下記の分野が示され、本件は“⑧貿易・投資”及び“⑨輸送”に関係する。

- ① テロ・麻薬対策：各国の国境管理能力向上のための支援（機材供与、人材育成）
- ② 対人地雷除去：地雷対策支援、地雷被害者支援
- ③ 貧困削減：フェルガナ盆地やアラル海周辺地域への支援。日本センターによる小規模起業セミナー。
- ④ 保健医療：HIV/AIDs等感染症対策への支援
- ⑤ 環境保護：国際河川の水質モニタリングに関する技術協力。アラル海旧湖底・周辺への植林への支援
- ⑥ 防災：タジキスタンでの自然災害予防計画調査、アルマティの地震対策、ウズベキスタンでの地滑り対策等の支援と、その成果の域内での共有
- ⑦ エネルギー／水：水資源利用節約に関する研修（水利組合育成、上下水道システム改善等）。電力専門家の研修。電力システムの安定性・信頼性向上支援
- ⑧ 貿易・投資：「開発イニシアティブ」の下での協力、WTO加盟支援、税関システム近代化のための支援。ASEANの経験を紹介するセミナー

- ⑨ 輸送：アフガニスタン経由南方へのルート整備の一環として、タジキスタンの道路整備。
各国の道路維持管理のための協力

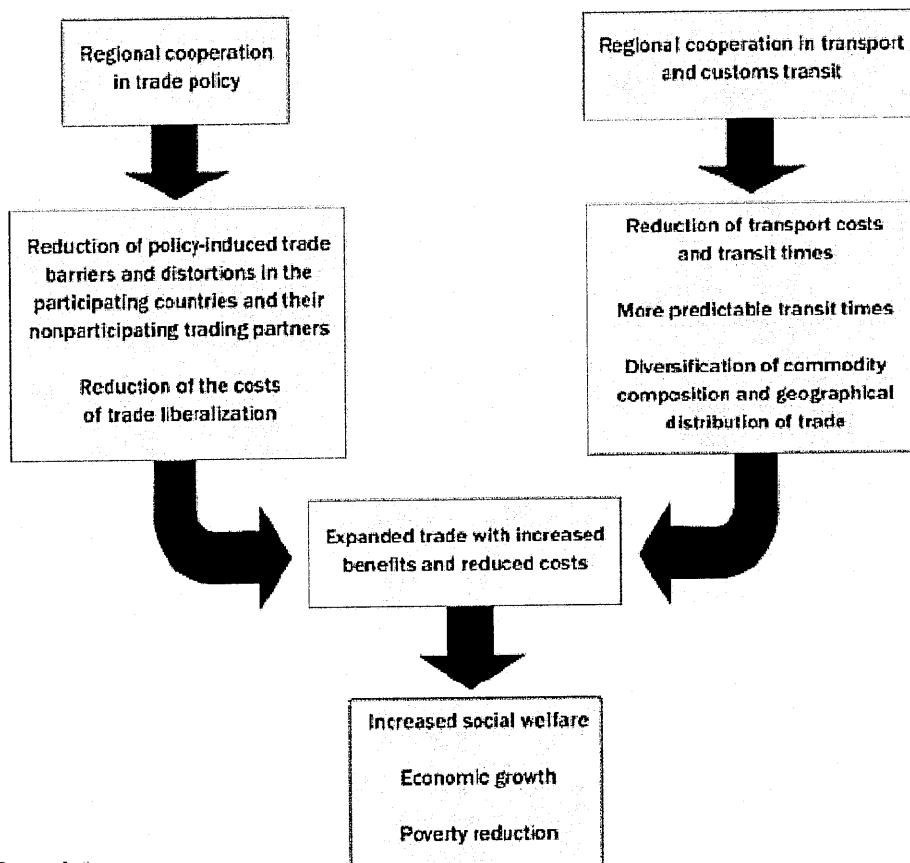
7-2 国際機関及び地域協力機関

7-2-1 アジア開発銀行（ADB）

ADB は中央アジア諸国に対して 1991 年の独立以降、国家建設と市場経済への移行を考慮して、内陸国という地理的な位置づけ及び主要な世界的な市場へ遠距離、限定的な国内市場、合理的な天然資源の利用に特徴づけられる長期的な視点で Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) を設立した。地域市場の形成は、参加国の行動により高運輸コストの削減、スケール経済の開拓、そして、貿易による利益の享受を通して地域の生活水準向上に寄与しようとするものである。

CAREC プログラムは、1997 年に開始され生活水準の向上と貧困削減を目標とし、運輸交通、エネルギー、通商政策、貿易促進の 4 分野を優先分野としてインフラストラクチャプロジェクトへの融資及び地域の政策環境の向上をめざしている。参加国は、アフガニスタン、アゼルバイジャン、中国（特に新疆ウイグル自治区）、カザフスタン、キルギス、モンゴル、タジキスタン、ウズベキスタンの 8 か国であり、ロシアへ参加を要請している。事務局は、2000 年以降カザフスタンのアルマティ市に置かれている。

Figure 1.1: How Regional Cooperation in Trade Policy, Transport, and Customs Transit Can Contribute to Economic Development in Landlocked Countries



Source: Authors

出所：ADB (2006), CAREC

図 7-2 CAREC プログラム

また、CARECは中央アジア諸国における経済協力を実施するADB、欧州復興開発銀行(EBRD)、IMF、IsDB、UNDP、世界銀行などの多国間援助機関と協調関係にあり、さらに、上海協力機構(SCO)、ユーラシア経済共同体(EAEC)を含む地域協力機関とパートナーシップ関係を維持している。さらに、CARECプログラムは、資金面でも協調融資を含めて優先分野へ2006～2007年に1.5億ドルの融資計画をもつ司令塔的な位置づけにある。

(1) CARECの目的とアプローチ

CARECプログラムは下記の4つの戦略的目的から構成されている。

- ・ CAREC諸国から輸出する近隣の大国における利益が望める市場へのアクセス確保
- ・ 域内の通過運輸交通の促進と通過コストの軽減
- ・ 成長を安定化するためのエネルギー供給改善
- ・ 伝染病の伝播、薬物の密輸と密入国、砂漠化、環境質の低下などの域内マイナス要因の防止

運輸交通分野では運輸コストの軽減、遠隔地の交通ネットワークのリハビリテーションを、貿易促進分野では、税関の近代化に焦点を当てている。

(2) 優先分野の進捗（運輸交通、貿易促進、通商政策）

1) 運輸交通分野

ソ連邦時代から引き継いだ運輸交通インフラストラクチャーのリハビリテーションとネットワークを再構築し地域で統合することによりCAREC加盟国内における持続的な経済成長の促進を目標としている。地域運輸交通ネットワークを構築することにより近隣諸国へのアクセスの改善や市場の開拓、及び地理的な不利を低減し、また、地域内及び通過交通の障害を軽減し、低運輸コストの実現、現状では不利な小規模市場への運輸交通サービスの提供等により貿易の障壁を軽減するものである。さらに、これらの整備により国内外の投資家に対して新たな貿易機会の支援と魅力ある地域形成を意図している。

2004年6月にCAREC運輸交通分野調整委員会(CAREC Transport Sector Coordination Committee:TSCC)を設立し、地域内の協力事業について調整を行っている。年2回若しくは随時事業の進捗についてレビューを行い、今後のガイダンスを検討している。地域運輸交通ロードマップ(2005-2010年)が策定され、2005年3月のTSCC会議によりCAREC加盟国内の運輸交通分野における活動内容を推進するために承認している。

〈地域運輸交通分野ロードマップ(Regional Transport Sector Road Map)〉

2005～2010年の実施を計画しているロードマップでは以下の6つの優先戦略をあげている。

- ・ 域内の人と物の流れを円滑にする調和のとれた、かつ簡素化した越境交通の手続きと書類
- ・ 効率的な運輸サービスを促進する運輸業者が活動しやすい調和のとれた域内の運輸交通規則の制定
- ・ CAREC諸国の域内及び近隣諸国へのアクセスの向上と、市場と生産の中心を結ぶ

地域及び国際運輸回廊の開発と改良

- ・民間の参加と改善された会社経営による質の高い効率的な運輸サービスを提供するための鉄道分野の近代化と組織改革
- ・域内の運輸交通ネットワークの構築、運営、維持管理が適切に実施されるための融資と管理の改善
- ・長期的な広範囲の可能性と近隣諸国間の合意拡大を視野に入れた、これまでの制度を利用した二国間合意の採用による航空自由化のための増大アプローチと航空政策における観光やビジネスなどのステークホルダーによる外部意見の取り込みの拡大

道路鉄道を中心にインフラストラクチャーのリハビリテーションに融資し、関連分野のTAも同時に実施している。

2) 貿易促進分野

ADBの総合税関近代化プロジェクトが2002年に開始され、税関組織の強化と行政能力の向上を目的に実施している。そして、二国間における貿易とデータ共有合意を支援し、パイロット事業として二国間による国境手続きを実施し、現在、フェーズⅡの段階である。

3) 通商政策

IMFは、通商政策調整委員会を設立支援し、2004年9月に第1回会合を、第2回会合を2005年4月に開催した。参加国は、委員会がフォローアップとして提案した以下の3つの優先分野について合意した。

- ・中央アジア地域の貿易の比較優位性
- ・地域間貿易協定
- ・中央アジア地域における貿易の障壁及び障壁の削減による利益

(3) ADB ウズベキスタン事務所

同事務所の地域協力専門官からADBの貿易政策、税関業務等の支援活動状況について説明を受けるとともに、WCOの活動との関連性、それを実施する際のキャパシティ・ビルディングについて、意見を交換した。同事務所からの発言の要点は以下のようであった。

① CARECのCAP (Comprehensive Action Plan)の活動

CARECは、中央アジア諸国の貿易促進を図る一環として、CAPに基づいて税関関連施設、通関手続きの改善等、税関インフラ整備のための支援活動を推進している。

② ADBのWCOとの活動

WCOの本部(Brussels)と連携し、同本部等における会合にADB職員が出席し、特に、途上国の共通問題である税関のIntegrityに関し、抜本的解決策を考察しているが、国情による相違もあり、当該国の関係省庁との協議のなかでキャパシティ・ビルディングも考慮しつつ、適切な方策を作成する予定である。

(4) 援助機関の調整

援助機関は、EBRD、IMF、IsDB、UNDP、世界銀行の国際機関、EU、ドイツ、日本、スイス、英国、米国の二国間援助機関が参加している。

(5) CAREC 総合行動計画 2006 - 2008 年

2006年10月、ウルムチ（中国）で開催された第5回大臣会合において CAREC 総合行動計画（2006 - 2008年）が発表され、ADB、EBRD、IMF、IsDB、UNDP、世界銀行、上海協力機構、ユーラシア経済共同体が同席し、加盟各国の大臣によって下記のステートメントにあるように CAREC 総合行動計画が合意された。具体的なプロジェクトに関しては、表7-1の総合投資計画（2006 - 2008年）及び表7-2の無償及び技術協力（2006 - 2008年）にあるとおりである。

“Ministers agreed that the way forward for Central Asia is ‘development through cooperation’... Ministers called for sweeping measures to overcome trade and other impediments to development, and for the creation of transport corridors and the interconnection of energy markets. Ministers expressed interest in cooperative initiatives in a wide range of areas, including the environment, agriculture, tourism, human resource development, telecommunications, disaster management and avian flu preparedness... Ministers agreed that a strategic framework for regional cooperation is essential for charting the course ahead.”

