

付属資料

付－1 ウ国の現状

(1) 一般状況

(2) 援助状況・動向

付－2 署名ミニッツ

付－3 面談議事録

付－4 オイベックに大型 X 線検査機材を設置する必要性・妥当性について

付－5 その他資料、情報等

付－6 アフガニスタンから密輸される麻薬ルートに関する考察

付ー1 ウ国の現状

(1) 一般状況

ア. 一般事情

1991年12月、ソ連の解体とともに独立国家となった。初代大統領に選出されたカリモフ大統領は2000年1月に再選を果たし、その後、2002年1月の国民投票による憲法改正で、大統領任期が7年間に延長された結果、任期は2007年までとなっている。

同大統領は「漸進主義(市場経済への段階的移行)」による改革を標榜し、政治的安定を重視する路線を採っている。議会では伝統的に「人民民主党」と改称した旧共産党が大勢を占め、大統領を支持していたが、二院制移行(2004年12月)後は、親大統領派の新党「自由民主党」が第一党となった。イスラム急進派の活動は禁止されており、「ウ」国政府はキルギス国、タジキスタン国との国境付近におけるイスラム武装勢力の動きを警戒している。

外交面では、独立後、ロシア依存を軽減するとともに全方位的外交を展開。2001年9月の米国における同時多発テロ事件後は、国内空軍基地に米軍駐留を認めるなど米国との関係を強めてきたが、2005年5月のアンディジャン騒動事件を受け、事件への対応に批判的な欧米各国との関係が悪化し(同年11月に米軍撤退)、「ウ」国政府の立場を支持するロシアや中国との関係が緊密化している。

欧州安保協力機構(OSCE: Organization for Security and Cooperation in Europe)をはじめ、国連、国際通貨基金(IMF)、世界銀行、アジア開発銀行(ADB)、欧州復興開発銀行(EBRD)に加盟、国際機関や先進諸国による経済支援を受けてきたが、国内の人権問題、民主化、経済改革の遅延に対する西側諸国及び国際金融機関からの批判が高まっており、一部ドナー(EBRD、世界銀行)の援助は縮減傾向にある。(出所：外務省対ウズベキスタン国別援助計画2006年9月)

イ. 自然状況

「ウ」国は、ユーラシア大陸の内陸部、中央アジアのほぼ中央に位置し、北はカザフスタン国、南はタジキスタン国、アフガニスタン国、東をキルギス国、西をトルクメニスタン国に囲まれている。面積は約45万km²(我が国の約1.2倍)で、国土の5分の3を砂漠とステップが占めており、農地は10%程度である。国土の東部、南部の国境地帯には高山が連なり、それらに挟まれる形でフェルガナ(Fergana)等の人口が集中する盆地が存在する。

これらの高山からの水や、中央アジアの大河アムダリア川(Amudariya River)とシルダリア川(Syrdariya River)、およびその支流を利用して運河網が国内に発達しており、特に、フェルガナ盆地はほぼ全域に灌漑がいき互っている。

国境を接するカザフスタン国、キルギス国、タジキスタン国、トルクメニスタン国、アフガニスタン国のいずれも海に面しておらず、隣国に行ってもまだ海に達しない、世界でも稀な二重内陸国(隣接している国も内陸国)である。

また、「ウ」国内の西部には大部分が砂漠とアラル海(Aral Sea)沿岸の低地から成るカラカルパクスタン(Karakalpakstan)自治共和国を擁し、その面積は全国土の37%に及ぶ広大な自治国であるが、その大半はキジルクム(Qizilqum)砂漠やアラル海沿岸の低地である。また、キルギスに飛び地を持つ。

天然資源は天然ガス、石油、石炭、金、ウラン、銀、銅、鉛、亜鉛、タングステン、モリブデンなどがある。

気候は大陸性の半乾燥気候で年間を通じて昼夜・季節間の気温格差が大きい。夏は砂漠地帯で40℃以上、冬は-20℃以下になることもある。1年で一番寒いのは1月、一番暑い季節は7

月にあたる。雨量は全体的に乏しく、夏は乾燥する。(出所：外務省対ウズベキスタン国別援助計画2006年9月)

本件の要請対象地域の気象データをつぎの表A-6と表A-7に示した。

表1 ブハラ州アラットの気象データ(2007年)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
温度(°C)												
最高	+10	+10	+25	+35	+40	+45	+45	+40	+35	+20	+15	+10
最低	-30	-25	0	+10	+15	+20	+20	+15	+5	0	-15	-20
平均												
湿度(%)	60	55	45	45	40	25	20	20	25	35	40	60
降雨量(mm)												
砂嵐の発生数					1	1	1					
雷の発生数			2	2						1		
地震の発生数												

(出所：質問票の回答)

表2 スルハンダリア州アイリトンの気象データ(2007年)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
温度(°C)												
最高	+10	+12	+20	+25	+30	+35	+45	+45	+30	+20	+15	+10
最低	-25	-15	-10	+1	+10	+25	+30	+35	+20	+10	+5	-1
平均	-15	-3	+10	+25	+20	+30	+40	+40	+25	+15	+10	+5
湿度(%)	20	20	30	35	15	10	2	2	5	10	15	20
降雨量(mm)	15	10	20	20					5	10	10	15
砂嵐の発生数					1	1	2	2	2	1		
雷の発生数			2	4	1					2		
地震の発生数												

(出所：質問票の回答)

ウ. 行政区画

「ウ」国の地方行政区画は、14の行政区画から構成されている。その内訳は12の州、1つの共和国、1つの特別市で、つぎの表A-1に示した。各行政区画には下位行政区画として地区が設置されている。首都のタシケントは特別市として、独立した地方行政区画とされている。

表3 行政区画

#	州名		中心都市		人口* (2005年)	面積* km ²
	ウズベク語(英語)	参考和訳	ウズベク語(英語)	参考和訳		
1	Andijon viloyati (Andijan Province)	アンディジャン州	Andijon (Andijan)	アンディジャン	2,342,700	4,200
2	Buxoro viloyati (Bukhara Province)	ブハラ州	Buxoro (Bukhara)	ブハラ	1,507,600	40,300
3	Farg'ona viloyati (Fergana Province)	フェルガナ州	Farg'ona (Fergana)	フェルガナ	2,840,900	6,700
4	Jizzax viloyati (Jizzakh Province)	ジザク州	Jizzax (Jizzakh)	ジザク	1,043,300	21,200
5	Namangan viloyati (Namangan Province)	ナマンガン州	Namangan (Namangan)	ナマンガン	2,073,200	7,400
6	Navoiy viloyati (Navoiy Province)	ナボイ州	Navoiy (Navoiy)	ナボイ	810,200	111,000
7	Qashqadaryo viloyati (Qashqadaryo Province)	カシュカダリヤ州	Qarshi (Qarshi)	カルシ	2,378,500	28,600
8	Qoraqalpog'iston Respublikasi (Republic of Karakalpakstan)	カラカルパクスタン共和国	Nukus (Nukus)	ヌクス	1,569,900	166,600
9	Samarqand viloyati (Samarkand Province)	サマルカンド州	Samarqand (Samarkand)	サマルカンド	2,867,100	16,800
10	Sirdaryo viloyati (Sirdarya Province)	シルダリア州	Guliston (Guliston)	グリスタン	672,200	4,300
11	Surxondaryo viloyati (Surxondaryo Province)	スルハンダリア州	Termiz (Termez)	テルメズ	1,894,900	20,100
12	Toshkent (Tashkent)	タシケント特別市	—	—	2,135,700	—
13	Toshkent viloyati (Tashkent Province)	タシケント州	Toshkent (Tashkent)	タシケント	2,452,300	15,600
14	Xorazm viloyati (Xorazm Province)	ホレズム州	Urganch (Urgench)	ウルゲンチ	1,432,800	6,100

(出所：State Committee of the Republic of Uzbekistan on Statistics、*：Reference Book, Republic of Uzbekistan 2005)、
Viloyati：州(ウズベク語)、Respublikasi：共和国(ウズベク語)



図1 行政区画

エ. 最近の内政動向

- ①1991年12月、ソ連の解体とともに独立。初代大統領に選出されたカリモフ大統領は、1995年12月の国民投票により任期(5年、1人2期)を2000年までに延期。2000年1月に再選を果たし、その後、2002年1月の国民投票による憲法改正で任期を7年間に延長(任期は2007年1月まで)。2004年12月に二院制移行選挙を実施。議会では「人民民主党」と改称した旧共産党が大勢を占め、大統領を支持していたが、二院制移行後は、新大統領の新党「自由民主党」が第一党となった。イスラム急進派の活動は禁止されており、キルギス、タジキスタンとの国境付近におけるイスラム武装勢力の動きを警戒している。
- ②1989年のフェルガナ事件(ウズベク人とトルコ系メフス人との衝突)、1990年のオシュ事件(ウズベク人とキルギス人との衝突)等の民族間対立の他、1999年2月、2004年4月、7月にはタシケント市等で爆発事件が発生。
- ③2005年5月、フェルガナ盆地アンディジャン市にて武装勢力による刑務所等の襲撃や住民による反政府デモが起き、治安部隊が鎮圧の際に一般市民に発砲、数百名の死者が生じたとされる。
- ④2007年12月に行われた大統領選挙の結果、カリモフ大統領が再選された。

(出所：外務省ホームページ 2008年11月現在)

オ. 外交基本方針

「ウ」国独立後はロシア依存を軽減するとともに、全方位的外交を展開。2001年9月の米国における同時多発テロ事件後は、国内空軍基地に米軍駐留を認めるなど米国との関係を強めてきたが、2005年5月のアンディジャン騒擾事件を受け、事件への対応に批判的な欧米各国との関係が決定的に悪化し、「ウ」国政府の立場を支持する露・中との関係強化が進んだ。

2005年11月、米軍の撤退が完了する一方、ロシアと同盟関係条約を締結。また、2006年1月、ユーラシア経済共同体(EAEC)に加盟、6月には CIS 集団安全保障条約機構(CSTO)への復

帰を決定した。2006年9月には、ロシアと反テロ共同軍事演習を行った。他方、最近では、EUや米から政府高官の「ウ」国訪問が行われるなど欧米との関係改善の兆しも見られる。

(出所：外務省ホームページ2008年11月現在)

カ. 最近の経済動向

①独立当初より市場経済化については漸進的なアプローチを採用した結果、CIS諸国の中では独立後の経済の落ち込みは比較的緩やかであった。GDP成長率は2004年から2007年まで4年連続で7%の高水準を維持した。

②主要産業は綿花栽培(綿花輸出は世界第2位)。また、天然資源にも恵まれ、天然ガス(埋蔵量1.74兆立方メートル)、金などが豊富。一次産業が主体の経済であり、産業の高度化が課題。

(出所：外務省ホームページ2008年11月現在)

③毎年の原綿生産高は360万～380万トンであり、2007年は「Uzpakhtasanoat」により370万トンの原綿が調達・加工された。そのうち、1級2級の高級種の綿繊維は全体の9割を占めている。原綿の輸出から完成品の輸出への移行に関連し、繊維製品製造企業14社が設立され、近いうちに韓国との合弁企業「Chortak Daikhan テキスタイル」が稼働し始める他、原綿精製機械の修理工場なども稼働し始めている。この分野で創出された新規雇用は2000人を数える。政府の方針は原綿精製事業の非独占化、民営化であり、政府の持ち株割合を減らすことや外資導入を決定した。これにより、複数の原綿精製工場の政府の持ち分である26%相当を、入札を通じて5年間で売却する予定となっている。

④08年1月～9月の工業生産は16兆7626億スムであり、これは2007年同期の水準の112.4%に当たる。うち、消費財生産は5兆1645億スムで、前年同期水準の118.4%である。食料品は2兆940億スム、前年同期の123.2%。非食料品は3兆705億スム、115.3%。