Joint Ministerial Statement, November 2005

この会合で下記の4分野の行動軸を重視した「Four Action Pillars」を基にしたアプローチが採択された。

- ・ 知識／キャパシティ・ビルディング（knowledge/capacity building pillar）
- ・ 地域インフラストラクチャーネットワーク（regional infrastructure networks pillar）
- ・ 貿易、投資、ビジネス開発（trade, investment and business development pillar）
- ・ regional public goods pillar

このうち、本件と関係する地域インフラストラクチャーネットワーク及び貿易、投資及びビジネス開発分野の活動は、以下の分野が計画されている。その具体的なプロジェクトは表7-1及び7-2のとおりである。

1) 地域インフラストラクチャーネットワーク分野

- ・ 運輸交通、貿易、エネルギーネットワークにおける物流・配電システムの構築
- ・ 運輸交通インフラストラクチャーネットワーク
 - － 運輸交通分野別戦略
 - － 東西及び南北マルチモーダル回廊開発
 - － 運輸交通規則の調和、越境交通条約
- ・ 貿易インフラストラクチャー
 - － 貿易セクター戦略

- － 国境管理施設整備
- － 国境地区における自由貿易地区のインフラストラクチャー支援
- ・ エネルギーネットワーク
 - － エネルギーセクター戦略
 - － 発電インフラストラクチャー
 - － 配電・送電インフラストラクチャー
 - － 効率的な対策（政策、制度、規制等）

2) 貿易、投資及びビジネス開発分野

- ・ 貿易、投資、ビジネス開発戦略
- ・ 貿易促進
 - － 税関の近代化、調和、合理化
 - － 税関情報プラットフォーム
 - － 税関近代化フォーラム
- ・ 通商政策
 - － 通過及び国境貿易対策
 - － 貿易関連税
 - － WTO 加盟
- ・ 投資及びビジネス開発
 - － 投資フォーラムの開催
 - － 物流サービス業育成
 - － 世界市場への連携、経済コリドー構築

(6) CAREC 総合行動計画 2006 - 2008 年のプロジェクト概要

表 7-2 に示すように、2006 年から 2008 年の 3 年間に 6 CAREC 援助機関（ADB、EBRD、IMF、IsDB、UNDP、世界銀行）により 42 融資プロジェクトが計画され 1 億 9,100 万ドルの協調融資を含む 2.3 億ドルの投資が予定されている。うち 26 融資プロジェクトは運輸交通分野で合計 1.4 億ドル、4 プロジェクトは鉄道分野（車両購入を含む）であり、1 融資プロジェクトは航空機の更新として 490 万ドル、道路分野（リハビリテーション及び新規）へは 1.2 億ドル投資される予定である。

また、エネルギー分野では 13 の融資プロジェクトがあり、8 億 6,000 万ドルの融資が予定されている。そのうち 1 プロジェクトが送ガスプロジェクト（3 億ドル）、その他は、送電・配電、小規模水力発電である。Sangtuda 1 水力発電所（タジキスタン）への融資は現在検討中である。

貿易促進分野では 3 ローンプロジェクト、合計 3,800 万ドルの融資が予定されている。

CAREC は 2006 年から 2008 年の 3 年間に 6 多国間・国際機関により、融資のほか、23 件の無償及び技術協力を実施する予定であり、地域交通、エネルギー、貿易イニシアティブ分野へ総額 1,500 万ドルを予定している。

表 7-1 CAREC の総合投資計画 (2006 ~ 2008 年)

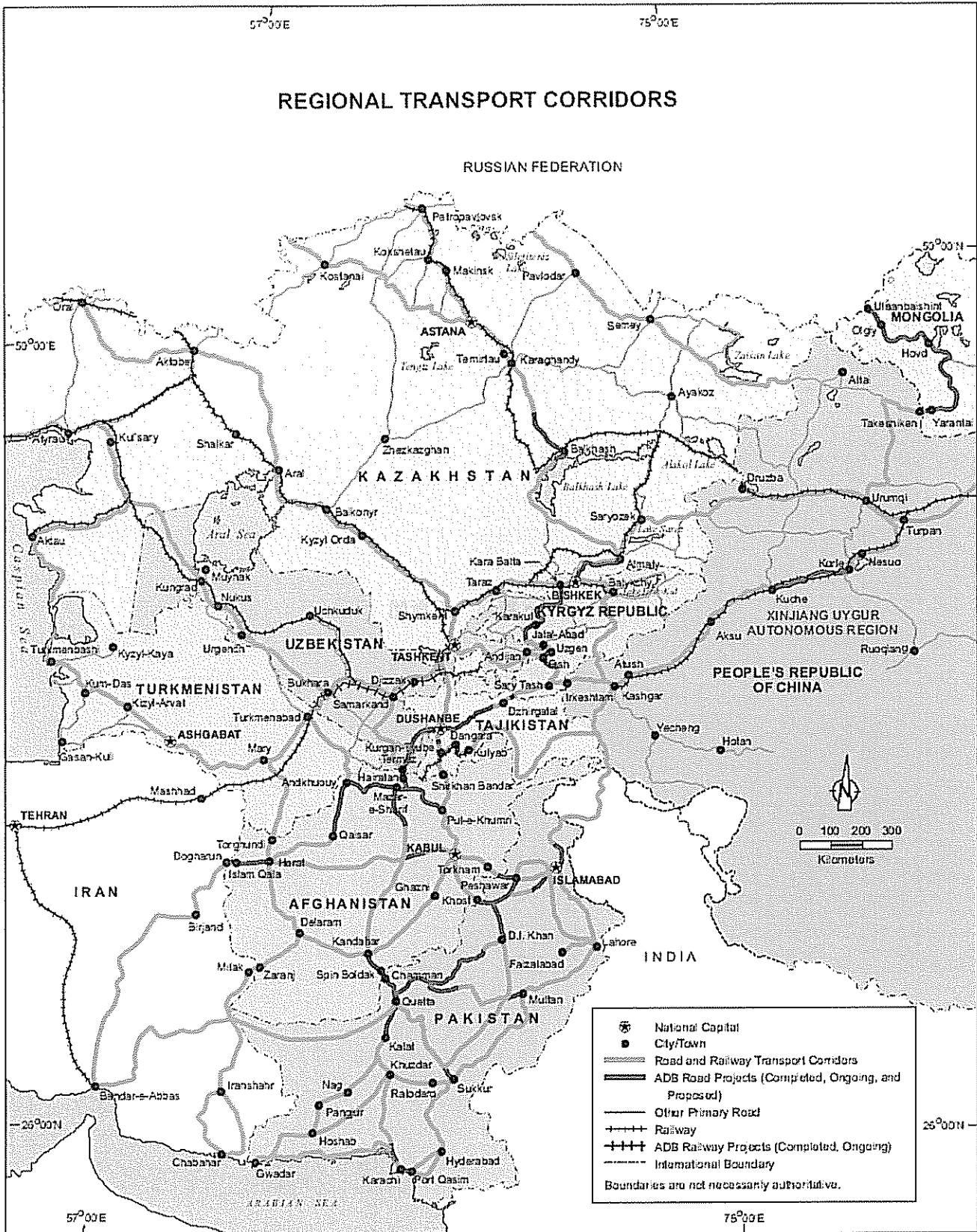
運輸交通分野	エネルギー分野	貿易分野
<p>ADB Loan Activities: 2006-2008</p> <p>2006 1. North-South Corridor (AFG) (\$140M)</p> <p>2007 1. Ring Road and road Network (AFG) (\$110M) 2. Southern Road Corridor Improvement (Masally-Astara) (AZE) (\$100M) 3. Maintenance of Regional Road Transport Corridors Project (KGZ) (\$20M) 4. Western Regional Road Development (MON) (\$32M) 5. Xinjiang Regional Road Development (PRC) (\$150M) 6. Dushanbe-Kyrgyz Border Road Rehabilitation Project, Phase III (TAJ) (\$25M) 7. Regional Infrastructure (Roads) (UZB) (\$20M)</p> <p>2008 1. Regional Transport (MON) (\$32M) 2. Regional Railway (UZB) (\$20M) 3. Road Network 1 (AFG) (\$50M) 4. Bishkek-Torughart Road Rehabilitation (KGZ) (\$20M) 5. Secondary Roads Improvement (AZE) (\$75M)</p> <p>EBRD Loan Activities: 2006 1. TSA Air Fleet Upgrade (TAJ) (\$4.9M) - approved 2. Locomotive and Track Renewal (AZE) (\$30M)</p> <p>IsDB Loan Activities: 2006-08</p> <p>2006 1. Osh-Irkeshtam Road Rehabilitation, Phase I (KGZ) (\$10.5M) 2. Shagon-Zigar Road Phase III (TAJ) (\$10M) 3. Rehabilitation of Railway Network (Termez-Galaba Bridge) (UZB) (\$9M)</p> <p>2007 1. Reconstruction of the Taraz-Talas-Suusamy Road, Phase II (KGZ) (\$10M)</p> <p>2008 1. Issyk-Kul Ring Road Reconstruction (KGZ) (\$10M)</p> <p>World Bank Loan Activities: 2006-08</p> <p>2006 1. Highway II (Alat-Masally; Baki-Shamakhi) (AZE) (\$200M) - approved</p> <p>2007 1. Osh-Batken-Isfana (KGZ) (\$20M) 2. Highway III (AZE) (\$150M) 3. Rail Trade and Transport Facilitation (AZE) (\$100M) 4. Urban Infrastructure in Ulaanbaatar (MON) (\$15M) 5. Western Trade Corridor Road Rehabilitation (KAZ) (\$TBD)</p>	<p>ADB Loan Activities: 2006-2008</p> <p>2006 Loans 1. Regional Power Interconnection (AFG/TAJ) (\$56.5M)</p> <p>2008 Loans 1. Central-South Asia Transmission (TAJ/AFG/PAK) (\$100M) 2. Power Transmission Reinforcement and Interconnection Project in West Kazakhstan (KAZ) (\$100M) 3. Rehabilitation of the Central Asia-Central Europe Gas Pipeline (KAZ) (\$300M) 4. 500kV North-South Power Interconnection Project (KAZ) (\$100M) 5. Reinforcement of Power Interconnection Between AZE and Iran (AZE) (\$50M)</p> <p>EBRD Loan Activities: 2006-08 1. Non-sovereign loans for the second and third phases of the North-South Transmission Line Project in Kazakhstan (\$87.8 M) 2. Possible financing for the Sangtuda 1 Hydropower Project, TAJ.</p> <p>IsDB Loan Activities: 2006-08</p> <p>2006 1. Construction 110-kV Transmission Line Project (KGZ) (\$10M)</p> <p>2007 1. Derbend-Yashma Transmission Line (AZE) (\$30M) 2. 400kV Balkanabat-Iranian border Transmission Line (TKM) (\$25M) 3. Mingerchaur Hydropower (AZE) 4. 500KV South-North Transmission Line (TAJ)</p> <p>2008 1. 500 KV Sogdiana-Talimarjan Transmission Line (UZB)</p> <p>World Bank Loan Activities: 2006-08 1. Continued country-based loans for energy developments 2. Pamir 2 project in Gormo Badakhshan Tajikistan, 3. Public/private financing option; promotion of Sangtuda Project</p>	<p>ADB Loan Activities: 2006-2008</p> <p>2006 Loans 1. Customs Modernization Project (MON) (\$5M)</p> <p>2008 Loans 1. Regional Customs Modernization and Infrastructure Development Phase II (TAJ) (\$8M)</p> <p>EBRD Loan Activities: 2006-2008 1. Guarantees for trade finance.</p> <p>World Bank Loan Activities 2006-08 1. Customs modernization (KAZ) (\$25M)</p>

出所：ADB (2006) CAREC Comprehensive Action Plan

表7-2 CAREC 無償及び技術協力 (2006～2008年)

運輸交通分野	エネルギー分野	貿易分野
<p>ADB Grant Activities: 2006-08</p> <p>Continued lead support role for the Transport Sector Coordinating Committee</p> <p>2006</p> <ol style="list-style-type: none"> Maintenance of Regional Road Transport Corridors (KGZ) (\$0.5M) CAREC Transport Sector Strategy Development Study (\$0.95M) Regional Road Funding and Management in CAREC Countries (\$0.6M) Logistics Development and Capacity Building in Xinjiang (PRC) (\$0.7M) Transport Master Plan (TAJ) (\$0.5M) <p>2007</p> <ol style="list-style-type: none"> CAREC Regional Railway Development, Phase I (REG) (\$0.85M) Capacity Building for the Ministry of Public Works (AFG) (\$1M) Transport Sector Reform and Efficiency (TAJ) (\$0.4M) <p>2008</p> <ol style="list-style-type: none"> Capacity Building for the Ministry of Transport (AFG) (\$1M) Furthering Policy Reform in Railway Sector (PRC) (\$0.4M) CAREC Policy Reforms in the Transport Sector (REG) (\$0.6M) <p>IsDB Grant Activities: 2006</p> <ol style="list-style-type: none"> Feasibility Study of Issyk-Kul Ring Road Reconstruction (KGZ) (\$0.35M) Feasibility Study on Kafanigan-Yavan Railway Line (TAJ) (\$0.25M) <p>World Bank Grant Activities: 2006-2008</p> <ol style="list-style-type: none"> Railway Trade and Transport Facilitation Project (AZE) (\$0.9M) Infrastructure Strategy (with Transport element) (MON) (\$0.195M) Tajikistan Air Transport Study (TAJ) (\$0.125M) Central Asia Transit Performance Measurement (REG) (\$0.1M) 	<p>ADB Grant Activities: 2006-08</p> <p>Strengthening of regulatory capacity</p> <p>2006</p> <ol style="list-style-type: none"> Feasibility Study for the Central and South Asia Power Transmission Project (REG) (\$1.0M) Mitigation of Trans-Boundary Air Pollution from Coal-Fired Power Plants in Northeast Asia (\$0.9M) <p>2007</p> <ol style="list-style-type: none"> Strengthening Power Supply (TAJ/AFG) (\$0.5M) <p>World Bank Grant Activities: 2006-2008</p> <ol style="list-style-type: none"> Continued lead support role for the Energy Sector Coordinating Committee Proposed increase in scope of Committee to include oil/gas sector Organization of a region forum in 2006 on high oil prices and the options for the movement of primary energy commodities (oil, gas, coal, hydroelectricity) Continued support for establishment of International Water Energy Consortium Continued support for the Sangtuda Hydropower Project 	<p>ADB Grant Activities: 2006-08</p> <p>Continued lead support role for the Trade Facilitation/Customs Coordinating Committee</p> <p>2006 TAs</p> <ol style="list-style-type: none"> Integrated Regional Trade Facilitation Strategy for Individual Countries (\$1.6M) <p>2007 TAs</p> <ol style="list-style-type: none"> Logistic Development to Support Regional Trade Facilitation (\$0.8M) <p>2008 TAs</p> <ol style="list-style-type: none"> Integrated Regional Trade Facilitation Strategy for Individual Countries, Phase II (\$0.8M) <p>EBRD Grant Activities: 2006-2008</p> <ol style="list-style-type: none"> Advisory services to banks on trade finance. <p>IsDB Grant Activities: 2006-2008</p> <ol style="list-style-type: none"> Trade/Counter-Trade Promotion Forum <p>IMF Support Activities: 2006-2008</p> <ol style="list-style-type: none"> Continued lead support role for the Trade Policy Coordinating Committee. Regional workshops on trade policy and regulatory reforms <p>UNDP Grant Activities: 2006-2008</p> <ol style="list-style-type: none"> Dialogue between private and public sectors re policy/legal framework for trade. Silk Road Investment Forum 2007 Support for trade facilitation program in border communities (BMPCA) <p>World Bank Grant Activities: 2006-2008</p> <ol style="list-style-type: none"> Continued country and regional support for trade policy and trade facilitation reforms.

出所：ADB (2006) CAREC Comprehensive Action Plan



06-CAREC 027-11 RM

Source : ADB CAREC Programme

図 7-3 中央アジア地域運輸交通ネットワーク（鉄道及び道路）

7-2-2 世界銀行

世界銀行は中央アジア地域では、カザフスタンにおける道路リハビリテーション、及び、アフガニスタンにおける緊急道路リハビリテーションへ融資している。世界銀行も貿易促進分野へ協力を実施しており、CIS-7 Initiativeによる調査や CAREC プログラムの一環として、中央アジア各国において貿易及び運輸交通施設について調査を実施し、また、税関のリスクマネジメントについて USAID 及び欧州連合とともにセミナーを開催した。そのほか、カザフスタンで運輸交通分野政策策定を支援している。

7-2-3 欧州復興開発銀行 (EBRD)

EBRD は運輸交通分野では鉄道、道路、港湾、航空分野で積極的に融資を行っている。特に民間セクターの育成と制度のリフォームについて焦点を当てている。カザフスタン及びウズベキスタンの鉄道分野において制度改善の支援をしている。また、アルマティービシユケク間道路への ADB との協調融資を実施し、Atyrau - Aktau 間道路改良プロジェクトへ同じく ADB との協調融資が予定されている。

表 7-3 EBRD の融資プロジェクト

Mode	Project Name	Country	Value (USD million)	EBRD Finance (USD million)	Status
Rail	KZT Track Maintenance and Commercialisation Project	Kazakstan	100.8	72.1	On-going
	KZT Kazakstan Railways SME Support Facility	Kazakstan	16.6	16.6	Planned
	Uzbek Railways Freight Traction Renewal and Management Project	Uzbekistan	45.1	44.4	On-going
	Locomotive Re-powering Project	Uzbekistan	167.5	75.5	On-going
Road	Kazakstan Road Sector Development Project	Kazakstan	135.5	31.6	On-going
	Kazakstan Road Sector Restructuring	Kazakstan	100	100	Planned
Maritime	Aktau Port Reconstruction Project (Phase I)	Kazakstan	78.7	56.4	Completed
	Turkmenbashi Port Development	Turkmenistan	49.9	33.3	On-going
Air	Kazakstan Atyrau Airport Project	Kazakstan	32.6	27.7	On-going
	Khoujand Airport	Tajikistan	6.7	2.8	Completed
	TSA Air Navigation System	Tajikistan	8.3	6.1	On-going
	Tashkent Airport Rehabilitation	Uzbekistan	57.7	40	Completed
	DIF - Avialeasing Finance Company	Uzbekistan	12.8	3.3	On-going

出所：EBRD

その他、TRACECA 及び CAREC プログラムと協調し、各インフラストラクチャープロジェクト等への融資を実施している。鉄道分野では機関車の調達への融資、車両マネージメントに関する技術協力や空港整備に融資を実施している。

7-2-4 イスラム開発銀行 (IsDB)

中央アジアにおける IsDB の主な融資はエネルギー、道路、保健及び教育インフラストラクチャーに集中している。道路ではカザフスタンのアスタナ道路へ協調融資、Borovoe - Petropavlovsk 間道路へも同様に協調融資が提案されている。また、技術協力へも融資しキルギスとタジキスタンを結ぶ Bishkek - Naryn - Torugart 間道路のフィージビリティ調査を実施している。

表 7-4 IsDB の融資プロジェクト

Mode	Project Name	Country	Value (USD million)	EBRD Finance (USD million)	Status
Road	Karaganda Astana Road	Kazakhstan	67.9	20	On-going
Air	Expansion and Upgrading of Osh Airport	Kyrgyzstan	23.9	9.5	On-going

出所：IsDB

7-2-5 国連開発計画 (UNDP)

UNDP はシルクロードプログラムを設立し、中央アジア地域を經由した貿易促進を行っている。このプログラムの目的は、①国際運輸合意の実施支援、②調和のとれた通過交通用書類の促進、③地域協力メカニズムの設立である。中国、カザフスタン、キルギス、タジキスタンをカバーする Study on the Strengthening of Institutional Possibilities for Transit Corridors Development in the Silk Road Region (RAS/99/062) を実施した。

最近では、EU の予算で BOMCA/Central Asia Drug Action Programme (CADAP) を中央アジア地域で実施している (7-2-8 参照)。その他、ウズベキスタンで貿易及び投資促進制度に係るキャパシティ・ビルディング (Capacity building and strengthening foreign trade and investment promotion institutions in Uzbekistan) を実施中である。2005 年 7 月から開始され 2008 年 12 月終了予定である。予算は 35 万ドル、対外経済関係投資貿易省、ウズベキスタン商工会議所 (政府組織) がカウンターパートである。その他、UNDP ウズベキスタンではプロジェクトの実施状況を表 7-5 及び 7-6 にあるようにモニターしている。

表 7-5 運輸交通分野（ウズベキスタン）のプロジェクトー UNDP まとめ

プロジェクト	実施状況	総予算 (米ドル)	開始	終了	援助機関	形態
Electrification of Tashkent-Angren railway section	Completed	270,138	Jul-02	Jul-03	KfW	Grants
Facilitating Development of the Railway Sector (ADTA)	Completed	600,000	Oct-00	Dec-03	ADB	Grants
Feasibility studies on modernization of air traffic control system	Completed	300,000	Jan-00	Oct-00	USTDA	Grants
Institutional Strengthening and Policy Support-Roads	Completed	1,000,000	Dec-98	Dec-99	ADB	Grants
Institutional Strengthening of Uzbekiston Temir Yullari	Completed	850,000	Nov-98	Dec-01	ADB	Grants
Locomotive Re-powering Project	Completed	68,000,000	Nov-01	Feb-06	EBRD	Loan
Modernization of the railway system of Uzbekistan	Completed	400,420	Jul-03	Jul-04	USTDA	Grants
Preproject study for establishment of International Logistic Center	Completed	563,565	Jan-99	Jan-02	KfW	Grants
Railway Passenger Transport Improvement	Completed	468,878,016	Jun-96	Dec-01	JBIC	Loan
Railways Modernization	Ongoing	75,000,000	Oct-00	Dec-06	ADB	Loan
Railways Rehabilitation Project	Ongoing	70,000,000	Sep-98	Apr-05	ADB	Loan
Reconstruction of Tashkent International Airport	Completed	48,246,700	Dec-97	Dec-02	EBRD, KfW	Loan
Third Railway Development (PPTA)	Completed	860,000	Dec-02	Nov-03	ADB, UZ	Grants
Three local airports modernization project	Completed	1,140,000	Dec-96	Dec-01	JBIC	Loan
Urban Transport Project for Uzbekistan	Completed	31,450,000	May-00	Mar-06	World Bank, UZ	Loan
Uzbek Railways: Implementation Assistance & Fleet Management	Completed	268,428	Jul-02	Aug-04	EBRD	Grants
Total : 16 projects		767,827,267				