⑤総投資額は23%増の43億ドルで、過去最高の水準に達した。投資額の7割以上が製造施設関連に向けられ、うち、約5割が技術の近代化に向けられた。誘致された外資の額は10億ドル以上、58%以上増でその約76%は海外からの直接投資であった。投資計画(Programme)の枠内で、2007年には300以上の大型事業が完了した。それには、Kokdumalak産地の随伴ガス活用のための装置3基導入事業、「Zevardy」産地のbooster compression station導入事業、ガスパイプライン142kmと送電線184km導入事業が含まれる。その他ナボイ国際空港の再建、Rezaksai貯水池の建設事業がある。繊維産業では、近代化・技術更新計画の対象企業66社のうち、34社では完成品の生産が始まっている。20社では建設事業と機材据え付けが終わりつつあり、近代化された企業での生産量は1.5倍に伸びた。鉄道新線「Tashguzar－Baisun－Kumkurgan」223kmの営業が、予定より一年早く始まった。また、2007年度道路建設計画に従い、245kmの道路が新設・再建され、修繕された国際道路と国道は1750km以上であった。2007年に外資系企業が700社以上創設され、うち、合弁企業が創設された分野で、一番多いのがハイテク分野である(軽工業、食品、電気、化学、石油化学、機械、建材、通信、IT)。貿易額に占める外資系企業の割合は、3分の1に達し、外資系企業の輸出は昨年62%増加している。また、昨年借入れたソフトローンは3億3千万ドル、無償資金は4,600万ドルであった。

⑥2005年9月に「ウズベキスタンWTO加盟問題ワーキンググループ」の第3回会合が開催されたが、その際、ウ側は関税率に関する提案とサービス市場へのアクセスに関する特定義務事項を提示し、同時に農業分野の多国間会議も行われた。この第3回会合後にオーストラリアと米国から質問状を受け、その回答書をWTO事務局に提出している。ウズベキスタンは

過去4回のWTO閣僚級会議に出席しているが、直近の会議は2005年10月香港で開催された。WTO加盟のために継続中の施策として、①国内法とWTOの規則・規定との整合、②貿易の自由化(例:IMF8条国への加盟、經常取引に関する通貨の兌換性導入、輸入契約の対経省での事前登録制度廃止(これはSCCでの登録に代替されたが、統計が目的である)、対外経済活動事業所としての登録制度廃止、「セーフティーネット、反ダンピング関税、補償関税法」の採択)、③WTO関連組織の創設:WTO対応省庁間委員会(Inter-ministerial Committee on the Work with WTO)、WTO対応小会議(Small Council on the Work with WTO)、「関税評価に関するWG(SCC)」を含む8つのワーキンググループ、を実施している。また、WTOに提出した書類は、①農業分野の国内支援と輸出補助金に関する情報、②衛生問題と植物衛生に関する施策と貿易の技術的障壁に関する課題一覧、③貿易の観点に立った知的財産権の情報、④貿易体制覚書についてWTO加盟国が提示した質問に対する回答(最近の国内法改正状況に合わせて改訂した法規制)、⑤国内法整備のアクションプラン、⑥貿易関連法令(写し)、⑦輸入関税率、⑧財とサービス市場へのアクセスに関するInception Proposal、である。

キ. 社会・経済指標

ウ国の基礎的経済指標をつぎの表4にまとめた。

表4 ウ国の基礎的経済指標

独立年	1991年8月31日共和国独立宣言、ウズベキスタン共和国に国名変更
国土面積	44万7,400平方キロメートル(日本の約1.2倍)
人口	2,740万人(2007年:国連人口基金)、タシケント(216万人、2006年:ウズベキスタン国家統計委員会)
人口密度*1	58.6人/km ²
人口増加率*2	1.7%
首都	タシケント(Tashkent)
民族	ウズベク人(80%)、ロシア人(5.5%)、タジク人(5.0%)、カザフ人(3.0%)
言語	公用語はウズベク語(テュルク諸語に属する。ただし、タシケント、サマルカンド、ブハラ等の主として、都市の諸方言はペルシア語の影響を強く受けている)。またロシア語も広く使用されている。
宗教構成	ウズベク人の中ではイスラム教スンニ派が優勢
政体	共和制
元首	イスラム・カリモフ大統領(2007年12月再選、任期7年)
議会	二院制(任期5年)、上院:「セナート」(定数100)、下院:「立法院」(定数120)、前回選挙は2004年12月
主要産業	綿繊維産業、食品加工、機械製作、金、石油、天然ガス
GDP	223億ドル(2007年:EBRD推定値)
一人当たりのGDP	858.4ドル(2007年:EBRD推定値)
実質GDP成長率	9.5%(2007年:IMF)
物価上昇率	11.9%(2007年:IMF推定値)
失業率	0.9%(2007年:ウズベキスタン労働社会保障省)
総貿易額	(1)輸出:89億9,150万ドル (2)輸入:52億3,560万ドル
主要貿易品目	(1)輸出:綿繊維、金、エネルギー製品、無機質肥料、非鉄金属、化学製品等 (2)輸入:機械設備、食料品、化学製品、非鉄金属
主要貿易相手国	(1)輸出:ロシア、ポーランド、トルコ、カザフスタン、ハンガリー、中国、バングラデシュ (2)輸入:ロシア、中国、韓国、ドイツ、カザフスタン、ウクライナ、トルコ
会計年度*3	1月1日~12月31日
通貨	スム(Sum:1994年6月27日導入)

(出所:外務省ホームページ2008年11月現在、*1:UNDP2006、*2:UNICEF1990-2006、*3:質問票の回答)

(2) 援助状況・動向

ア. 我が国の援助状況・動向

JICA のウ国に対する平成 21 年度国別事業展開の方向性は次のとおり。(ただし、円借款に係る方針は、この方針策定時点では含まれていない。)

①市場経済発展と経済・産業振興のための人材育成・制度構築支援
1) 民間セクターの活性化に資する行政・法基盤の整備、民間セクター実務人材の育成
②社会セクターの再構築支援
1) 農業改革・地域開発
2) 保健医療
3) 環境保全、防災マネジメント
4) 教育
③経済インフラの更新・整備
1) 公共事業の経営改善、インフラ設備の効率的利用促進
④中央アジアの「地域内協力の促進」
1) 中央アジアの「地域内協力の促進」

JICA はこれまで同国の市場経済化促進や保健医療分野に対して重点的な投入を行ってきたが、今後は地方の貧困削減に資する「農業改革・地域開発」分野や「環境・防災」分野などの協力を見据える一方、運輸インフラ分野に関しては、域内の経済発展と安定の基盤となる国際輸送ネットワークの確立に資する協力を念頭に、目先では国際幹線道路の補修や道路維持管理能力向上の技術協力を域内で実施し、経験・技術の共有を図ることが想定されている。

一方、日本は「中央アジア+日本」対話の枠組みで同諸国の相互協力に対する積極的な支援を表明しており、2006 年 6 月に策定された「行動計画」に基づき、地域内協力を促進するための支援を行っていく方針である。特に「テロ・麻薬対策」、「貿易・投資」分野など、中央アジア諸国が協力して取組むことが求められ、既存のプログラムと重複しない地域内協力促進に資する案件への取り組みが必要とされている。

なお、この地域の国境管理に関連する案件として、タジキスタン国「ハトロン州国境管理能力強化計画」を実施中である（経済基盤開発部主管、2008 年 10 月に予備調査を実施済）。これは麻薬密輸の最前線でもある Pyanj 川沿いに展開する国境警備隊（ピヤンジ (Pyanj) 統括本部、ハマドニ (Hamadoni) 統括本部、シュラボード (Shurobod) 統括本部管轄の前哨基地) に対して、無線機、ソーラー発電システム、トラック等の供与を想定しているものである。

イ. 他国・機関の援助状況・動向等

① UNODC（国連薬物犯罪事務所：United Nations Office on Drugs and Crime）

<国境管理支援>

- ・ 2003年から2007年まで Hayraton（アイリトンのアフガニスタン側の名称）国境において国境管理強化プロジェクト（麻薬の摘発強化）を実施（約2百万USドル、「Assistance to Uzbekistan for the resumption of activities at the Hayraton checkpoint on the Uzbek-Afghan Border」）。
- ・ ウ国政府が国境施設を建設し、そこに機材の納入と職員能力向上の研修（国内・海外）を実施（米国、フィンランド、ノルウェーが支援）。
 - 供与機材：X線検査機材6台（手荷物検査用4台、貨物検査用2台）、ビデオ監視システム、トラッククレーン、発電機、無線機などを供与。
 - 人材研修：アイリトン税関支部内の研修室にパソコンを10台を供与し、税関職員、国境警備員などの研修（世界共通の研修プログラムを採用）に役立てている。また、EUBOMCAからの委託を受け、トルコ、ロシアなどで麻薬対策の研修を実施。
- ・ 2008年12月からは Termez の河川国境港検問プロジェクトを米国の支援で開始（30万USドル程度、「Strengthening Termez River Port checkpoint on the Uzbek-Afghan border」）。支援内容は前プロジェクトとほぼ同内容の見込み。

② UNDP “BOMCA（Border Management Programme for Central Asia）”

<国境管理支援>

- ・ EC(European Commission)の予算により、UNDPが事業実施している「EC-BOMCA Programme」。中央アジア地域の国境管理強化のために、UNDP等と、施設建設、機器供与や研修を実施。特にウ国においては東西回廊（フェルガナ地域周辺の国境）、南北回廊（トルクメニスタン国境）を重点的に事業実施中とし、トルクメニスタン国境（アラット）機能強化のニーズは高いものの、予算の制約から着手できていない。
- ・ BOMCAの主たるカウンターパートは国境警備委員会（Border Guards Committee）だが、その他国境に関わる15程度の関係機関と協力中。麻薬犬の訓練は税関職員向けに実施しているが、麻薬対策は内務省の所管。

<その他情報>

- ・ BOMCAプログラム担当者によると、アフガニスタン/タジキスタン国境においては、中国の支援により、2008年秋ごろ大型の移動式X線検査機器が供与されたが、現時点では設置されていないとのことである。同担当者によると、設置されていない理由は、設置場所について検討中であること、タジク税関に大型X線検査機器を使いこなすだけの能力がないことが考えられるとのことである。なお、ロシア/カザフスタン国境には大型X線検査機材（製造国不明）が設置されているとのこと。

③ 米国

<国境管理支援>

- ・ 2004-2008年初頭までは米国はウ国との関係が良くなかったことから、目立った活動はしてこなかったが、2008年6月に Export Control and Related Border Security（EXBS）プログラムに基

づきウ国の国境警備を強化するため、通関用機材（ロシア製の放射線物質検知器 ASPEKT 社製ほか 100 台程度）の供与、米国での研修（国境警備員を対象）を実施。機材供与箇所の選定はウ国側の要請によるもの。

- ・ 大型 X 線検査機材は、プログラム予算の都合上、これまで供与していない。（一方、予算は年々増加傾向にある由。2009 年は 15 万ドルの予定。）
- ・ 米国としては、麻薬がタリバンの資金源となっているため、麻薬の流通を阻止することが非常に重要と考える。
- ・ USAID による支援は農業分野などの社会開発が主であり、当該分野には関与していない。

<その他情報>

- ・ 今後、米軍をイラクからアフガニスタンへシフトする予定であり、それに伴いウ国経由でアフガニスタンへの支援物資が多くなる見込み。

Minutes of Discussions
on the Preparatory Survey
on the Project for the Equipment of Check Points of the Republic of Uzbekistan
by the Scanning Equipment for Noncontact Examination
of Large-sized Objects by Customs Service *

In response to a request from the Government of the Republic of Uzbekistan (hereinafter referred to as "Uzbekistan"), the Government of Japan decided to conduct a Preparatory Survey on the Project for the "Equipment of Check Points of the Republic of Uzbekistan by the Scanning Equipment for Noncontact Examination of Large-sized Objects by Customs Service" (hereinafter referred to as the "Project") and entrusted the survey to the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA").