出所：http://www.dad.uz/en/ as of Apr.01, 2007

表 7-6 貿易促進分野（ウズベキスタン）のプロジェクトー UNDP まとめ

プロジェクト	実施状況	総予算 (米ドル)	開始	終了	援助機関	形態
Assistance in promotion of Indian imports	Completed	10,000,000	May-00	Dec-01	India	Loan
Capacity building and strengthening foreign trade and investment promotion institutions in Uzbekistan	Ongoing	350,000	Jul-05	Dec-08	UNDP	Grants
Provision of assistance to the Customs service	Completed	350,000	Jan-03	Jan-05	USA	Grants
Support in realization of CA - 1	Completed	1,148,290	Jan-02	Aug-02	EU	Grants
Support to the beekeeping	Completed	26,730	Dec-02	Nov-03	Eurasia Foundation	Grants
Trade Promotion Programme in Uzbekistan	Ongoing	3,900,000	Jan-04	Dec-07	Swiss	Grants
Total : 6 projects		15,775,020				

出所：http://www.dad.uz/en/ as of Apr.01, 2007

表 7-6 のうち、税関行政システム改善プロジェクトについて、UNDP Project Manager 3 名（税関行政システム開発担当、人材育成及び外国貿易投資強化促進担当）とヒアリング及び意見交換を行った。その概要は、以下のとおりである。

(1) 同国における UNDP の活動状況

- ・同国の税関行政の運用に関し、憂慮すべき現状と問題点（法律運用の統一性・透明性の欠如、通関業務の長時間化、非効率性、職権の乱用、不正商品や低品質商品のすり抜け等）の指摘及び解消への取り組み
- ・新たな法令の改正、組織の改善、税関職員の統制、国際機関（WCO）の基準の統一化と調和化の導入等による税関行政のシステムの改善への取り組み
- ・貿易促進の阻害要因となっている施設、検査機器などの不足の解消
- ・関税政策、税関業務の近代化リフォーム、国際的スタンダード、WCO スタンダードの導入、高性能コンピュータ等の科学的なシステム導入などについて同国関係省庁及び関係機関と協議、支援（その概要は表 7-7 参照）

表 7-7 ウズベキスタンの税関行政システムの改善（UNDP の資料からの整理）

項 目	内 容
国連開発枠組み（UNDAF）成果／指標	標準生活の改善と貧困減少のための開発及びモニター戦略の国家及び地域レベルの能力強化
予期される成果／指標	議会により承認した新たな関税法の改正、政府は税関行政の改善を目的とした組織及びリーガルベースのプログラムの採用、電子税関の各要素をパイロットベースに基づく実施
予期される成果／年間目標	外国貿易発展のための更なる望ましい環境の整備
実施するパートナー	国家関税委員会
関与する団体	国家関税委員会、対外経済関係投資貿易省、経済省、財務省、通信情報機構、商品及び工業品取扱機関、シンクタンク、メディア、国際及び国内の専門家
プログラムタイムフレーム	地域プログラム 2005 - 2009
プログラムコンポーネント	MYFF Line 1, 2 Pro-poor Policy reform to support MDG targets
プロジェクトタイトル	ウズベキスタン共和国の税関運営管理の改善
プロジェクト番号	0053569
プロジェクト期間	2006年10月～2008年4月
マネージメント	NEX
予算（2006）	15,400 米ドル
予算（2007）	160,000 米ドル
予算（2008）	24,600 米ドル
General Mngement Support 経費	n/a（Not applicable；該当なし）
総予算	200,000 米ドル（24,000,000 円）
Regular (TRTAC)	200,000 米ドル

(2) 税関の人材育成

人材育成研修の講師派遣、先進国への研修生の派遣等

(3) 税関行政の近代化

施設及び検査機器の拡充に関する支援

7-2-6 国連アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP)

UNESCAP は、アジアハイウェイ及びトランス・アジア・レイルウェイという陸上交通インフラ開発イニシアティブを立ち上げ、ユーラシア大陸のアジアを網羅する道路及び鉄道ネットワークの構築をめざしている。両構想は、UNESCAP の第 48 回総会 (1992 年) で採択され、①アジアハイウェイ、②トランス・アジア・レイルウェイ、③陸上交通施設整備の 3 本の柱から構成されている。その目的は、域内の国際交通ネットワークの整備である (各国のアジアハイウェイネットワークは付属資料 3. 参照)。

(1) アジアンハイウェイ (The Asian Highway)

アジアンハイウェイのネットワークは 2003 年 11 月に多国間合意として採択され、2005 年 7 月から実施に移されている。アジアンハイウェイは 55 ルートが認識され、総延長は約 14 万 km におよび、アジア地域を縦横に結び、ヨーロッパへ接続する。中央アジア地域では、11 ルート (1 万 3,189km) がカザフスタン、4 ルート (1,695km) がキルギス、3 ルート (1,925km) がタジキスタン、5 ルート (2,966km) がウズベキスタン、3 ルート (2,204km) がトルクメニスタン、計 26 ルート (総延長 2 万 1,000km) がアジアンハイウェイネットワークを構成する。

表 7-8 中央アジア諸国におけるアジアンハイウェイの現状

Country	Primary	Class I	Class II	Class III	Below III	Other#	Total
Kazakhstan	0	72	767	10,004	2,346		13,189
Kyrgyzstan	0	0	464	511	720		1,695
Tajikistan	0	0	289	603	1,033		1,925
Turkmenistan	0	0	0	2,180	24		2,204
Uzbekistan	0	255	765	1,618	328		2,966
total	0	0	2,285	14,916	4,099		21,979

出所：UNESCAP (<http://www.unescap.org/ttdw/>)

設計基準は Asian Highway Classification and Design Standard¹²

¹² Asian Highway classification and design standards were proposed and endorsed as general guidelines for Asian Highways by the Expert Group Meeting held from 29 November to 3 December 1993 in Bangkok. Since most Asian Highway member countries have their own design standards (most of them are based on AASHTO standards), the Asian Highway classification and standards was simplified to only provide necessary minimum standards and guidelines to facilitate international road traffic in 1995. It has been revised at several expert group meetings and also discussed during the Intergovernmental Meeting in November 2003. Now classification and Design standard is included in the Annex II of the Intergovernmental Agreement.

(2) トランス・アジアン・レイルウェイ (The Trans-Asian Railway : TAR)

トランス・アジアン・レイルウェイは、1960年代にヨーロッパとアフリカへの接続可能性とともにシンガポールとイスタンブールを結ぶ1万4,000kmの鉄道として開始された。各地域における鉄道技術レベルの相違、鉄道基準の相違から UNESCAP は段階的なアプローチにより TAR ネットワークを構築していった。当初、TAR ネットワークは以下の主要な4回廊に分け調査を開始した。

- ① 中国、カザフスタン、モンゴル、ロシア、朝鮮半島と接続する北部回廊
- ② タイと中国南部の雲南省からミャンマー、バングラデシュ、インド、パキスタン、イラン、スリランカ（港湾）を経てトルコへ接続する南部回廊
- ③ ASEAN 諸国（インドシナを含む）をカバーするネットワーク
- ④ 北ヨーロッパから南コーカサス、中央アジア、ロシアを経てペルシャ湾へ接続する南北回廊

今後、回廊の合同運営にあたって商業ベースでの採算性、運営、プロジェクトファイナンスなどの調整が必要となっている。また、制度的、技術的な問題や課題が確認され、港湾施設や内陸の物流施設への効率的な接続やコミュニケーションテクノロジーの開発も必要と指摘されている。現在、具体的にどのような活動がなされているのか、どの程度関係国間で合意されているのか、今回の調査では把握できなかった。

表7-9 トランス・アジアン・レイルウェイの各回廊、関係国と路線延長

鉄道回廊	関係国	路線延長
South-East Asia :	Cambodia, Indonesia, Malaysia, Myanmar, Singapore, Thailand, Viet Nam	12,600 km
North-East Asia :	China, Democratic People's Republic of Korea, Mongolia, Republic of Korea, Russian Federation	32,500 km
Central Asia and Caucasus :	Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan	13,200 km
South Asia + Islamic Republic of Iran and Turkey :	Bangladesh, India, Islamic Republic of Iran, Pakistan, Sri Lanka, Turkey	22,600 km
Total :		80,900 km

出所：UNESCAP (<http://www.unescap.org/ttdw/>)

7-2-7 国連中央アジア経済特別プログラム (SPECA)

UNECE(United Nations Economic Commission for Europe)が UNESCAP と共同で 1998 年に設立したプログラム (United Nations Special Programme for the Economies of Central Asia : SPECA) で中央アジア地域のサブ地域協力と世界経済への統合強化を目的とし、運輸交通ネットワークの構築を重要課題と認識している。国際トランジットトランスポートインフラストラクチャー及びそのサービスが向上することにより内陸国が直面している問題への対処や国際市場への参入を支援することが通過交通協力 (Almaty Programme of Action for Transit Transport Cooperation) として確認された。参加国は、アゼルバイジャン、アフガニスタン、カザフスタ

ン、キルギス、タジキスタン、トルクメニスタン、ウズベキスタンの7か国である。

2005年5月に第10回のワーキンググループ会議がキルギスで開催され、2005～2006年において、①SPECA道路及び鉄道ネットワーク、②国家運輸促進委員会¹³の設立、③ワーキンググループの推薦する国際条約の加盟、④国際ルートデータベースの構築、⑤投資プロジェクト、⑥UNESCAPの時間価値手法を使ったSPECA加盟国内の分析の実施が合意された。2006～2007年における活動及びプロジェクトは表7-10に示す内容である。

表7-10 UN SPECAによる実施中及び実施予定プロジェクト

プロジェクト	実施期間	予 算
Capacity-building for developing interregional land- and land-cum-sea transport linkages (Component on Developing Euro-Asian Transport Linkages) Annex 1	2003-2006	US\$ 400,000 (approximately) from UNDA2
Technical assistance to development of the inter-governmental Agreement of the Shanghai Cooperation Organisation member States on facilitation of international road transport Annex 2	2005-2007	US\$ 630,000 (US\$ 500,000 from ADB and US\$ 130,000 from UNESCAP)
Institutional capacity-building for facilitation of international trade and transport in landlocked and transit countries Annex 3	2005-2006	US\$ 429,000
Facilitation of participation of the Central Asian and Caucasus countries in the meetings of the UNECE Inland Transport Committee (ITC) and selected Subsidiary Bodies Annex 4	2004-2005 (possibility of extension for 2006-2007)	US\$ 202,000 (available in 2004-2005). Similar amount will need to be raised for the proposed extension for 2006-2007
Demonstration runs of container block trains, including to Central Asia (in collaboration with OSJD and UIC) Annex 5	2001-2006	US\$ 80,000
Policy advisory services to the interested SPECA member countries to implement UNECE transport-related conventions, standards and regulations	Upon request	UN Regular Budget (RPTC) ³
予定プロジェクト		
Assistance to the SPECA Project Working Group on Transport and Border-Crossing Facilitation (PWG-TBC) Annex 6	2006-2008	Estimated budget-US\$ 90,000
Capacity-building in developing transit transport cooperation of landlocked and transit developing countries in Central Asia Annex 7	2006-2009	Estimated budget-US\$ 750,000

出所：UNECE, UNESCAP (2005), SPECA 2005-2007 Work Plan

¹³ National Transport Facilitation Committee

7-2-8 欧州共同体 (EU)

(1) TRACECA Programme (Transport Corridor Europe Caucasus Asia)

EUのCIS向けTACIS¹⁴の一環として1993年に国際市場への参入をめざした貿易促進及び運輸交通分野の整備を目的に関係国及びECとの間で枠組みが策定され、1998年9月8日、バクーで開催された「Restoration of the Historic Silk Route」においてTRACECA Programmeが全権を委任された地域間協力機関としてヨーロッパ、黒海沿岸、コーカサス、カスピ海沿岸及びアジア諸国¹⁵が「ヨーロッパ-コーカサス-アジア国際交通回廊開発にかかわる基本的多国間合意」(Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe - the Caucasus-Asia Corridor)に合意し、2000年には、加盟国間の基本合意¹⁶の実施を規定するために Intergovernmental Commission TRACECA (IGC)が創設され、2001年にIGC TRACECA事務局がアゼルバイジャンのバクーに設置された。

現在、TRACECA Programmeは13か国〔欧州から5か国(ウクライナ、モルドバ、ブルガリア、ルーマニア、トルコ)、コーカサスから3か国(アゼルバイジャン、アルメニア、グルジア)、中央アジアから5か国〕から構成され、貿易促進分野及び国際市場への参入を推進するため加盟国内の経済統合における支援ツールとして機能している。

これまで、TRACECAは39の技術協力(5,770万ユーロ)、14の投資プロジェクト(5,230万ユーロ)を実施した。技術協力では、関係国における国際機関による融資が促進された。特にTRACECAの技術協力がベースとなり、鉄道リハビリテーションプロジェクトについてカザフスタンへ6,500万米ドル、ウズベキスタンへ4,000万米ドルのEBRDのローンプロジェクトへ結びついた。

TRACECAプログラムによる小規模投資プロジェクトは、カザフスタンのAktauにおける鉄道・フェリーターミナル、Aktau及びChimkent(カザフスタン)の貨物ターミナルにおける貨物及びコンテナリフト等の調達、Baku(アゼルバイジャン)とTurkmenbashi(トルクメニスタン)を結ぶコンテナサービスの設立、ブハラ(ウズベキスタン)のコンテナターミナルにおけるリフト類の調達などがある。さらにTRACECAプログラムではADBとの協調融資でカザフスタン及びキルギスの国境管理施設のリハビリテーション(アルマティービシュケク、プロジェクト総額6,800万米ドル)を実施している。

TRACECAはこれまでに、運輸交通制度、貿易促進、マルチモーダル、鉄道、道路、海運、交通、航空分野に協力を実施している。表7-11は、2006年実施プロジェクトであり、すべて継続、技術協力である。

¹⁴ Launched by the EC in 1991, the Tacis Programme provides grant-financed technical assistance to 12 countries of Eastern Europe and Central Asia (Armenia, Azerbaijan, Belarus, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Russia, Tajikistan, Turkmenistan, Ukraine and Uzbekistan), and mainly aims at enhancing the transition process in these countries. (Mongolia was also covered by the Tacis programme from 1991 to 2003, but is now covered by the ALA programme.)

¹⁵ 1998年9月8日、アゼルバイジャン、アルメニア、ブルガリア、グルジア、カザフスタン、キルギス、モルドバ、ルーマニア、タジキスタン、トルコ、ウクライナ、トルクメニスタン、ウズベキスタンが合意した。

¹⁶ Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe - the Caucasus - Asia Corridor.

表7-11 TRACECA プロジェクト (2006年)

Projects	Starting Date	Duration (Months)	Budget (Euro)	Transport sector
TA 58. Logistic Centres Network for All TRACECA Countries: Central Asia, Caucasus and European TRACECA	to be contr-ed	24	5,500,000	Intermodal
TA 59. Development of Common Security Management System and Cooperation in the Area of Maritime Safety and Ship Pollution Prevention for the Black Sea and the Caspian Sea	to be contr-ed	24	3,500,000	Maritime
TA 60. Training of Civil Aviation Administration and the Personnel Involved in the Air Transportation	to be contr-ed	24	2,000,000	Aviation
TA 61. Motorways of the Sea (MoS) for the Black Sea and the Caspian Sea	to be contr-ed	24	2,500,000	Maritime
TOTAL :			13,500,000	

出所：TRACECA

(2) BOMCA/CADAP

今回の調査で中央アジア地域事務所及びキルギス事務所を訪問した。現在、BOMCA フェーズⅡの実施に向けて、その内容を調査中とのこと。数か月以内に報告書が提出され、EUで承認され実施に移される予定である。プロジェクトの内容はUNDPでの説明のとおりである。

7-2-9 独立国家共同体 (CIS)

ソ連を構成していた国家をを引き継いだ組織で、国際的な道路設計基準、建設基準、車両基準等の運輸交通の技術的な国際基準の整備を通して地域の運輸交通を支援している。主要な合意は以下の内容である。

- ・Agreement about Size and Weight of Transport Means in CIS Countries, Minsk, June 4, 1999
- ・Agreement about Methodology of Defining Size of Payment for Road Transportation of Heavy and Large-scale Goods, Chishinau, May 17, 2002
- ・Agreement about Introducing International Certificate of Weighing Vehicle (IVWC) on the Territory of CIS Countries, Chishinau, May 17, 2002

7-2-10 ユーラシア経済共同体 (EAEC)

ユーラシア経済共同体は、ベラルーシ、ロシア、カザフスタン、キルギス、タジキスタンの加盟国から構成され、関税同盟及び運輸交通合意を担っている。EAEC's Integration Committee (運輸交通政策)は2002年4月17日に開催されたミンスクでの会議で道路交通関連技術基準、通過交通料、通過許可など運輸交通分野の諸問題に対処するプログラムを創設している。

7-2-11 経済協力機構（ECO）

イスラム諸国10か国から構成される政府間の組織で、ECO運輸通信行動10か年計画（1998-2007）を採択した。その内容は以下の3目的である。

- ① 中央アジア地域の主要通過交通ルートにおける非物理的バリアの除去
- ② 東西（TRACECAを含む）及び南北運輸交通回廊の整備
- ③ ECO地域における郵政及び通信開発計画の策定

最近の活動では、2002年1月20日に実施されたイスタンブールからタシケントを經由してアルマティへのコンテナ鉄道輸送のデモンストレーション、及び2002年3月に実施されたAlmaty - Tashkent - Turkmenabad - Tehran ルートのパイロット国際旅客運行である。

7-3 二国間援助機関

7-3-1 日本

二国間援助機関のなかでも日本政府による援助額は中央アジア諸国において高い位置づけにある。表7-12に示すとおり、中央アジア諸国では、カザフスタン、キルギス、ウズベキスタンの3か国への協力実績が高い。他方、トルクメニスタンへの協力実績はわずかであり、タジキスタンは内政の安定化に伴って増加傾向にある（各プロジェクトは付属資料7.のプロジェクト所在地図-中央アジア及びコーカサス地域を参照）。

表 7-12 我が国の年度別援助形態別 ODA 実績（単位：億円）

カザフスタン

年 度	円借款	無償資金協力	技術協力
2000 年	165.39	7.06	12.45
2001 年	213.61	0.21	11.14
2002 年	—	9.29	11.53
2003 年	—	5.45	10.29
2004 年	—	0.82	5.02
累 計	887.88	57.47	92.18

キルギス

年 度	円借款	無償資金協力	技術協力
2000 年	—	11.41	2.18
2001 年	—	3.15	3.56
2002 年	—	9.96	4.33
2003 年	—	4.42	10.29
2004 年	—	9.12	11.95
累 計	256.65	98.55	62.57

タジキスタン

年 度	円借款	無償資金協力	技術協力
2000 年	—	3.54	1.37
2001 年	—	36.37	1.95
2002 年	—	8.6	2.55
2003 年	—	5.35	2.88
2004 年	—	7.01	2.74
累 計	—	62.23	14.9

トルクメニスタン

年 度	円借款	無償資金協力	技術協力
2000 年	—	—	0.5
2001 年	—	0.45	0.41
2002 年	—	—	0.68
2003 年	—	—	0.14
2004 年	—	0.2	0.1
累 計	45.05	6.2	3.96

ウズベキスタン

年 度	円借款	無償資金協力	技術協力
2000 年	63.47	15.8	4.32
2001 年	0	33.01	10.25
2002 年	249.55	11.14	13.52
2003 年	0	15.52	14.54
2004 年	163.59	13.38	9.42
累 計	975.52	164.76	74.66

出所：外務省

注：円借款、無償資金協力は E/N ベース、技術協力は年度予算ベース

7-3-2 米 国

(1) ExBS (Export Control and Related Border Security Assistance)

米国の重要な外交及び安全保障方針の 1 つである大量破壊兵器（Weapons of Mass Destruction：WMD）の拡散防止に関連して ExBS プログラムが 2003 年設立された。これは、大胆なテロリストによる近年の攻撃や生物化学兵器、放射性物質や核兵器が市民を脅かし、兵器及び技術の拡散を防止することが効果的な対策として認識され、この拡散の脅威はより多様化しとらえるのが困難なほど増加している。機密軍事技術の応用や製品はおおむね合法的な商用への適用であり、兵器の拡散は正規のビジネスとして合法的なビジネス及び政府を惑わしている。このような背景から、米国ブッシュ大統領は 2003 年 9 月に大量破壊兵器拡散防止のため国連理事会を招集し下記の表明を行った。

“Enact strict export controls consistent with international standards, and to secure any and

all sensitive materials within their own borders. The United States stands ready to help any nation draft these new laws, and to assist in their enforcement.”