JICA dispatched the Preparatory Survey Team (hereinafter referred to as the "Team"), headed by Mr. Kazuto Tsuji, Executive Technical Advisor to the Director General, Public Policy Department, JICA. The Team conducted the preparatory survey from January 7, 2009 and it is scheduled to end on January 27, 2009.


The Team held discussions with the officials concerned of the Uzbekistan side and conducted field surveys at the proposed project sites.

As a result of discussions and field surveys, the Team and the State Customs Committee of Uzbekistan (hereinafter referred to as "SCC") confirmed the main items described in the attached sheets. The Team will convey the preparatory survey results to the Government of Japan who will then decide whether the Project is relevant enough to proceed to the Basic Design Survey.

Tashkent, January 23, 2009



Kazuto Tsuji
Leader
Japan International Cooperation Agency



Mansurov Rustam
Deputy Chairman
The State Customs Committee
Republic of Uzbekistan

* Refer to ATTACHMENT 6.(1) for the new Project title

ATTACHMENT

1. Objective of the Proposed Project

The objective of the proposed Project is to enhance functions of customs enforcement at the check points on Uzbekistan-Afghanistan border and Uzbekistan-Turkmenistan border by installing X-ray scanning equipment in order to strengthen terrorism prevention measures, including the prevention of illegal goods such as drugs, weapons and explosives, as well as to improve the efficiency of cross-border trade and transport.

2. Objective of the Preparatory Survey

The objective of the preparatory survey is intended to assess the relevance of the proposed Project in light of securing cross-border movements of international cargoes and transport, including the prevention of illegal goods such as drugs, weapons and explosives. The Uzbekistan side understands that the specifications and number of equipment will be decided by the Government of Japan upon requisite criteria, such as the current and expected number of import and export cargoes, their contents and the mode of packing, and locations/conditions of check points on the border.

3. Proposed Project sites

The Project sites and equipment proposed initially by the Uzbekistan side are described in Annex 1.

Based upon the outcomes of field surveys and discussions with the authorities of the Uzbekistan side, the Team, instead, proposed as follows:

a. Alat Customs Complex (road), Bukhara region

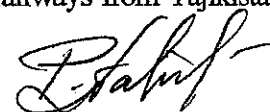
The Team observed that the main purpose of cargo inspections at the check point is to strengthen the method of the appropriate collection of customs duties from importers by revealing undeclared goods rather than revealing concealed illegally transported drugs and weapons. The Team, therefore, suggested that introduction of units of medium-sized scanning equipment would be useful to supplement and enhance the capacity of the current inspection as well as to contribute to more efficient customs inspection of cargoes since they are currently inspected manually.

b. Khodjadavlat (rail), Bukhara region

The Team took note of the Uzbekistan's needs of introducing a large-sized scanning unit while customs inspection is hardly conducted at the check point due to lack of necessary hardware and infrastructure for customs inspection. However, the Team had a view that SCC would first need to establish a system to inspect cargoes within their capacity and that a large-sized scanning unit is not a mere option for alternating manual inspection. It is, therefore, difficult for the Team to justify the introduction of a large-sized scanning unit at the check point.

c. Galaba (rail), Surkhandarya region

This is the point where SCC suggested the Team to make an observation. The Team understood that the introduction of a large-sized scanning unit would contribute to detecting concealed illegal goods from Tajikistan and Afghanistan, including illegal drugs and weapons, since respective railways from Tajikistan



and Afghanistan pass through the point. The Team also acknowledged that the introduction of a large-sized scanning unit to be stalled would have a strong impact to suppress activities of smugglers that attempt to bring illegal drugs and weapons from Tajikistan and Afghanistan.

d. Ayritom Customs Complex (road), Surkhandarya region

The Team observed that the customs officials at the check point primarily search cargoes for revealing illegal drugs and weapons, by a medium-sized scanning unit already installed, that may be concealed in vehicles or containers. The Team agreed to the Uzbekistan side's view that the check point is the frontline of detecting illegal drugs and weapons where SCC needs to strengthen its terrorism prevention measures. The introduction of a large-sized scanning unit may well contribute to the detection of the illegal goods.

e. Ayritom Customs Complex (rail), Surkhandarya region

The Uzbekistan side explained that an installation of a large-sized scanning unit in Galaba would enable to conduct customs inspection on all rail cargoes through Ayritom. Therefore, the Team considered that no scanning unit is necessary at the check point.

f. River Port (ship), Surkhandarya region

Although this was not a check point proposed by the Uzbekistan side, the Team suggested that installation of a medium-sized scanning unit would effectively supplement the capacity of the current customs inspection. The Uzbekistan side explained that no scanning unit is planned to be provided by UNODC's new project "Strengthening Termez River Port Check Point on the Uzbek-Afghan Border". The Team pointed out that if a large-sized mobile scanning unit is installed at Ayritom Customs Complex (road), SCC may move it to the River Port and use it for customs inspection when and as necessary.

g. Oybek (road), Tashkent region

The Team learned that the customs officials at the check point primarily search cargoes manually for revealing illegal goods such as drugs, weapons and explosives that may be concealed in vehicles or containers. The Team agreed to the Uzbekistan side's view that the check point is the frontline of detecting illegal drugs and weapons where SCC needs to strengthen its terrorism prevention measures. The Team will examine in Japan on the necessity and the appropriateness of a large-sized scanning unit on the basis of information to be provided from SCC.

The Uzbekistan side acknowledged the aforementioned findings proposed by the Team. The Team will convey the aforementioned criteria and types of equipment at respective project sites to the Government of Japan. The Government of Japan and JICA will scrutinize and assess the appropriateness, components and rough specifications of the equipment at respective project sites.

4. Responsible Organization and Implementing Agency

- (1) The responsible organization for the operation and maintenance of equipment is SCC.
- (2) SCC is also the implementing agency of the Project.



5. Japan's Grant Aid Scheme

(1) The Uzbekistan side understands the Japan's Grant Aid Scheme explained by the Team, as described in Annex 2. SCC will share the information among the relevant Uzbekistan authorities.

(2) As described in Annex 3, upon the decision of the Government of Japan to provide grant assistance, the Uzbekistan side will ensure to take necessary measures, including tax exemption and allocation of requisite budget for the undertakings of the Uzbekistan side, as a condition for the smooth and successful implementation of the Japan's Grant Aid Scheme.

6. Other Relevant Issues

(1) Project Title

In order to simplify the proposed Project title, both sides agreed to change it to "The Project for the Installation of X-ray Scanning Equipment at the Check Points of Uzbekistan borders with the Neighboring Countries".

(2) Information Disclosure

The Uzbekistan side ensured that they will make available to the Team necessary information, data and references such as maps, layout charts of facilities, etc. as requested even after the survey schedule so that the Team may accomplish its initial objective. The Uzbekistan side ensured that they will also grant assistance including permissions to enter border areas and check points at the borders and, wherever necessary, photos being taken by the Team.

(3) Purpose of Equipment

The Uzbekistan side guarantees that the equipment proposed are not for the purpose of military use. The equipment are utilized only for customs control that is to ensure compliance with customs laws and regulations; i.e. inspecting transport equipment and the loaded cargoes that cross the border of Uzbekistan.

(4) Establishment of an Adequate Maintenance and Operation System for Equipment

The Uzbekistan side understands that upon the decision of the Government of Japan to provide grant assistance, an adequate system for operating and maintaining the equipment, in terms of staffing technical personnel and budgeting sufficient administrative cost, is an indispensable prerequisite of the Uzbekistan side to be met by the time of provision of such equipment. It is expected that one year guarantee service and training for SCC's technical personnel would be provided in the contract between SCC and a contractor.

(5) Establishment of Associated Plans, Systems and Infrastructure by the Uzbekistan Side

Both sides understand that upon the decision of the Government of Japan to provide grant assistance, the establishment of risk management system for cargo selectivity, patrol/inspection arrangements, allocation of customs officials, radiation safety management and other plans and systems as well as traffic circulation planning, annexed structure (roads, inspection space, parking lot, garage, power generator, etc.) associated with the operation and maintenance of the equipment, if any, will be organized by the Uzbekistan side. Such activities and plans will not be included in the Project activities.



END


Annex 1 Requested Items by the Uzbekistan side

Annex 2 Japan's Grant Aid Scheme

Annex 3 Major Undertakings to be taken by each Government

21

Edahid

Annex 1 Requested Items by the Uzbekistan side

The Project sites and equipment initially proposed by the Uzbekistan side are as follows:

- a. Alat (road), Bukhara region
- b. Khodjadavlat (rail), Bukhara region
- c. Ayritom (road), Surkhandarya region
- d. Ayritom (rail), Surkhandarya region

- 2 mobile scanning units on the basis of the linear accelerator with capacity not less than 4 MeV for examination of road transport

- 1 movable scanning unit on the basis of the linear accelerator with capacity not less than 6 MeV for examination of road transport

- 1 movable scanning unit on the basis of the linear accelerator with capacity not less than 6 MeV for examination of railway transport

37



Annex 2 Japan's Grant Aid

The Grant Aid scheme provides a recipient country with non-reimbursable funds to procure the facilities, equipment and services (engineering services and transportation of the products, etc.) for economic and social development of the country under principles in accordance with the relevant laws and regulations of Japan. The Grant Aid is not supplied through the donation of materials as such.

2-1 Japan's Grant Aid Procedures

Japan's Grant Aid Scheme is executed by the following procedures.

Application	(Request made by a recipient country)
Survey	(Basic Design conducted by JICA)
Appraisal & Approval	(Appraisal by the Government of Japan and Approval by Cabinet)
Determination of Implementation	(Exchange of Notes between the Governments of Japan and the recipient country)

Firstly, the application or request for a Grant Aid project submitted by a recipient country is examined by the Government of Japan (the Ministry of Foreign Affairs) to determine whether or not it is eligible for the Grant Aid. If the request is deemed appropriate, the Government of Japan assigns JICA to conduct a survey on the request.

Secondly, JICA conducts the survey (Basic Design), using (a) Japanese consulting firm(s).

Thirdly, the Government of Japan appraises the project to see whether or not it is suitable for Japan's Grant Aid Scheme, based on the Basic Design report prepared by JICA, and the results are then submitted to the Cabinet for approval.

Fourthly, the project, once approved by the Cabinet, becomes official with the Exchange of Notes (E/N) signed by the Governments of Japan and the recipient country.

Finally, for the smooth implementation of the project, JICA assists the recipient country in such matters as preparing tenders, contracts and so on.

2-2 Basic Design

(1) Contents of the Survey

The aim of the Basic Design (hereafter referred to as "the Survey"), conducted by JICA on a requested project (hereafter referred to as "the Project") is to provide a basic document necessary for the appraisal of the Project by the Government of Japan. The contents of the Survey are as follows:

- Confirmation of the background, objectives, and benefits of the requested Project and also institutional capacity of agencies concerned of the recipient country necessary for the Project's implementation.
- Evaluation of the appropriateness of the Project to be implemented under the Grant Aid Scheme from a technical, social and economic point of view.
- Confirmation of items agreed upon by both parties concerning the basic concept of the Project.
- Preparation of a Basic Design of the Project
- Estimation of cost of the Project

The contents of the original request are not necessarily approved in their initial form as the contents of the Grant Aid project. The Basic Design of the Project is confirmed considering the guidelines of Japan's Grant Aid Scheme.

The Government of Japan requests the Government of the recipient country to take whatever measures are necessary to ensure its self-reliance in the implementation of the Project. Such measures must be guaranteed even though they may fall outside of the jurisdiction of the organization in the recipient country actually implementing the Project. Therefore, the implementation of the Project is confirmed by all relevant organizations of the recipient country through the Minutes of Discussions.