ExBS プログラムは、2003 年予算で 3,600 万ドル、40 か国を対象とし米国大使館が調整している。

ExBS プログラムは WMD（大量破壊兵器）を保有していた旧ソ連（ロシア、ウクライナ、カザフスタン）を対象としていたが、拡散の脅威が変わり、現在、密輸源である地中海、中東、南アジアと同様に、密輸ルートの可能性のある東欧、中欧、バルカン諸国、中央アジア、コーカサスへ拡大した。ExBS プログラムは、各国が必要としている多様な実務的な支援により危険物資や技術の移動を阻止する能力を向上させてきた。

中央アジア諸国では、カザフスタン、キルギス、ウズベキスタンの各国境ポイントにおいて放射性物質を検知する装置を供与し、カザフスタン－キルギス国境（Ak-Telek）ではワンストップボーダー施設を支援している。

(2) USAID

USAID は Trade Facilitation and Investment Project (TFI) を 2001 年からカザフスタン、キルギス、タジキスタン、2002 年からタジキスタン、ウズベキスタンで実施した。プロジェクトの目標は、中小企業のための貿易振興と投資環境の整備であり、この目標を達成することにより投資の制約条件の軽減、貿易促進、WTO 加盟支援及び、気象、認証、標準化、品質管理分野における国際的な実務の適用である。

TFI プロジェクトは、①投資制約条件の緩和（RIC）、②貿易促進の 2 つのコンポーネントから構成され、投資制約条件の緩和は中小企業における政府規則の負担軽減、制度及び実施プロセスの向上、調整過程における市民、業界団体、起業者、政府の適切かつ活発な参加の促進をめざしている。さらに起業に関連する法制度及び政策に関する情報を提供し、対象国の経済発展を阻害する要因の効果的な軽減と透明性を推進することとしている。

貿易促進分野では、WTO が要求する法令順守に関して WTO 加盟そして加盟後の支援、通過貨物及び運輸関連課題への対処、通関制度及び手続きの改善、対象 4 か国内の税関間の調整及び協力の推進、さらに、国際標準の適用による証明書及び認定結果の相互認証の促進を意図している。

USAID の中央アジア事務局（アルマティ）との面談から、TFI プロジェクトは実際には 2003 年から 2006 年の間に実施され、このドラフトが 2007 年 3 月に提出される予定であるとのコメントがあった。また、次フェーズとして、Regional Trade Liberalization and Custom (RTLTC) の実施を予定している。対象はウズベキスタンを除くカザフスタン、キルギス、タジキスタンの 3 か国であり、プロジェクト期間は 2010 年までの 4 年間で予定している。ウズベキスタンを除外した理由は、米国議会で承認が得られなかった¹⁷からである。

¹⁷ USAID Central Asia Regional Mission (Almaty, Kazakhstan)

7-3-3 ドイツ

ドイツは、日本と同様、技術協力をドイツ技術協力公社（GTZ）、借金をドイツ復興金融公社（KfW）により実施している。

(1) カザフスタン

2000年以降、経済改革及び市場経済移行を優先分野として開発協力を実施し、経済政策改革、政府の構造改革分野で協力を行っている。具体的には、カザフスタン政府へ経済政策分野でアドバイスする独立系経済研究所を設立している。

(2) タジキスタン

人口の70%が地方人口であり都市人口と比較して貧困率が高く、地方人口の4分の3に相当する人口が貧困ライン以下あり、世界銀行やIMFの支援の下、政府は基礎的な方針として国の安定のため貧困削減政策の策定を行っている。GTZは、基礎教育分野及び経済改革支援に焦点を当てている。

(3) キルギス

GTZは国家貧困削減政策に沿って「経済改革及び市場システムの構築（WiRAM¹⁸）」を優先分野とし、貧困削減政策の目標である経済の安定化、構造改革の促進、債務削減を達成することにより国家レベルの貧困を削減する。GTZは、民間セクターの形成、職業訓練の促進、中小企業のための融資システム構築などの活動を実施している。

輸出の手続きについて実際のどのような書類と許認可が必要なのか調査を実施している。主要業務内容は、輸出入手続きの簡易化プロジェクトを実施（セミナーを含む）し、その報告書を作成のち、関係者に配布することである。

2008年、税関手続きの簡易化のために、シングルウィンドウ方式を導入する計画があり、2008年から15年までに要する費用はおよそ9億3,500万米ドルと試算している。

その概要は、2007年3月末にホームページに掲載予定である。貿易促進の主要な阻害要因は、主に食品（食品衛生法に絡む）や繊維類の輸出入に関して多くの証明書と署名が必要であり、その取得は各省庁に跨っているため、長期間（場合によっては1か月以上）が必要であり、改善すべきである。

(4) ウズベキスタン

GTZは、「経済改革及び市場システムの構築（WiRAM）」の下、市場経済移行手続きと地域的なプロジェクトとして、法制度改革、教育及び環境保全分野において協力を実施している。

7-3-4 中国

比較的資料が少ないので今回の調査では聞き取り調査の範囲であるが、タジキスタンにおいて下記のインフラストラクチャー整備に積極的な支援を実施していた。また、エネルギー分野

¹⁸ Economic reform and development of the market system

に関連してカザフスタンでは鉄道建設やパイプライン建設を実施している。

- ・道路リハビリテーション Khojand-Fatihobod ウズベキスタン国境、タジキスタンのスグド州（北部）（無償）
- ・Shahariston トンネル（Doshanbe-Khojand を結ぶ山岳道路）借款
- ・トンネルフィージビリティ調査（無償）

ボックス内のニュース解説によれば、中国は西方への鉄道延伸を積極的に推進しており、パキスタンのグワダラ港との接続やイランやトルコとの連結を計画している。

中国の鉄道建設ブーム

ユーラシア大陸におけるランドブリッジ的な鉄道網の建設は、ロシア以外でも盛んになっている。その最大の例は、中国である。4月初めに中国政府は、今後3年間で1万7,000kmの鉄道を新規に建設する計画を発表した。中国では経済活動の活発化によって慢性的に鉄道の輸送力が不足している。貨物輸送では、需要の35%しか満たせていない。中国の鉄道計画は、このような状況を改善するとともに、チベットや新疆など、辺境地域における鉄道延伸を盛り込んでいる。

http://www.businessweek.com/globalbiz/content/mar2007/gb20070320_138627.htm?chan=rss_topStories_ssi_5

中国は、インドだけでなく、インドのライバルであるパキスタンとの鉄道連結も計画している。2007年2月、中国とパキスタンの鉄道会社が、パキスタン北部と中国の新疆ウイグル自治区をつなぐ鉄道建設計画に調印し、ドイツなどとパキスタンとの合弁企業が、建設計画についての事前調査を開始した。中国はパキスタン政府から頼まれて、パキスタン西部のアラビア海に面したグワダラ港の開発を行っており、この港と中国を結ぶ鉄道がいずれ建設される。この鉄道は、中国と中東を結ぶ戦略的なランドブリッジとなる。

http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/IB24Df02.html

パキスタンでは、北隣の中国だけでなく、西隣のイランとの鉄道連結も計画されている。イランは、既に中央アジアやトルコと鉄道を連結している。

<http://www.iranmania.com/News/ArticleView/Default.asp?NewsCode=47358>

出所：田中宇の国際ニュース解説 2007年5月15日から抜粋

7-4 援助動向のまとめ

(1) タジキスタン

主要な道路交通インフラは、中国の無償及び融資により幹線道路のリハビリテーション、トンネル建設、ADB及びIsDBによる道路リハビリテーション、イランによるAnzopトンネル（約5 km）建設融資などにより改良が進むと思われる。一方、タジキスタンは融資残高

が約7億ドル(要確認)に達し重債務国化しており、追加融資に関してIMFが懸念を表明している。

関税分野では、ADBが税関近代化プロジェクト(フェーズⅡの位置づけ)をこれから開始するところである(2011年まで)。また、USAIDがTrade Facilitation and Investment Project(TFI)(ウズベキスタン、タジキスタン、キルギス、カザフスタンの4か国対象、2003年から2006年)を実施し、次フェーズとして、Regional Trade Liberalization and Custom(RTLC)(カザフスタン、キルギス、タジキスタンの3か国対象、2010年までの4年間)を予定している。その他、ECによる国境管理施設支援(BOMCA)が実施中である。

その他、運輸交通分野では、ADB、IsDB、中国による道路リハビリテーションのほか、USAIDによる国境橋梁(Nizhniy Pyanjii国境)整備、日本政府による道路改良(無償資金協力、Nizhniy Pyanjii国境からDusty間)等が実施中である。

(2) キルギス

タジキスタン同様、国境管理施設・通関関係ではADBの通関近代化、RTLC(USAID)、ExBS(米国政府)、BOMCA(EC/UNDP)が、道路分野ではADB、IsDB、中国が融資し道路のリハビリテーションが実施中である。また、日本政府は、ナリン州(中国ルート)の幹線道路維持管理技術協力プロジェクト(中小橋梁整備を含む)に対して協力を開始したところである。

インフラストラクチャーへの融資はADB、IsDB、中国、JBICが実施しているが、キルギスは重債務貧困国(HIPC)への参加を拒否したものの重債務国のレベルにある。そのほか、GTZは輸出入に関する手続きの簡素化を目的としたプロジェクトを実施中であり、報告書が2007年3月に提出される予定である。

(3) カザフスタン

カザフスタンは既に援助に依存することなく開発計画を策定し、自国の経済力で各種プロジェクトを実施できる状況にあるが、TAを中心に貿易促進分野で各ドナーが支援を実施している。関税分野では、タジキスタン及びキルギス同様、ADB、BOMCA、USAID、世界銀行、Euro Custom等がプロジェクトを実施中である。

JBIC職員が2007年3月にカザフスタン政府と協議した際、西部地域の道路プロジェクトへ協調融資の要請があった。

(4) ウズベキスタン

USAIDは手を引いたが、その他のドナーは継続して活動している。しかし、概して2005年5月のアンデジャン事件以降消極的である。

UNDPが関税分野でImproving The System of Customs Administration in Uzbekistanを実施している。UNDPはこのほか、統計分野でもプロジェクトを実施中である。関税分野では、ADBもCustom Modernization Projectを実施中。道路分野では、過去にGTZが技術協力プロジェクトを実施していたが現在は終了している。

また、日本政府の道路建設機材供与が1997年と2003年の2回実施された。鉄道分野では、ADBの鉄道電化プロジェクトが2006年に終了したところである。フェーズⅡとしてサマル

カンドーブハラ間の電化、タシケントーブハラ間の光ファイバー敷設が予定されている。KfW + Kuwait Fund が Taskent – Angren の電化プロジェクト、EBRD がディーゼル機関車購入に融資している。JBIC から Gzaor – Kumkulgan の貨物新線の一部、車両工場へ融資している。JBIC は貨物新線への融資のなかで貨物需要予測を TA として実施予定である。

第8章 まとめ及び所感

8-1 第一次調査（運輸・物流分野）のまとめ及び所感

中央アジア地域をイントラリージョナル及びインターリージョナル輸送の視点で現地調査を実施したが、貿易促進プロジェクト形成という視点から、以下の点について今後留意して進める必要がある。

- (1) これまで日本政府は、運輸交通分野では道路、空港、鉄道分野において協力を実施してきたが、貿易促進という視点では今回が初めてである。他方、EUのTRACECA及びADBが1990年代からプログラムを立ち上げ、貿易促進、運輸交通、通商政策など地域協力の視点から協力を実施し、関連調査やキャパシティ・ビルディング、融資プロジェクトを重ね、また、ドナーコーディネーションも実施している。このような状況から、日本がTRACECA及びADBの情報レベルをキャッチアップすることは容易ではなく、中央アジア+日本というダイアログが開始されたが、具体的に今後どのようなアプローチ（体制と内容）で中央アジア地域への協力を実施していくのか、更なる議論と調査が必要である。
- (2) 精度の高い情報の蓄積なくして、貿易促進という広範囲な分野への協力を検討し、技術協力を実施していくことは容易ではない。さもなくば、短期的には既存援助プログラムと協調し資金提供に徹するかのどちらかではないかと感じた。しかしながら、中央アジア+日本という対話も開始され漸進していることから、中期的に本分野をとらえて日本が実施できる内容と手法で継続することが中央アジア諸国と日本の関係を維持するうえで重要と考えられる。
- (3) 第一次調査は調査スケジュールにあるように包括的に中央アジア4か国を現地調査した。前述のとおり情報の蓄積とモニタリングが重要であり、本調査をベースにして、貿易促進や運輸交通分野の協力が何らかの形で具体化していくためには、多角的な視点から中央アジアをとらえ協力理念を形成し分野を絞り込んでいくことが重要である。対処方針会議において南北軸という説明があったが、経済成長が著しく人口規模が巨大なインドが南部に位置しているが、地理的な要素や隣国としての中国及びトルコが歴史的文化的にも関係が深いこととロシアとの経済関係上から、東西軸の発展とともに南北軸は政治的な安定により形成されていくと推測される。
- (4) 今回の現地調査でカザフスタン、キルギス、タジキスタン、ウズベキスタンの4か国を調査したが、独立後15年を経てそれぞれの国の社会経済状況の温度差が広がっており、次回以降は国別に調査手法を再構築して臨む必要がある。
- (5) 最新統計資料の入手は容易ではなく、また、時間がかかる。例えばウズベキスタンでは、統計は貿易統計、運輸統計など分野ごとに出版されているが国内の政府関連組織用で、公式には外国人へはオープンになっていない。さらに統計の取り方、表現方法や統計項目など馴染みが薄く、統計が公開されていてもその理解に時間がかかったりする。したがって、このような状況から本報告書では、二次的な統計資料をベースとした。

以下、各国別の調査結果のまとめと今後の方向性を説明する。

8-1-1 タジキスタン

主要道路に関してはおおむね融資が付いているが、国際貨物の80～90%を担う鉄道に関しては今後、物流施設の拡充と関連してニーズがある。また、国境施設についてはBOMCA (EC/UNDP)、USAID、ADB (タジキスタン/キルギス) が主要な国境施設のリハビリやTAを実施していることから、この分野への支援には精査が必要となる。

運輸物流分野では、物流+税関施設や政府が採択しているドライポート構想 (JBIC が2007年6月に調査団を派遣予定)、その他、経済特区の構想はあるものの具体的に進んでいないこと、また、運送業が脆弱で、国内向け輸送業者は存在するが、国際トラック輸送は主にトルコ、イランにより独占されていることなどから、総合運輸交通マスタープラン策定、経済特区整備計画策定調査などの政策支援的な開発調査、優先プロジェクトのフィージビリティ調査等のニーズがある。

タジキスタンから現在国境交通上問題が多いウズベキスタンを経由しない北へのルート (道路) 確保に関して、キルギスを経由 (バトケン経由) したカザフスタンへのルート確保が重要であり、既にADB等が検討している。

南方ルートは、アフガニスタンからイランのバンダルアッバス港等、パキスタンのカラチ港へのルートが国境橋梁 (ニジニピアンジェ) の竣工によって可能となるが、タジキスタンがCISにおけるアフガニスタンとの国境であることから、影響力のあるロシアの方針や麻薬トラフィッキング等、また、アフガニスタンの治安情勢等から見極める必要がある。

8-1-2 キルギス

安全管理の関係からキルギス南部は踏査していないが、北部のビシュケク周辺だけに限って言えば、税関及び国境施設整備はADB、USAID、ExBS、BOMCA等のドナーによる支援が実施されている。また、GTZにより輸出手続きの簡素化プロジェクトが実施中であり、現在、調査報告書が作成中である。さらにADBによる関税統合システム構築が2007年3月から実施される予定である。

このように国境管理施設や関税分野では、多くのプロジェクトが進行中であり、これからこの分野での支援を実施していくには更なる精査とドナー間の調整が必要となる。しかし、これらはおおむね技術支援がほとんどであり、国境施設整備及び関連TA (検査技法、人材育成) 等のニーズがある。

道路交通では、キルギスからタジキスタンへのルートが現段階では重要との認識であった。これは、ウズベキスタン情勢の影響から国境でのトラブルの発生が多く、ウズベキスタンを経由しないで南方へのルート確保という視点である。また、国境架橋に関してカザフスタンへの重要なルート (M39) であるAk-jol/Korday国境に架かる橋梁架け替え (既存設計荷重が大型トレーラーに適応していない) の可能性がある。

物流分野では、鉄道による国際輸送がおおむね80～90%を担っているが、既存鉄道ターミナルの機材不足、物流拠点の整備の遅れや国内のトラック運送業が発展していないことなどから、鉄道からの積み替えターミナル整備 (積み替えリフトを含む) など拠点整備についてビシュケク周辺及びオシュ周辺においてニーズがある。

融資プロジェクトに関してはタジキスタン同様重債務国の位置づけにあり、今後融資プロジェクトは慎重にならざるを得ないが、無償資金協力（国境架橋、国境施設整備、道路改良）、開発調査〔経済特区推進調査（現段階では情報が少ない）、物流拠点整備、全国運輸交通計画〕等のニーズがある。円借款が可能であれば、物流施設整備や鉄道リハビリテーションが貿易促進の視点から考えられる。

8-1-3 カザフスタン

カザフスタンは、アルマティ周辺の調査に限定され、首都アスタナの中央官庁と協議する機会がなかったことから、断片的な情報に限られている。

国境管理・関税分野では、ADBの税関近代化プロジェクト、BOMCA、USAID等により国境管理施設整備を含めて支援が実施されていることから、キルギス、タジキスタン同様、精査が必要である。

アルマティの交通混雑が深刻であり、カザフスタン最大の都市であるアルマティ都市圏の物流にも影響していると推察され、都市物流を含む総合都市交通計画のニーズがある。また、人の流れに着目したイントラリージョナル、インターリージョナル旅客輸送についても同様である。

また、鉄道分野では、インタビューから上下分離が実施されていると想定されているが、今後の精査が必要である。鉄道貨物は、KTSが担っているなど、JICAによる物流近代化調査の結果を踏まえて検討する。

8-1-4 ウズベキスタン

ウズベキスタンは、地理的にタジキスタン及びキルギスに大きな影響があり、また、運輸ネットワークの観点からも両国はウズベキスタンにかなりの割合で依存していることから、中央アジアにおけるウズベキスタンの社会経済動向は両国に影響する。また、中央アジアの内陸国からシーポートへつながる輸送ルートについてもウズベキスタンは重要な位置にあり、陸上交通ネットワークの観点から中央アジア諸国にとってウズベキスタンは鍵である。

短期間の調査では、判断することは容易ではないが、アンデジャン事件（2005年5月）以降、米国寄りの姿勢から2005年11月、ロシアと同盟関係条約を結ぶなど、独立以来ロシアから一定距離を保ってきたが急速にロシアとの連携強化が進んでいることが各種資料よりうかがえる。

このような状況から、ウズベキスタンへの支援は中長期的な視点で包括的なアプローチにより（例えば、特定分野における多数の短期JICA研修の実施による人材育成等）進めることが重要である。特に貿易の障壁を取り除くという関税分野などに関する社会システムの改善は、既にそのシステムが構築されてしまっている現状から、改善するには時間を要すると考えられる。

また、加工産業（綿花から製品等）の育成が重要であるが、政府方針にはその認識はみられるものの実際には1990年代からその方針に変化はないと思われる。これは、2005年以降のロシアとの関係強化などによる影響との報告もあるが、不明な点が多い。

具体的な関税分野への直接的な支援としては、税関委員会から大型貨物用X-RAY機器の要請がある。各国境ポイントで税関手続き及び検査が実施されているが、Yallama国境ポイント〔カザフスタンとのトラック専用国境、タシケントから約100km（M39）〕を視察した際、大型トレーラーがウズベキスタン側に滞留していたことから、この検査を効率化したいとのコメン

トが税関委員会からあった。通常、大型トレーラーの通関には最短で約 20 分〔Olot 国境（トルクメニスタン）での説明〕かかっている。

運輸交通インフラストラクチャーへの日本政府の支援は、既に航空分野、鉄道分野、道路分野と幅広く実施されている（円借款及び無償）。道路分野においては建設機械供与が過去 2 回実施されており、道路建設技術がソビエト時代に構築されていることから、これらの道路建設機械を利用して道路整備が進んだが、整備の質や交通安全対策等に課題が残る。現時点ではこの枠を更に広げて道路建設機械と道路リハビリテーションに関する技術協力プロジェクトのニーズ（ホレズム州等）、及びフェルガナバレーへの峠越えルートのリハビリテーションニーズがある（要 National Road Strategy 検証）。その他、観光分野について、4 か所が世界文化遺産に指定され観光資源は中央アジア諸国のなかでは豊富であり、イントラリージョナル、インターリージョナル旅客輸送の観点から政策支援のニーズがある。

物流に関しては、世界銀行の TA で物流調査が実施されていることから、その結果のレビューが必要である。また、運輸政策については、ADB の TA でウズベキスタンの運輸政策策定を支援している（2006 年 9 月終了、入手依頼中）ことから精査、検討が必要である。

8-1-5 トルクメニスタン

トルクメニスタンでは現地調査を実施していないが、他の中央アジア諸国での調査中、以下のコメントがあった。

トルクメニスタンは、イランのバンドルアッバス港へのアクセスについて double land lock country であるウズベキスタンにとって重要な国であること（ウズベキスタン鉄道公社）、また、陸路でもトルコ、イランからのトレーラーがアシュガバードを経由してブハラへアクセスすることから主要な貿易ルート（M39）として位置づけられている（ウズベキスタン道路公社）。

現在、トルクメニスタン及びイラン国境の Serachs/Sarachs において鉄道の軌道幅が変化することから台車を交換する必要があり、効率的な台車交換が課題となっている（ウズベキスタン鉄道公社）。

その他、ウズベキスタンの Termez からアフガニスタンへ 5 km ほど鉄道が延伸している終着駅であるハイラトン（アフガニスタン側）で、積み替え施設の脆弱さから貨物ワゴンが 150 台ほど Termez で滞留している（ウズベキスタン鉄道公社）。

非常に情報の少ない国であるが、地理的にはシーポートへのルート、トルコ及びイランへのルートなどインターリージョナル輸送上重要なポジションにあること、天然ガスなど天然資源が豊富なこと、2007 年に新大統領が就任し市場経済移行への意欲を示していることから、今後現地調査を実施する必要がある。

8-2 第一次調査（関税分野）のまとめ及び所感

調査対象国（キルギス共和国、カザフスタン共和国及びウズベキスタン共和国の 3 か国）の関税政策、税関行政における現状と課題及び今後の対応は、当該国の経済、産業、資源、貿易動向等により異なるが、国家関税委員会、税関等の行政機関、他のドナー、通関業会、フォワードアー協会等、行政の運用にかかわる業界との質疑応答、意見交換等を通じて得られた共通の事項は、行政の適正化・近代化を図るために、税関施設、人材育成、行政機関の構造的な不正、通関を含めた