(2) Selection of Consultants

For smooth implementation of the Survey, JICA uses (a) registered consulting firm(s). JICA selects (a) firm(s) based on proposals submitted by interested firms. The firm(s) selected carry(ies) out a Basic Design and write(s) a report, based upon terms of reference set by JICA.

The consulting firm(s) used for the Survey is(are) recommended by JICA to the recipient country to also work on the Project's implementation after the Exchange of Notes, in order to maintain technical consistency.

2-3 Japan's Grant Aid Scheme

(1) Exchange of Notes (E/N)

Japan's Grant Aid is extended in accordance with the Notes exchanged by the two Governments concerned, in which the objectives of the Project, period of execution, conditions and amount of the Grant Aid, etc., are confirmed.

(2) "The period of the Grant Aid" means the one fiscal year which the Cabinet approves the Project for. Within the fiscal year, all procedures such as exchanging of the Notes, concluding contracts with (a) consulting firm(s) and (a) contractor(s) and final payment to them must be completed. However, in case of delays in delivery, installation or construction due to unforeseen factors such as natural disaster, the period of the Grant Aid can be further extended for a maximum of one fiscal year at most by mutual agreement between the two Governments.

(3) Under the Grant Aid, in principle, Japanese products and services including transport or those of the recipient country are to be purchased. When the two Governments deem it necessary, the Grant Aid may be used for the purchase of the products or services of a third country. However, the prime contractors, namely, consulting constructing and procurement firms, are limited to "Japanese nationals". (The term "Japanese nationals" means persons of Japanese nationality or Japanese corporations controlled by persons of Japanese nationality.)

(4) Necessity of "Verification"

The Government of recipient country or its designated authority will conclude contracts denominated in Japanese yen with Japanese nationals. Those contracts shall be verified by the Government of Japan. This "Verification" is deemed necessary to secure accountability to Japanese taxpayers.

(5) Undertakings required to the Government of the Recipient Country

In the implementation of the Grant Aid project, the recipient country is required to undertake such necessary measures

35



as the following:

- ① To secure land necessary for the sites of the Project and to clear, level and reclaim the land prior to commencement of the construction,
- ② To provide facilities for the distribution of electricity, water supply and drainage and other incidental facilities in and around the sites,
- ③ To secure buildings prior to the procurement in case the installation of the equipment,
- ④ To ensure all the expenses and prompt execution for unloading, customs clearance at the port of disembarkation and internal transportation of the products purchased under the Grant Aid,
- ⑤ To exempt Japanese nationals from customs duties, internal taxes and other fiscal levies which will be imposed in the recipient country with respect to the supply of the products and services under the Verified Contracts,
- ⑥ To accord Japanese nationals, whose services may be required in connection with the supply of the products and services under the Verified contracts, such facilities as may be necessary for their entry into the recipient country and stay therein for the performance of their work.

(6) "Proper Use"

The recipient country is required to operate and maintain the facilities constructed and equipment purchased under the Grant Aid properly and effectively and to assign staff necessary for this operation and maintenance as well as to bear all the expenses other than those covered by the Grant Aid.

(7) "Re-export"

The products purchased under the Grant Aid should not be re-exported from the recipient country.

(8) Banking Arrangements (B/A)

The Government of the recipient country or its designated authority should open an account in the name of the Government of the recipient country in a bank in Japan (hereinafter referred to as "the Bank"). The Government of Japan will execute the Grant Aid by making payments in Japanese yen to cover the obligations incurred by the Government of the recipient country or its designated authority under the Verified Contracts.

The payments will be made when payment requests are presented by the Bank to the Government of Japan under an Authorization to Pay(A/P) issued by the Government of the recipient country or its designated authority.

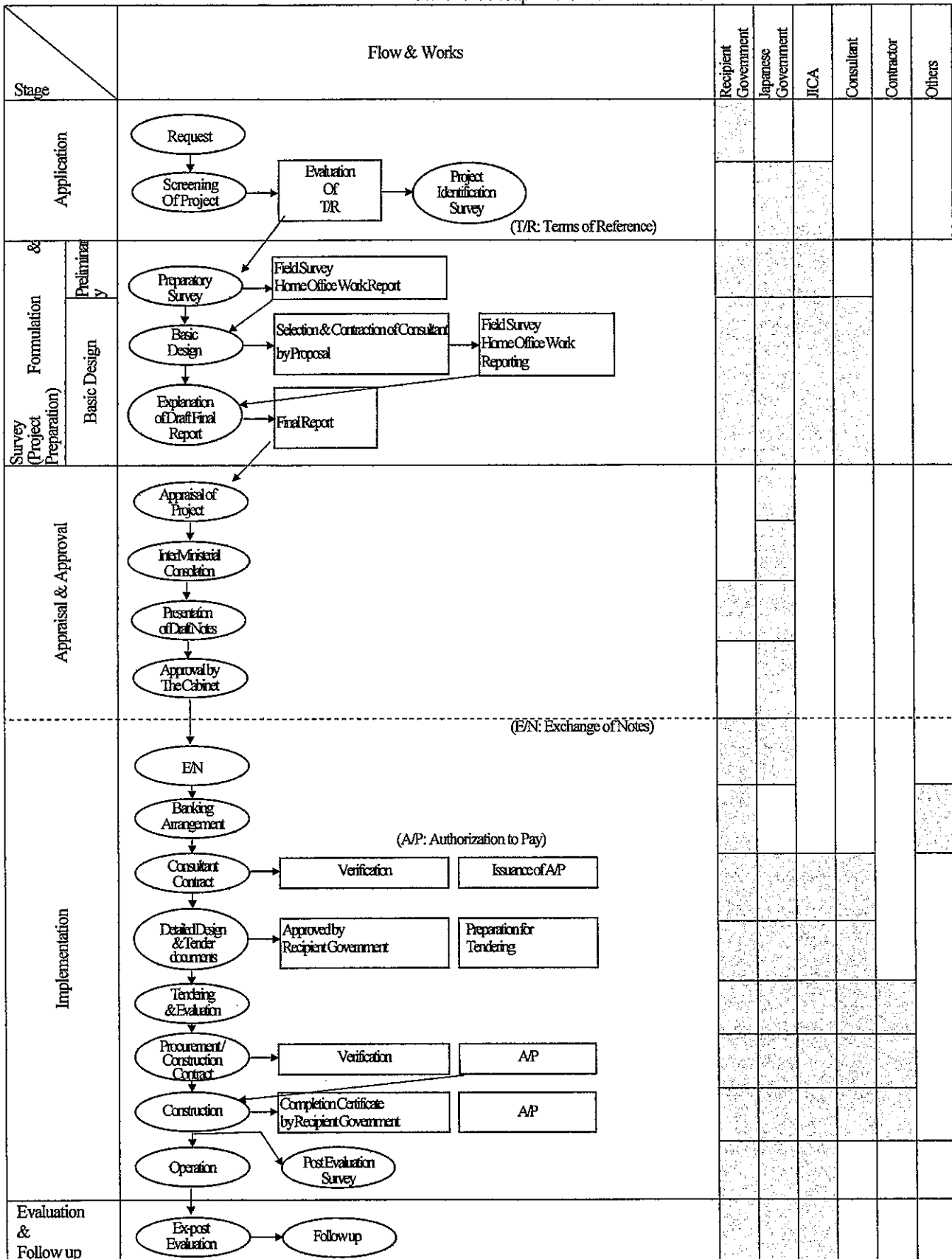
(9) Authorization to Pay (A/P)

The Government of the recipient country should bear an advising commission of an Authorization to Pay and payment commissions to the Bank.

38

2-4 Grant Aid Procedures

Flow Chart of Japan's Grant Aid Procedures



23

Annex 3 Major Undertaking to be taken by Each Government

No	Items	To be covered by Grant Aid	To be covered by Recipient side
1	To bear the following commissions to a bank of Japan for the banking services based upon the B/A		
	1) Advising commission of A/P		•
	2) Payment commission		•
2	To ensure prompt unloading and customs clearance at the port of disembarkation in recipient country		
	1) Marine(Air) transportation of the products from Japan to the recipient country	•	
	2) Tax exemption and custom clearance of the products at the port of disembarkation		•
	3) Internal transportation from the port of disembarkation to the project site	(•)	(•)
3	To accord Japanese nationals whose services may be required in connection with the supply of the products and the services under the verified contract such facilities as may be necessary for their entry into the recipient country and stay therein for the performance of their work		•
4	To exempt Japanese nationals from customs duties, internal taxes and other fiscal levies which may be imposed in the recipient country with respect to the supply of the products and services under the verified contract		•
5	To maintain and use properly and effectively the facilities constructed and equipment provided under the Grant Aid		•
6	To bear all the expenses, other than those to be borne by the Grant Aid, necessary for the transportation and installation of the equipment		•

18

Handwritten signature

面談議事録

日時：	2009年1月7日 10:30~11:20	
相手国機関：	国家税関委員会(SCC: State Customs Committee in Uzbekistan)	
場所：	SCC 会議室	
出席者	ウズベキ側	<small>マクスーロフ・ルスタム</small> Mr. MAKSUROV Rustam、副委員長 <small>ソリーエフ・ムタリブジョン</small> Mr. SOLIEV Mutalibjon、関税管理組織総局 局長 Main Department of Organization of Custom Control <small>サイードフ・アブドゥサピルジョン</small> Mr. SAIDOV Abdusabirjon、IT局 次長 <small>ユヌーソフ・バホディーラ</small> Mr. YUNUSOV Bakhodir、関税協力局 局長 Dept. of Custom Cooperation <small>ラヒーモフ・ショイイディン</small> Mr. RAKHIMOV Shoyidin、関税率調整・支払記録総局 次長 Main Dept. of Customs Tariff Regulation and Payments Registration <small>ガイイロフ・ファズリッジン</small> Mr. GAYIROV Fazliddin、関税協力局 検査官 (Inspector) <small>アクラモフ・ラフジャン</small> Mr. AKRAMOV Rafshan、関税管理組織総局 次長
	日本側 (敬称略)	JICA 準備調査団:石井公一、小島敬子、松縄孝太郎 JICA ウズベキスタン事務所:杉本 巨、Nodir NARKABULOV
協議内容		
<p>(1)マクスーロフ副委員長による「日本との関係」に関わる説明</p> <p>現在のところ、日本とウズベキスタン国(以下「ウ」国)との関税分野における二国間協定は存在しないが、国際協定の枠内での協力関係にある。日本政府やJICAを通じた関税分野技術協力(税関職員の能力向上)は、1999年から始まっており、現在まで、9種類の研修が行われ、そのうち2つの研修は「ウ」国で行われ、残りの7つは日本で研修が行われた。「ウ」国から10名の税関職員が選ばれ、日本からは4名の専門家により、協力して研修が行われた。</p> <p>「ウ」国では非合法の貿易、例えば、密輸入や密輸出が存在しており、経済的な損害を受けている。密輸入や密輸出によって、「ウ」国のみならず、中央アジア全体に対して、経済開発に悪影響を及ぼしている。SCCが、今、力を入れているのは、貿易環境の改善策、関税関連法の整備、税関施設における検査機材の充実である。後者は、非合法に流入・流出している武器や麻薬などを防ぐためである。</p> <p>本準備調査にさかのぼって、2008年に日本から外務省平井氏が現地を視察し、その後の調査方針を検討されたことで、今次調査が実施されるものと理解している。本準備調査が順調に行われることを希望し、肯定的な結論を期待している。SCCの幹部を代表して、本調査団に対してあらゆる支援を約束する。</p> <p>(2)準備調査の概要説明</p> <p>石井団員から、インセプション・レポートをもとにSCCに対して、本準備調査の目的、調査団の構成、調査日程、調査項目を説明した。</p> <p>(3)準備調査団からの要望事項</p> <p>1)質問票</p> <p>質問票の回答をお願いします。(SCC側からは数日中に回答するとのこと。ただし秘密事項に関する質問については回答ができないとの申入れがあった)</p> <p>2)人員配置</p> <p>4カ所の国境税関を訪問するため、物流状況や機材に詳しい人員を配置してもらいたい。同様にSCCについても、物流状況や機材に詳しい人員配置をお願いした。(SCC側は了解)</p> <p>3)写真撮影</p> <p>施設のレイアウト図の提供に加え、国境税関の施設や機材の写真撮影をお願いしたところ、SCC側からは、税関職員を撮影しないという条件で写真撮影が可能となった。</p>		

面談議事録

日時：	2009年1月7日 15:00～15:50	
相手国機関：	対外経済投資貿易省 (MFERI: Ministry for Foreign Economic Relations, Investments and Trade)	
場所：	会議室	
出席者	ウズベキ側	<p><small>ナジーモフ・ナスリッディン</small> Mr. NAJIMOV Nasriddin、第一副大臣</p> <p><small>スレイマノフ・ショフルッフ</small> Mr. SULAYMANOV Shohruh、情報分析総局アジア太平洋地域部 部長</p> <p><small>アスタノワ・ノディーラ</small> Mr. ASTANIVA Nodira、儀典・認定(Accreditation)局 主任専門官</p>
	日本側 (敬称略)	<p>JICA 準備調査団:石井公一、小島敬子、松縄孝太郎</p> <p>JICA ウズベキスタン事務所:杉本 巨、Nodir NARKABULOV</p>
協議内容		
<p>(1)ナジーモフ副大臣による「日本との関係」に関する説明</p> <p>「ウ」国にとって、日本は大事な友好国のひとつであり、年ごとに両国の関係は緊密化している。それは貿易高や投資額に表れている。日本からの外国投資額の累積は、約20億ドル以上にのぼり、そのうち半分以上は低金利融資として供与されており、「ウ」国の開発に役立っている。特に、保健・教育・文化といった社会セクターにおける日本の役割が大きい。過去15年、「ウ」国の約500人のカウンターパートが日本へ研修に行き、各組織で活躍している。日本センターの共同運営も順調に行われており、ブハラ支局も開設された。</p> <p><u>マクロ経済に関する説明</u></p> <p>「ウ」国は、工業分野における中央アジアのリーダー的存在である。過去5年間、平均経済成長率は7%以上で、過去2年間をみると、9%以上である。外資を導入する良好な環境が整っているといえる。輸出の3割以上が、外国企業との合弁により、生産されたものである。1990年代のGDPに占める工業生産は10%であったが、現在はGDPの25%を占めるようになった。これは、豊富な天然資源を付加価値、雇用創出を経て工業製品として輸出に振り向ける戦略をとっているからである。2007年の輸出の伸び率は40%で、2008年の9ヵ月間では110%の伸び率となっている。このように、5年間の中期投資計画を基に、農業開発、天然ガス関連事業開発に重点を置いている。</p> <p>本調査が実り多いものとなることを祈念している。</p> <p>(2)準備調査の概要説明</p> <p>石井団員から、対外経済投資貿易省に対して、本プロジェクトの要請の経緯、調査目的を説明した。調査に関連する省庁間の調整をしてもらっていることに謝意を表明した。</p> <p>(3)準備調査団からの要望事項</p> <p>1)質問票 対外経済投資貿易省への質問票の回答をお願いする。(同省から来週早々に提出する由)</p> <p>2)運輸行政を管轄する組織 (調査団からの質問) Association of Transport and Communication が解体されたと聞いている。それに代わる「ウ」国の運輸行政を管轄する組織はどこか。(回答) 関連する質問事項については、必要があれば、対外経済投資貿易省の運輸局を準備調査団に紹介する。運輸局からの情報が不十分な場合、他の関係機関を紹介したい。</p> <p>3)国境警備委員会 追加として、国境警備委員会のアレンジもお願いしたい。(現在、対外経済投資貿易省が行っているとの返事)</p>		

面談議事録

日時：	2009年1月8日10:30～11:30	
相手国機関：	国営道路建設維持管理株式会社 (Highways Building and Maintenance State Stock Company) 「Uzavtoyul」	
場所：	Uzavtoyul 会議室	
出席者	ウズベキ側	<p>(1) Uzavtoyul <small>アブドゥラエフ</small> Mr. ABDULLAEV M.、会長 <small>ショサイドフ</small> Mr. SHOSAIDOV Sh.、副会長 <small>ジュマンクローフ</small> Mr. DZUMANKULOV、課長</p> <p>(2) Uzavtoyul の研究所 <small>エションクローフ</small> Mr. ESHONKULOV A.、所長</p> <p>(3) 「幹線道路」 公団 <small>アブドゥラエフ</small> Mr. ABDULLAEV D.、「幹線道路」 公団 会長</p> <p>(4) アスファルト工場 <small>ギーベリ</small> Mr. GIBELI E.、工場長</p>
	日本側(敬称略)	JICA 準備調査団:石井公一、小島敬子、松縄孝太郎 JICA ウズベキスタン事務所:杉本 巨、Nodir NARKABULOV
協議内容		
<p>(1)出席者の紹介 「ウ」国側と日本側の出席者を紹介。</p> <p>(2)訪問目的 石井団員より、本準備調査の訪問目的を説明した。</p> <p>(3)質問票の回答 明日(1/9)の夕方までに回答する。</p> <p>(4) Uzavtoyul の役割 「ウ」国の道路の建設、運営、維持管理が主な役割である。物流の促進は対外経済関係省、通関は関税委員会の権限である。道路幅・車線は通行量により決め、舗装圧は国際基準 (INK139) による。</p> <p>(5) 「ウ」国の幹線道路</p> <p>1)アラット(Alat) Alat(トルクメニスタン国境に位置する)～ナボイ間については、大統領令に基づく National Program があり、2010年までに4車線道路を作る計画がある。Euro Corridor (TRACECA) と呼ばれる No.EE60 の路線上に位置する。</p> <p>2)テルメズ(Termiz) テルメズも No.EE60 の路線上に位置する。トルクメニスタンからブハラ(Bukhara)を経て、テルメズに至る道路。カルシ(Qarshi)からグザール(Ghuzar)まではすでに4車線道路ができている。グザールからテルメズ間は2車線と4車線道路が混在しているが、2015年までにはすべて4車線道路となる。</p> <p>3)道路の総延長 「ウ」国の道路総延長は約42,500kmで、そのうち3,626kmはCorridor (TRACECA/ASIAN HIGHWAY) と呼ばれる国際幹線道路であり、主要4ルートを中心に整備している。道路の総延長や主要幹線道路のデータは後日提出する。</p> <p>4)道路整備の法律 道路交通網開発の大統領令に基づき、道路の開発とともに、関連施設としてガソリンスタンドやホテルも建設する予定。</p> <p>5)その他</p>		

道路のニーズ(交通量が多い)が高い地域は、「ウ」国の南側(地図でスルハンダリヤ州周辺)、タシケント(シルダリア近くにタシケントを迂回しないで 60km 短縮するバイパス道路を作る計画がある)、およびアンディジャン(Andijan)である。タシケントから Andijan への途中のトンネル部分は日本の第 1 次無償供与建設機材で建設され、そうした機材の維持管理には定評がある。第 2 次供与で南部道路を整備し、現在、第 3 次供与を第 1 次と第 2 次の間区間整備用として日本側に申請している。また、中国、キルギスとの 3 カ国協定で Osh-Andijan 道路整備を行うことが決まった。「ウ」国では利用者に財政負担を強いるような有料道路の建設計画はなく、仮に計画するとしても一般道路をバイパスとして確保する考えである。

(6) Association of Transport and Communications

この組織は改編され、道路河川庁となった。大臣 (Hanov) 会議の下部機関で国際協定等を Uzavtoyul と共同で検討する。また、F/S に必要な交通量データを所持しているが、開発計画を策定するのは Uzavtoyul である。

(7) 大臣会議

「ウ」国には運輸省にあたる組織がなく、運輸セクターの総轄は大臣会議であり、同会議は副首相がとりまとめている。

(8) 道路開発整備の財源はガソリン税などの道路基金であり、毎年 10 月に予算が承認されるが、Uzavtoyul への予算額が十分だとは思っていない (担当者)。

面談議事録

日時：	2009年1月8日 15:30～16:30	
相手国機関：	米国大使館	
場所：	米国大使館会議室	
出席者	ウズベキ側	Mr. Steven (スティーヴン・) N(N). PROHASKA(プロハスカ) 二等書記官 Mr. Timothy (ティモシー・) P(P). BUCKLEY(バックレイ) 二等書記官 Ms. KOCHETKOVA(コチェココワ・) Irina(イリーナ) Assistant to Export Control & Related Border Security Advisor EXBS Mr. KURBAVNOV(クルバノフ・) Marat(マラット) Program Assistant Defense Threat Reduction Agency
	日本側(敬称略)	JICA 準備調査団:石井公一、松縄孝太郎 JICA ウズベキスタン事務所:杉本 巨、Nodir NARKABULOV
協議内容		
<p>米国の「ウ」国に対する支援</p> <p>米国大使館はこれまで、Export Control and Related Border Security: EXBS プログラムに基づき、「ウ」国の国境警備を強化するために、通関用機材（ロシア製の放射線物質検知器 ASPECT ほか 100 台程度）供与、米国での研修（国境警備員を対象）を行ってきた。機材供与箇所の選定は「ウ」側の要請によるものである。本プログラムの遂行に関し、日本側の協力を得られればありがたい。今回の JICA 調査で要請されたような大型通関機材は、米国大使館の予算の都合上、援助してこなかったが、当該プログラム予算は年々増加している。米国の ODA 実施機関である USAID の支援は農業分野などの社会開発が主であり、当該分野には関与しない。また、2000 年始めには当国に平和部隊が 100 名ほどいたが、今は引き揚げています。今後は再開する予定となっている。</p> <p>対象国境地点の貿易量</p> <p>「ウ」国とトルクメンとの貿易量は多くないが、アフガンへは米軍がイラクからシフトするので、今後は同国への支援物資が「ウ」国経由で多くなる。アフガンからの輸入品は農産物が主なもの。</p> <p>国境通関の関連組織</p> <p>国境警備員は国家安全庁（NATIONAL SECURITY SERVICE、元 KGB）、国家警備委員会の下部機関であり、その上部は大臣会議と繋がる。防衛省の組織とは分離されている。通常に通関業務は税関職員が行い、同時に国境警備員が通関書類審査を行う。通関貨物に不審物が発見された場合は、税関吏が国境警備員を呼んで別室で調べる手順を踏む。</p> <p>プロジェクト関連情報</p> <p>税関委員会では、ANDLAY CHRISTINE 氏が X 線機器の詳細（今回要請機材）を良く知っている人物と思われるのでコンタクトされてはどうか。</p>		