税関手続きの電算化、科学的検査機器を含めた検査機材の運用等である。これらの事項を踏まえて、今後、我が国として、関係各国の実情に対応する協力、支援を行うことが重要であると考えられる。

今回の調査結果、各国の共通課題及び対応としては、以下のことが考えられる。

(1) 行政の近代化、施設の整備・拡充

現在、関係国税関において、本件に関し、取り組んでいる具体的な状況を更に調査し、今後、推進をすべき事項を把握し、検討する。

(2) 人材育成（職員研修）

研修の形態としては、全般的な知識を移転する研修（例：JICA 主催税関行政セミナー）及び専門的な研修（例：関税分類、分析技術、関税評価等）がある。

現在、実施中の研修は、英語で行われているため、中央アジアからの参加者は限られている。当研修がロシア語通訳付きで実施されるならば、研修員の参加は容易になり、より効果的である。中央アジア各国は、ロシア語による当研修を強く希望している。研修の開催場所は、本邦又は現地が考えられるが、各国関係者は、日本で研修を受けるというインセンティブが強い。

(3) 行政機関職員の構造的不正

本件は、行政の近代化、適正化及び貿易の促進を図るうえで大きな障害となっており、公務員の処遇等の基本的な問題である。本問題は、開発途上国の共通事項であり、WCO等の国際機関と協力して対応策を検討することが重要である。

(4) 税関手続きの迅速化及び統一化

中央アジア各国が国内の完全オンラインシステムを要望しており、日本のNACCSを目標としていることから、専門家によるフィージビリティスタディも選択肢のひとつとして考えられる。

(5) 検査機材の充実

各国は、大型 X 線検査装置（40ft コンテナ貨物用）の設置、分析機器の整備等を強く要望しており、通関の適正・迅速化の観点から協力、支援の可能性を検討する。

本調査においては、各国の貿易事情、関税政策及び税関行政と運用の基本的な部分の現状と課題について各国の関係者と質疑応答、意見交換を行った。今後の具体的な技術協力や支援は、行政の運用に携わる現場サイドへの更なる詳細な調査により機材の運用や業務実態の把握が必要と考えられる。

以下、各国別の調査結果のまとめと今後の方向性を説明する。

8-2-1 キルギス

現地調査の結果、キルギス共和国における関税分野での主な課題は、税関行政を運用する近

代化促進のインフラ（機材、法令等）、組織の改善、行政に従事する職員の意識の向上等である。

域内で唯一の WTO 加盟国である同国にとっては、国際的な評価は受けているが、加盟国としての関税率の引き下げ、輸出入制度等に関する関税政策の見直し等が求められており、他方、農業等の国内産業に対する支援策も要請されている。円滑で適正な貿易の近代化を推進するため及び行政の運用を統一化するために必要な機材や電算化の導入促進も急務である。

また、近代的機材等の運用に携わり、業務に従事する職員に対する効率的な業務処理への意識の強化及び必要な組織や環境の改善による業務遂行の全体のレベルアップと事務の効率化を図ることが必要と考える。

幹部クラスについては、現場の問題点を適確に把握し、より近代的な税関行政システムを導入・推進することが必要である。

具体的な課題については、以下のとおりである。

- ① 人材育成（幹部と準幹部クラス及び現場サイドの中堅幹部と核的人材を対象としたロシア語による全般的な研修及び専門的研修）
- ② 幹部と実務担当者との税関行政近代化への協力体制の強化
- ③ 税関実務者の関税技術の向上
- ④ 税関官署と貨物ターミナルの検査効率の改善（近代的な機材の導入）
- ⑤ 通関手続きの統一化、効率化・迅速化、適正化
- ⑥ 国際的基準（カスタムスリスクマネジメント等）の導入
- ⑦ 不正品（麻薬、知的財産権侵害物品）の密輸、関税は脱等の取り締まり強化
- ⑧ 国境管理の整備・検査体制の充実

これらの分野において、我が国の税関行政の経験を活用した必要機材の提供、研修（研修員の受入れ・講師派遣）を通じた協力は有効である。

8-2-2 カザフスタン

カザフスタンにおいては、国境税関の施設等の近代化はある程度実施されており、電算化も一部導入されている。他方、同国の貿易量は調査対象の他国と比較しても多く、今後も増加することが予想されるため、より統一的で効率的な税関システムの導入が必要であると考えられる。

具体的な主な課題は以下のとおりである。

- ① 関税委員会（アスタナ）の関税政策担当者からの税関近代化の具体的内容の確認
- ② 通関システムの近代化（統一化、効率化、円滑化、適正化）
- ③ 国境管理の更なる近代化（例えば、カザフスタン—キルギス国境 Ak-jol-Kordy）のカザフスタン側での渋滞解消のための検査方法の効率化
- ④ 物流の阻害要因である書類のオリジナル及びロシア語翻訳文書の税関への提出等の制度改正
- ⑤ 適正通関に関与する「通関研究所」なる組織の機構、役割、実態等の把握
- ⑥ 税関職員及び通関業者の関税技術のレベルアップ、税関と他の業者（フォワーダー等）の信頼性の向上
- ⑦ 人材育成（核的人材、現場サイド職員を対象としたロシア語による全般的研修及び専門

的な研修並びに技術協力・支援)

これらの分野において、特定の税関業務（②、③、⑤等）を対象とした効率化のための機材（大型X線検査装置、分析機器等の科学的検査装置）の提供によるパイロット事業や、通関業者との信頼性向上のための共通セミナー等特定の課題解決型の協力が望ましい。このため、課題を特定するため、更なる追加的調査を実施することが効果的である。また、他国同様、一般的な人材育成の必要性も引き続きあることから、研修等による職員のレベル向上も効果的であると考えられる。

8-2-3 ウズベキスタン

ウズベキスタン共和国における課題は、税関近代化、国内オンラインシステムの整備、検査システムの充実等である。税関行政については、中央官庁（国家関税委員会）から特に現場サイドへの実務部分における管理が徹底されているが、今後、現場サイドにおける更なる実務の実態や状況の把握は必要であろう。

具体的な課題は、以下のとおりである。

- ① 貿易を促進するための保税制度の活用
- ② 適正・迅速通関のためのコンピュータシステム（電子データ等）の活用と一元化（国家レベルにおけるオンラインシステム）
- ③ 国境管理のための検査システム（大型X線検査システムの採用）
- ④ 空港税関の近代化（機材等の充実と人材育成）
- ⑤ 迅速通関のための簡易申告等の導入
- ⑥ 品目分類の統一化システムの採用（品目分類センター、事前教示制度）
- ⑦ 適正通関のための化学分析のレベルアップ
- ⑧ 人材育成〔幹部、中堅管理職員等（必要に応じて現場サイドの職員）を対象としたロシア語による全般的研修及び専門的研修〕

これらの分野において、機材の導入や研修員の受入れ・専門家の派遣の人材育成等による協力は、円滑な税関行政の運用と貿易促進のために効果的である。

8-3 第二次調査以降への提言

8-3-1 案件形成に向けて

(1) 情報収集の継続

第一次調査では情報収集を念頭に置いて実施したが、限られた期間の調査であり、それぞれの収集データの検証を行うには至っていないことから、今後も継続して情報の収集分析を行う必要がある。特に、ADBのCAREC Action Plan以降、また、国別のTransport Strategyが既に策定されているのでこれ入手する。また、Regional Transport Strategyについては、現在、作業が進められているのでこの動向をキャッチアップする。さらに運輸交通分野ではTRACECAが最も先行していることも考慮する。

各国で既にTransport Strategy、セクター戦略などが策定されている。これら上位計画に相当する報告書について一次調査期間中に現地事務所を通して入手依頼をしているので

フォローアップする。

(2) 質問票の宛先と質問項目、及びその有効性

第1年次で運輸交通分野及び関税分野について質問票を作成し事前に配布したが、関税分野では回答があったが、運輸交通分野ではほとんど回答がなかった。この原因としては、質問事項が行政機構とマッチしておらず、広範囲にわたっていたことがあげられる。したがって、2年次で質問票を用意する場合は、調査対象国の行政組織に沿った質問事項を用意することが重要である。

また、事前配布の質問票は相手の顔が見えてから作成するか、若しくは、打合せの事前資料として作成するのが有効ではないかと思われる。

(3) 通商分野のフォローアップ

通商分野については、一次調査では専門家が配置されず、運輸物流分野において包括的に調査したに過ぎないことから、二次調査では詳細な進捗についてフォローアップを進めていただきたい。例えば、WTOに関して対象国ではキルギスのみ加盟し、他国は、幾度かの事前協議を実施しているにもかかわらず、加盟に至っていないことから、どのような相違点が生じているのか明確にしておく必要がある。また、加盟しているキルギスについても加盟後の状況についてフォローが必要と思われる。

(4) 日本政府の協力実績と関連した案件形成

これまで日本政府が実施してきたプロジェクト（円借款プロジェクト、無償資金協力、開発調査、技術協力プロジェクト、研修等）に関連した案件形成が効果的な協力と継続性につながると考えられる。運輸交通分野については、これまで、道路（ウズベキスタン、キルギス、タジキスタン）、空港（ウズベキスタン）、鉄道（ウズベキスタン）分野について実施してきており、これらのインフラストラクチャーと関連する運輸交通・物流分野についてニーズが確認されていることから、今後精査のうえ検討する。

(5) 旅客分野への協力推進

貨物分野は、既にTRACECA及びADB、CARECにより多様な運輸交通及び貿易促進分野の協力が実施されているが、旅客分野について人の移動や観光に関して中央アジア諸国に広く裨益することが予想され、インターリージョナル及びイントラリージョナル旅客輸送の視点から今後の検討分野として重要と考えられる。特に、豊かな国際的観光資源を有するウズベキスタンへ観光促進策等、円滑な域内外における人の輸送が重要である。

(6) ウズベキスタン及びカザフスタンへの支援を通じてのキルギス及びタジキスタンへの援助効果の期待

ウズベキスタンは、アンデジャン事件以降、欧米からの協力が減速しているが、運輸交通ネットワーク上地理的に重要な位置にあり、カザフスタンも同様、ウズベキスタン及びカザフスタンへの協力なくしてキルギス及びタジキスタン両国への裨益は考え難い。インターリージョナル、イントラリージョナル輸送の観点から、貨物及び旅客ともニーズが高

い。

また、カザフスタンは被援助国としてGDPの成長が著しく無償資金協力の対象としては難しい状況にあるが、要請されている円借款プロジェクトや現在実施中の物流調査と関連して案件形成が可能と思われる。

(7) キルギス及びタジキスタンへの支援

両国はインフラストラクチャーの整備が遅れており、特に、タジキスタンは顕著であるが、ドナーに対して柔軟な姿勢を維持していることから協力が漸進している。日本政府は、円借款、無償資金協力及び技術協力プロジェクトを中心に道路分野へ協力を継続しており、道路と関連して道路輸送インフラに関してニーズがある。