面談議事録

日時：	2009年1月9日10:30~12:00	
相手国機関：	ウズベキスタン国際フォワーダー協会 (UIFA : Uzbek International Forwarders Association)	
場所：	会議室	
出席者	ウズベキ側	<small>マツチャノフ・ホキム</small> Dr. MATCHANOV Khokim、会長(Chairman) <small>ハムラエフ・ダヴロンベック</small> Mr. KHAMRAEV Davronbek、代表(General Director)
	日本側(敬称略)	JICA 準備調査団:石井公一、小島敬子、松縄孝太郎 JICA ウズベキスタン事務所: Nodir NARKABULOV
協議内容		
<p>(1) UIFA について</p> <p>UIFA は、「ウ」国の貨物取扱業者(Forwarder)で構成されている協会であり、国営ではない。27の貨物取扱業者等の会社により設立され、現在、加盟している会社は60社にのぼる。UIFA は1996年に、国際輸送代理店業者連盟(FIATA : Federation Internationale des Associate de Transisaires et Assimiles)へ加盟した。Mr. KHAMRAEV DavronbekはFIATA 役員会のメンバーとなっている。</p> <p>UIFA は、国際物流網の開発、「ウ」国政府への提言、輸送分野の法律や規則の研究、船舶の設計(5m位の浅い海でも航行可能な船舶)と開発、および「ウ」国の輸送業務の円滑化を目的としている。</p> <p>UIFA は同国内に設置する物流センターの構想を作り、EUでこの構想が採択され、予算の確保を待っていた。しかし、この構想は、対外経済投資貿易省(以下「対経省」)に持って行かれ、「ウ」国の国家プロジェクトとなったがその後の進捗は見られない。Trans Iran Corridor(南方路線)のプロジェクトもUIFAが作り、Trans Caucasus CorridorもUIFAが1994年に開設した。これらは1996年に「TRACECA」と名称変更され、1998年以降は欧州とアメリカの指導のもとに整備が進んでいる。</p> <p>(2)質問票への回答</p> <p>対経省からの通達では調査団への文書での回答の依頼を受けていない。質問票で求められている統計が十分でなく、また、文書での回答には当局の許可が必要。Webサイト(www.bfi-trans.com)にアクセスすれば黒海周辺物流網の情報が得られる。</p> <p>(3)国境税関</p> <p>「ウ」国には179カ所(176カ所との指摘もある)の国境税関がある。テルメズ(Termiz)の国境では、現在、約10台/日のトラックのみを通過させている。アフガニスタン、タジキスタン、イランなどのトラックは「ウ」国に入れないが、ロシアのトラックは「ウ」国に問題なく入れる。アラット(Alat)の国境では、貨物が約1週間滞留する。トルクメニスタンのトラックも「ウ」国を通過できないため、ロシアの車ナンバーに付け替えて、「ウ」国へ入る便法をとる業者もある。</p> <p>(4)物流センター</p> <p>アフガニスタン国境テルメズ市内に物流センターを作ることを提案しているので、そこでX線検査を設置してもらえば効率的である(会長)。アフガニスタンには、6,000万の人口を抱えていることから、6,000万トン程度の貿易貨物量があると推定できる。ところが、現状では、「ウ」国政府はアフガニスタン国境を一時的に閉めることがあり、その場合、アフガニスタン向けの貨物は、トルクメニスタンを経由して、輸出入されることになる。</p>		

現在、タシケント市内を大型トラックが走っているが、物流センターを設けて、大型トラックから小型トラックに貨物を積み換えれば、コストや時間を節約できると考えている。

(5) X線貨物検査機材

1) 設置場所

貨物量の多い国境通関4カ所全部に、X線貨物検査機材を設置することを検討頂きたい。税関検査の時間短縮とコスト低減が図れる場所を、プロジェクト・サイトとして、選ぶべきである。テルメズには倉庫施設があるので、物流センター構築を視野に入れ、そこに、X線貨物検査機材を設置したらどうか。

2) 検査料と検査時間

X線貨物検査により、従来の通関料に加えて、さらに費用や時間がかかるようなことはForwarderや荷主にとって困る。そうなれば、Forwarderや荷主は「ウ」国を迂回することになり、同国の貨物取扱量が減ることになる。とくに、外国のForwarderは、通関時の制約(通関時間と輸送コスト等)に敏感なので、これらのより少ない輸送ルートを選ぶものである。

X線貨物検査機材を導入する場合、追加の検査料がかからないことと検査時間の短縮が図れるように、税関検査の法律などの仕組みを整えてもらいたい。かつ、「ウ」国だけでなく、地域物流の観点からプロジェクトを進めてもらいたい。

3) 検査頻度

すべての車両を検査するのではなく、抜き取り検査にすべきである。そうすれば検査時間の短縮が図れる。また、「ウ」国でX線貨物検査を受けたトラックは、他での通関時において、再度、X線貨物検査を受けなくて済むような仕組み(検査済証の発行)を作るべきである。

(6) Forwarderの現状

1996年の時点では、150社のForwarderがいたが、現在、30数社しか残っていない。優秀な人材は海外へ流出し、仕事も6割程度に減っている。ぜひ、Forwarderの人材を育成するプロジェクトを希望する。

(7) その他

「ウ」国には運輸省が存在しないため、道路や鉄道を統括した運輸網の改善が難しい。

「ウ」国のトラジット貨物量を増やしたいが、同国のトラジット料は約400-450ドル/台かかる。日本などからの物資は「ウ」国ルートと比べて、ロシア経由でカザフスタンへ向かうルートのほうが、運賃が安い。

タジキスタンやトルクメニスタン経由でもアフガンからの麻薬が入ってくる。

面談議事録

日時：	2009年1月9日 15:00~16:30	
相手国機関：	ウズベキスタン国営鉄道公社「Uzbek Temir Yullari」	
場所：	会議室	
出席者	ウズベキ側	<p>Mr. SYUKUROV A. S.、主任マネージャー（Chief Manager）兼主任技師（Chief Engineer）</p> <p>Mr. SADYKOV U. Z.、対外経済関係局 局長</p> <p>Mr. NISHANBAEV Sh.、「Guzar - Kumkurgan」プロジェクト実施グループ 副リーダー</p> <p>Mr. ELIMURADOV、輸送局 次長</p> <p>Mr. KURBANOV Z.、対外経済関係局 上級専門官</p>
	日本側(敬称略)	<p>JICA 準備調査団:石井公一、小島敬子、松縄孝太郎</p> <p>JICA ウズベキスタン事務所: Nodir NARKABULOV</p>
協議内容		
<p>(1)歓迎挨拶</p> <p>Mr. SYUKUROVから本準備調査団への歓迎挨拶。</p> <p>鉄道公社は本プロジェクトと直接の関わりはないが、「ウ」国の利益にかなうことなので協力する。実際に貨物列車の税関検査が簡略化されれば鉄道公社にとっても利益になる。Uzbek Temir Yullari の会長からも、本件を支援するように指示があった。</p> <p>(2)準備調査団</p> <p>石井団員から、本準備調査の目的、および要請内容(プロジェクト・サイト、要請機材等)の説明。</p> <p>(3)質問票の回答</p> <p>対外経済投資貿易省からは文書で回答すること依頼を受けていないが、本準備調査団の要請にしたがい、後日、文書で回答する。</p> <p>(4)プロジェクト・サイト</p> <p>Alat は地名で、Khodjidavlet が駅名である。テルミズについては Ayritom が駅名で、アフガニスタン国境に位置する。</p> <p>(5)鉄道による貨物輸送</p> <p>1)輸送ルート</p> <p>Khodjidavlet 経由でイランのバンドル・アバス(Bandar Abbas)から「ウ」国に貨物が入ってくる量は多い。欧州では、イギリスからも貨物が入ってくる。アフガニスタンに出す貨物(人道支援物資や商業製品)は将来的に増える傾向にあると思われる。円借款事業である GUZAR-KUNKULGAN 間 224KM の新線建設区間は、山岳地帯であり、海拔 1500m 地帯に鉄橋を架けている。07 年に一部区間では貨物輸送を始めており、これまでに 300 万トン以上を運んだ。この路線は、TRANS AFGAN ROUTE の一区間であり、既設のタリマジヤン（トルクメン）ーケルフ駅ーテルメズ区間の 300 km を 180 km ほど短縮したうえに、国境での通関検査を 2 回省くことになる。線路は敷設済みであり、今後は橋梁部分、通信設備、シグナルの設置を予定しており、2010 年初めに完工する。</p> <p>2)コンテナ率</p> <p>貨物全体の取扱量の約 2 割がコンテナで、コンテナ率は増えている。(後日、書面で正しいデータを提出する) コンテナ化が高まっている理由は、自動車などへの貨物の積み替え時間が短縮できるからである。</p> <p>3)通関の所要時間</p>		

通関に関わる法律上の手続きは、道路も鉄道も、基本的には同じである。貨物列車の場合、自動車のように一週間も滞留することはなく、国境通過時間は4～5時間である。「ウ」国には18カ所の国境駅がある。

4)武器や麻薬

当鉄道会社の分析によると、アフガニスタンとの武器や麻薬の密輸品を、鉄道貨物には入らないようにするために、国境駅で厳しい検査が行われている。鉄道と関連する組織は税関と国境警備員である。

5)検査を受ける車両数

アフガニスタンとの国境駅では、平均150～160両/日がアフガニスタンへ行き、帰りは、空(積み荷がない)の貨車が「ウ」国に戻ってくる。

6)主要な国境駅

18カ所の国境駅のうち、3カ所が主要駅である。それらはタリマジヤン(Talimadjan)、ケレフ、およびサリガンチ(Saryagash)であり、これら3カ所の主要駅で、「ウ」国のほぼすべての貨物量を取扱う。これらの駅ではX線検査機材を使ってコンテナ、有蓋貨車を検査している。

7)貨車のX線検査

X線検査機材や検査内容については把握していない。客車については、貨車とは別の規則や検査基準がある。

8)調達事情調査

ドイツから「ウ」国への機材の貨車輸送ルートは、さまざまあり、多くはロシアとカザフスタンを経由して「ウ」国へ入る。アメリカの場合、ロシアのハバロフスク(Khabarovsk)で陸揚げして、シベリア鉄道を利用するルートがある。中国の天津(新港)港で陸揚げして、中国鉄道を利用するルートもあるが、カザフのドルジバ(Druzhba)駅での貨物の積み換え(軌道が異なる)と税関検査に時間を要する。パキスタンのカラチ(Karachi)港で陸揚げして、アフガニスタンを経由して、「ウ」国へ入るルートについては、聞いたことがない。

面談議事録

日時：	2009年1月10日10:30～13:30	
相手国機関：	Yallama 国境税関	
場所：	Yallama 国境税関	
出席者	ウズベキ側	1) SCC <small>ユヌーソフ・バホディール</small> Mr. YUNUSOV Bakhodir、局長 Dept. of Custom Cooperation <small>イスラモフ・ジャホンギール</small> Mr. ISLAMOV Zhahongir、IT局 上級検査官(Inspector) 2) SCC タシケント州支部 <small>グリヤーモフ・シロジッディン</small> Mr. GULYAMOV Sirozhiddin、支部長 <small>ユルダシェフ・ゾヒール</small> Mr. YULDASHEV Zokhir、税関検査業務課 課長
	日本側(敬称略)	JICA 準備調査団:石井公一、小島敬子、松縄孝太郎 JICA ウズベキスタン事務所:杉本 巨、Nodir NARKABULOV

協議内容

(1)概要

Yallama 国境税関は、「ウ」国の首都タシケントから約 60km(車で約 1 時間の距離)に位置し、カザフスタンと国境を接している。タシケントから、国際道路の R39 を南西に下り、Yallama で R39 から脇道へおりて、約 10 分で国境税関に到着する。同税関は 1991 年に設立され、税関業務を開始した。総人数は約 60 名。現状は、既存の税関施設で業務を進めているが、この既存施設に隣接して、新しい税関施設が出来上がっており、今から約 20 日後に稼働する予定。



新しい税関施設の外観



門の先にカザフスタンの税関が見える

(2)組織体制

Yallama 国境税関は部課といった組織とはなっていない。税関職員は局長、副局長、検査官(39 名)、統計や調査等を行う調査官、関税徴収官で構成されている。同税関では税関職員以外では、検疫職員(動物、植物)、医師、国境警備員(通関書類検査、パスポートによる入出国管理)、および銀行員(通行税の徴収、外貨両替)などが勤務している。検疫職員は保健省国境検疫部に所属する。医師はバス等の乗客に対して感染症の罹患有無を調べる。携行外貨のチェックは税関の役割に属する。

(3)勤務曜日と勤務時間

同税関職員は土日や祝祭日にかかわらず、毎日勤務の二交代制(AM9～PM9/PM9～AM9)。

(4)税関検査

貨物についても輸出と輸入の両方を同じ手続きで検査する。顧客にとっては二国で重複した審査を受けることになる。

(5)データ(先方が回答した数字をそのまま記載)

交通総量：39,491 台/2008 年 (内訳：入国 9,422 台、出国 7,432 台、トランジット：29,617 台)

補足：2007 年は約 48,000 台の交通総量があったが、2008 年は 2～3 割ほど減少した。この原因はおもに中国からの貨物が減ったことが影響している。

1年間の国境通過の車種：乗用車 16,913 台、トラック 22,150 台、バス 428 台

補足：トラックはブハラ(Bukhara)経由で、トルクメニスタン、イラン、トルコ、ブルガリア、アルバニア、およびギリシャなどへ向かう。中国のトラックはおもにトランジットである。武器・麻薬等の取締り実績：1990年代は、50kg や 25kg の麻薬を発見したことがあるものの、最近ではトラック貨物からの発見実績はない。ただし運転手が 2~3g の少量の麻薬を発見したことはある。

国境を通過する平均時間：乗用車 10~15 分/台、トラック 20 分/台、バス 1 時間/台、

補足：トラックは International Convention にしたがって、書類が整っており、開被検査をしない場合の時間は 20 分/台である。開被検査の場合は、5~6 時間/台である。

SCC が開発したデータ処理自動システムがある。このシステムにより、車両の登録を行うことにより、「ウ」国の入国から出国までの情報を管理することができる。

荷姿は、テント覆い、木箱、ダンボール、袋詰等多彩であり、コンテナは少ない。

(6) Yallama 国境税関と税関検査の問題点ほか

1)税関検査に時間がかかる。

2)検査機材が不足している。08年3・4月に300kgの麻薬をカザフーロシア間のX線で発見した時は、「ウ」国の通関では見逃していたこともあり、大型X線貨物検査機材は必要である。(アメリカと中国にX線貨物検査機材の供与をお願いしたことがある)

3)検査官の技術向上については、「ウ」国に高等軍事大学があり、そこで研修を行っている。1週間や1ヵ月等のコースがさまざまにある。海外研修を受ける機会があれば活用したい。

4)既存の税関施設ではトラック等の駐車スペースが足りなかったが、新しい施設では十分な駐車スペースが確保できた。

5)税関職員の人数については、ピーク時は、他の税関施設から職員を派遣してもらいことができる。

(7)おもな既存検査機材(新しい税関施設)

1)放射線管理システム 2基

補足：入国側と出国側に各1台が屋外に設置されており、車両に忍ばせた放射性物質(ウラニウム等)を検知する。屋外のテレビカメラと連動しており、同システムが反応した場合、テレビカメラが不審者を撮影し、そのデータは SCC 本部へ送信され、かつ、不審者と放射性物質の有無を取り調べる。ロシアの ASPECT 社製で 2008 年にアメリカが供与した。

2)放射線管理システム 2基

補足：入国側と出国側に各1台が施設内の廊下に設置されており、出国・入国者が忍ばせた放射性物質(ウラニウム等)を検知する。テレビカメラと連動しており、同システムが反応した場合、テレビカメラが不審者を撮影し、そのデータは SCC 本部へ送信され、かつ、不審者と放射性物質の有無を取り調べる。

3)X線手荷物検査装置 2台

補足：入国側と出国側の施設内に各1台が設置されており、入国者と出国者に対する手荷物のX線検査に使用する。SCCの予算で購入し、2008年に設置された。ドイツの Smith Heimann 社製、HS7085型(AC220V 0.7kVA仕様) 同装置の使用者は税関職員のうち39名の検査官全員が操作できるとのこと。

4)門型金属探知機 2台

補足：入国側と出国側の施設内に各1台がX線手荷物検査装置と並んで設置されており、入国者と出国者の金属探知検査に使用する。SCCの予算で購入し、2008年に設置された。アメリカの

Garrette 社製、型式は未確認。同装置の使用者は税関職員のうち検査官。

5)重量スケール2基

補足：入国側と出国側に各1基が屋外の道路床面に埋め込まれており、トラック貨物(コンテナも含む)の総重量を計測する。計測されたデータは隣接する施設内のパソコンにデータが表示・記録される仕組みである。目視では40ftコンテナの計測が可能な長さのスケール。



放射線管理システム



X線手荷物検査装置と門型金属探知機



重量スケール

6)その他

麻薬探知犬2匹と爆発物探知犬2匹の合計4匹を新しい税関施設に飼う予定。待機用犬小屋はすでに敷地内に完成している。既存の税関施設では麻薬探知犬がすでに活動している。「ウ」国に麻薬探知犬訓練所中央アジア地域センターが置かれている。

(8)検査機材の維持管理

1)組織・体制

機材の維持管理は2名の技術者(一般工学が専門)が常駐。タシケント州支部とSCC内に維持管理部門があり、必要に応じて技術者を派遣して、維持管理を行う。

2)維持管理の方法

つぎの4通りの方法を採用して、機材の維持管理を行う。

①常駐技術者による機材の点検や簡易な修理を行う。②常駐技術者で修理できない場合、タシケント州支部かSCC内に維持管理部門から技術者が派遣されて修理する。③それでも修理できない場合は、機材代理店から技術者を派遣してもらい修理する。④機材代理店と年間保守契約を結んでおり、定期的に機材の維持管理を行う。Smith Heimann社のX線手荷物検査装置は当国にSteplerという代理店がある。(連絡先等の情報は後日入手する)

3)消耗品・交換部品

Yallama国境税関では検査機材の消耗品や交換部品の在庫をしておらず、必要な場合、SCC内に維持管理部門から入手する。まず電話連絡、後に文書により消耗品や交換部品の依頼を行う。入手にかかる日数は、緊急度にもよるが、在庫品であれば、タシケントから1時間以内に届く。在庫品ではない場合、1日~1週間ほどかかる。

(9)インフラ整備状況(新しい税関施設)

使用電源：AC220V 50Hz 単相

補足：税関施設はカテゴリー1というゾーンに入っており、一般家庭向けとは分離した電線が確保されている。停電はほとんど発生しない。ただし電気需要が高い冬場などに電圧変動(変動幅は不明)が発生すること。

非常用発電機：2台。いずれもディーゼルエンジン搭載の自動始動式。1台は28kW出力容量で放射線検知システム用。残り1台は120kW出力容量で税関施設全体用。

無停電電源装置(UPS)：8台。放射線検知システム、X線手荷物検査装置、およびパソコンに付属させている。

面談議事録

日時：	2009年 1月12日 11:00 ~12:30	
相手国機関：	UNODC	
場所：	UNODC 会議室	
出席者	ウズベキ側	Mr. James(ジェームズ・) Callahan(カーラハン) Regional Representative for Central Asia Mr. Mark(マーク・) Colhoun(コルホウン) Senior Regional Law Enforcement Advisor Mr. MIRKAMILOV(ミルカミーロフ・) Dilmurod(ディルムロッド) National Project Officer
	日本側	杉本、NADIR、石井、松縄、小島
協議内容		
<p>中央アジア、ウズベキスタンでの活動についての説明</p> <p>2003年から2007年までハイラトン国境にて国境管理強化プロジェクトを実施した。ウズベキスタン政府がチェックポイントを建設し、そこに機材の納入と能力向上の研修を、コンピュータを使って実施した。これは、米国とフィンランド、ノルウェーが支援したもの。アフガンではアヘンをヘロインに精製して密輸しており、マリファナもアフガン・トルクメン他全世界で拡大している。関連して、注射器使用による HIV 感染も深刻な問題になっている。C/P は国立麻薬対策センター（NCDC）だが、実際の研修の対象は税関委員会と国境警備委員会であった。全体の3分の1の費用が国境警備員の研修費用に充当された結果、関連諸機関の能力も併せて向上したと思われる。</p> <p>2008年12月からはテルメズの河川国境検問プロジェクトを米国の支援で開始した。</p> <p>他にも、UNODC は EU BOMCA から委託を受け、トルコ、ロシアなどで麻薬対策の研修などを実施しており、他ドナーとの情報共有は適宜行っている。</p> <p>今次調査への UNODC の見解</p> <p>UNODC としては、今回の要請は非常に妥当性が高いと考える。税関委員会は実施能力的にまったく問題はない。ハイラトンは戦略的に非常に重要な地点であるため、これまでもウズベク側から大型 X 線機材の供与について要請があった。これに対し、UNODC としても、その必要性は非常に高いと考えていたが、金額が大きいため協力はできていなかった。こうした機材を入れるのであれば、包括的な研修もきちんと実施すべきであり、いかにサステナビリティを担保するかが重要である。</p> <p>ウ政府が指定した大型 X 線機器のメーカーは現地の特許事情（夏の高温、冬の極低温、砂嵐）に対応できる技術力を擁し、ウ側も同社製の機材を長年使い慣れている。国境管理の役割分担は明確であるが、部分的に重複もしている。違法物資が立件されると、内務省に属する警察がその後の捜査権を持つように聞いている。</p>		

面談議事録

日時：	2009年 1月13日 10:30~12:00	
相手国機関：	BOMCA	
場所：	BOMCA 会議室	
出席者	ウズベキ側	Ms. MUSINA(ムーシナ・) Alfiya(アルフィヤ) Program Manager Mr. DUSMETOV(ドゥスメトフ・) Kamal(カマル) Senior National Expert Ms. SULEYMANOVA(スレイマノワ・) Gulmira(グルミラ) Project Assistant/Translator
	日本側	杉本、NADIR、石井、松縄、小島
協議内容		
<p>BOMCA のプログラムと活動内容 (スライドでのプレゼン)</p> <p>中央アジア地域の国境管理強化のために、UNDP等と、施設建設、機器供与や研修を実施している。これに伴い、ハード、ソフトの両面からのサステナビリティを担保する必要がある。ウズベキスタンでは、東西回廊(フェルガナ地域周辺の国境)、南北回廊(トルクメン国境)を重点的に、事業を実施している。ただし、トルクメニスタン国境についてのニーズは高いが着手できていない。ウズベクからトルクメンへの人とモノの移動のほとんどはALATを經由している。</p> <p>BOMCAの主たるC/Pは国境警備委員会(Border Guards Committee)だが、その他国境にかかわる15程度の機関と協力している。麻薬犬の訓練は税関職員向けに実施している。ただし、麻薬対策は内務省の所管である。</p> <p>BOMCA の今次調査への見解</p> <p>今次調査の対象地域は、以前に日本国大使が国際会議や日ウ協定でウ側と協議した結果だと聞いている。大型X線機材が既に設置されている箇所は、アフガンータジク国境(中国の援助)、ロシアーカザフ国境である。</p> <p>通関手続き簡素化についてはGTZの支援で商工会議所も活動している。</p>		

面談議事録

日時：	2009年1月13日 14:30～16:00	
相手国機関：	河川道路庁	
場所：	河川道路庁会議室	
出席者	ウズベキ側	Mr. SHAVAKHABOV(シャヴァハーノフ・) Shaalim(シャアリム) 副長官 Mr. ADILOV(アディロフ・) Bakhtiyor(バフチヨール) 対外経済関係局 主任専門官
	日本側	石井、松縄、小島
協議内容		
<p>組織の概要、活動内容</p> <p>大臣会議直属の行政機関であり、長官1名、副長官2名、支部で構成される。大臣会議の中にある運輸部が総合運輸行政を司る。各州には運輸担当副知事が選任され、公共交通路線の運行業務委託の入札責任者となり、公共バス運行路線の監視他を行う。複数の支部をまたぐ地域路線については、委員会と内務省も加わって管轄する。他に、教育センター施設で安全担当や技術幹部研修を3年毎に行う。地域協定を検討する機関でもあり、現在、周辺25カ国、11種（入国、通過許可）と協定を結んでいる。JICA研修にも過去に5名（道路、鉄道、空港、交通規制分野）を派遣している。</p> <p>河川分野に関しては、アマダリア川を航行する小型貨物船の登録証明書を発行する。</p> <p>道路分野は民営化が進み、道路会社(UZAVTOYUL)、リース会社（サマルカンドにある伊藤忠の投資会社は、バス、トラック、ごみ収集車、ダンプ、バス（8m長）を供与している）が活動している。ただし、運輸機関が発行する7種の無料乗車パスについては国家予算からの補助が出される。最近では、法人税減税も実施されている。</p>		

面談議事録

日時：	2009年1月13日 16:30 ~ 17:30	
相手国機関：	対外経済関係省	
場所：	対外経済関係省会議室	
出席者	ウズベキ側	Mr. KHASHIMOV(ハシーモフ・) Abdulla(アブドゥッラ)運輸局 局長
	日本側	石井、松縄、小島
協議内容		
<p>DANIEVA 大臣の指示により、運輸物流担当局長が、三井物産の協力で作成したプレゼンを行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ テルミズ駅を越えたアフガンには千台ほどの空コンテナが滞留している、積荷が一方的な貿易流通になっているからである。 ・ 大臣会議令に基づくナボイでの SEZ 計画がある。中心となるナボイ空港は 300 時間の日照時間がある全天候型の気象条件のもと、4600M 滑走路を有している。既に B747 の製造を 6 機発注し支払いを済ましている。タシケントの TAPOITI 飛行機工場で製造している IL76、MTDF、IL114 も投入する計画である。 ・ ウズベクの実施機関では供与機材の維持管理には定評があり、96 年日本から無償で供与された道路建機には「日ウ友好」マークをつけたコマツ、日立、日産製の機器が今でも稼働している。JICA 専門家からは事後モニタリングや維持管理に関する助言をもらっている。今回供与される機材について JICA と共同してモニターが必要と思われる。 ・ 貿易促進を目指した各種の地域協定を検討中であり、対外経済省が支援し、SCC が実行することになる。貨物情報システムの導入、関税率の見直し、リスクマネジメントも進めてきた。貿易促進と国境の安全管理はトレードオフの関係にあり、99 年のキルギス人質事件ではキルギスで既に購入されていた千台の建機（有償借款）を返還するような事態もあった、と聞いている。アフガンでは 08 年に 3,600 トンのアヘンとヘロインを製造、密輸しているとの情報もある。従い、通関諸費用の見直し、ONE STOP BORDER 等の導入には慎重にならざるを得ない。 		

面談議事録

日時：	2009年1月14日 15:00～17:00	
相手国機関：	国家税関委員会（SCC）	
場所：	会議室	
出席者	ウズベキ側	<p><small>ナシーロフ</small> Mr. NASIROV、委員長</p> <p><small>ソリーエフ・ムタリブジョン</small> Mr. SOLIEV Mutalibjon、関税管理組織総局 局長 Main Department of Organization of Custom Control</p> <p><small>サイードフ・アブドゥサピルジョン</small> Mr. SAIDOV Abdusabirjon、IT 次長</p> <p><small>ユヌースフ・バホディール</small> Mr. YUNUSOV Bakhodir、関税協力局 局長 Dept. of Custom Cooperation</p> <p><small>チピゴ</small> Mr. CHIPIGO V.、法務局 局長</p> <p><small>ガイイロフ・ファズリッディン</small> Mr. GAYIROV Fazliddin、関税協力局 検査官（Inspector）</p> <p><small>アクラモフ・ラフジャン</small> Mr. AKRAMOV Rafshan、関税管理組織総局 次長</p>
	日本側(敬称略)	<p>JICA 準備調査団:一行 JICA ウズベキスタン事務所:杉本 巨、Nodir NARKABULOV 在ウズベキスタン日本大使館:砂原龍夫</p>
協議内容		
<p>(1) SCC 歓迎挨拶ほか</p> <p>NASIROV(ナシーロフ)委員長より、本準備調査団(以下「JICA 調査団」と略)への歓迎挨拶、SCC 側出席者の紹介、および税関業務の概要について説明があった。内容はつぎの通り。税関業務のおもな目的は貿易上の安全保障の確保、経済にとって良好な基盤作りにある。この目的を果たすため、法整備や税関手続きの整備や統一化を図っており、税関業務で使われる技術の自動化も図っている。税関検査業務の改善にも取り組んでいる。こうしたことを進めることにより、越境貿易の促進につながると考えている。国境税関のインフラ整備にも力を入れている。とくに国際貿易の行われている税関所に注目している。トランジットを加速化しなければならないが、不備な点がある。それは国境税関所にハードが不足していることがあげられる。ハードの問題を解決するために、SCC としても、大型 X 線検査装置の導入に努力している。</p> <p>過去、これまでも検査装置メーカーと会談の機会をもった。WCO の専門家の協力を得つつ、いくつか技術評価を出してきた。WCO の代表団や他の国の専門家も SCC に来ている。SCC は専門家とともに現場へ行き、検査装置の設置条件や環境を調査したことがある。たとえば、2008 年、フランク・リュインダーという WCO の専門家に来てもらい、機材設置の必要性などの評価してもらった。同氏の調査の結果、国境税関に大型 X 線検査装置を据付ける必要性と可能性があるという評価してもらった。</p> <p>2008 年 3 月、外務省の平井健二氏の来訪があり、Alat、Khodjadavlat、および Ayritom の国境税関を視察された。同年 10 月 30 と 31 日には SCC と JICA との会談をもち、日本政府の無償資金協</p>		

力の可能性について打合せした。伊藤忠とも会談をした。その結果、日本から調査団を派遣してもらい、国境税関を視察してもらうことが決まった。

JICA 調査団にはブハラ州 Alai と Khodjadavlat、スルハダリア州 Ayritom の国境税関の視察、そのほかタジキスタンとの国境にある、タシケント州のオイベック(Oybek)の国境税関の視察も予定している。調査団の滞在中、日本側からの依頼についての情報は提供する。

「ウ」国の地理的状况から、すべてのリスク・ルートは「ウ」国を經由している。たとえば、タジキスタンやカザフスタン、およびロシアにつながっているルートである。キルギスからのトランジット・ルートもある。アフガニスタンから欧州へのトランジット・ルートもある。逆の方向もあり、中近東へのトランジットもある。

毎年、道路や鉄道のトランジット輸送は増えている。たとえば2008年の鉄道のトランジット輸送は、2007年と比べて、40.4%増えた。道路のトランジット貨物も同様に増えている。現在、世界不況ではあるが、不況もいつかは終わるので、今後もトランジット貨物は増えていくと見込まれる。

貿易の安全を保障するためにも、道路と鉄道の国境税関所を意味するが、そこに大型X線検査装置を入れることに関して、協力をしてもらう必要がある。ブハラ州の Khodjadavlat 国境税関において、2007年にそこを通過した鉄道車両は43,507両であったが、2008年には87,967両に増えている。同様に、スルハダリア州のガラバ駅(Ayritomの近くにある)は2007年14,042両であったが、2008年には32,968両に増えている。今回、あるいは次回のJICA調査団の来訪に対して、SCCは可能なかぎり、支援を約束する。

(2) JICA 調査団の挨拶ほか

辻団長から出席者の紹介。本準備調査は、コンサルタント団員が先に「ウ」国へ入り、調査を始めた。SCCの協力に感謝している。要請されている4カ所のプロジェクトサイトの選定理由について議論したい。なぜ、4カ所のプロジェクトサイトが選ばれたのか、細かい情報をSCCに求めている。提出頂いた情報の取扱いについては、JICA内部で活用するのみで、対外的に公表するわけではない。週末にかけて、2つの州へ出張するが、国境税関の視察のみではなく、税関検査の実際の作業状況も見せて頂きたい。そのような指示を委員長から出してもらいたい。JICA調査団は、本件を真剣に検討している。

(3) 税関発展コンセプト

同コンセプトがすでに出来上がっている。WCOも同コンセプト(戦略)を支持しており、ここ10年間の間、国際道路が通る国境税関には、すべてX線貨物検査装置を導入していく予定である。高等軍事税関大学には、X線を研修する科目も導入しつつある。

(4) 我が国の無償資金協力の概要について(平井)

インセプション・レポートのP.11~15に記載されている内容や、「ウ」国と日本の負担事項について説明した。銀行取極めと手数料、調達業者の業務範囲等のSCCの質問に対して、JICA調査団が返答した。

(5) 我が国のODA大綱(平井)

我が国が調達した機材は軍事目的には使用することができない。SCCは、大型X線検査装置を軍事目的に使用することはない旨を表明。「ウ」国の憲法にも規定されているとのこと。

(6) 質疑応答(要点のみ記述)

1) プロジェクトサイト (ナシーロフ委員長)

JICA調査団が、調査の結果、本件のプロジェクトサイトとして、既に要請しているサイトと比べてYallama国境税関の方が良い、と判断される場合、SCCは討議する用意がある。同税関はAlai

と比べて、インフラ(電気、給水等)が整っている。Oybek 国境税関には新しい税関所が築かれた。Yallama 同様にインフラなどが整備されている。ほかにも、Andijan にある Dustlik 国境税関、フェルガナ州にあるアイダルハン国境税関、カラカルパクスタン共和国の Nukus の町から 350km 離れた国境税関もある。

10 ヲ所の国境税関はハイ・リスク・ルート上に位置している。(10 ヲ所のハイ・リスクな国境税関の名称の情報は入手済み。)

2)ハイ・リスク・グループとリスク・プロファイリング

貨物の内容のみならず、国についてもリスクという考えがある。たとえば、アフガニスタンのように麻薬、ヘロインを作っている国などはリスク・グループに入る。貨物もリスク・グループに入る品目がある。たとえば関税率の高い貨物(入国する際、低い税率の関税分類コードに故意に変えることがある)などはリスク・グループに入る品目である。

リスク・プロファイリングを行っている。そこには、過去に、経済犯罪を犯した企業がリストアップされている。そのほかにも、国際刑事警察機構(インターポール)、国際機関、および隣国からの治安維持機関等からの情報が入っており、リスク・グループに入力され、フォローされる。

3)テロの脅威

「ウ」国はアフガニスタンと国境を接しており、同国からのテロの脅威がある。テロの脅威については、SCC の機能(職務)の中に入っており、麻薬の撲滅などが該当する。京都規約(税関手続の簡易化及び調和に関する国際規約)、国際安全保障スタンダードもある。関税法は国際条約に沿って作られている。

2006 年、2007 年、および 2008 年、道路と鉄道の両方で放射性物質の摘発事例がある。当時、ポータルモニター(Radiation Portal Monitor)が「ウ」国に導入されていれば、放射性物質を効率よく発見することができたと思う。

4)WCO の国際基準

WCO 基準の枠組みで検査機器の導入を推進している。また、WCO 改正京都規約(税関手続の簡素化及び調和に関する国際規約)では検査体制の充実を謳っている。同規約を批准している、していないにかかわらず、大型 X 線貨物検査装置を設置することができる。「ウ」国は、同規約を批准するべく現行関税法の改正を検討している。

同規約にはリスク管理制度の導入も入っている。

同規約(の付属書)には、標準規定と勧告規定があり、それらの実施を担保し、「ウ」国として同協定を批准するために現行関税法の改正を検討中である。ただし、「ウ」国の現行法でも、十分に、大型 X 線貨物検査装置を導入することができる、と理解する。

6)WCO コロンバス・プログラム (WCO 基準の枠組みを実施するための対 WCO 途上国メンバー向け支援プログラム)

WCO 基準の枠組みの実施状況を診断する Mission (Phase 1) の報告書は第 3 者に開示できない。

SCC が WCO の了解が得られた場合、X 線貨物検査装置の導入に関連する項目のみ、JICA 調査団に提出する。

7)大型 X 線貨物検査装置

①検査対象

大型 X 線貨物検査装置で、麻薬、武器、弾薬の摘発、国境通過の時間短縮を図ること、および関税の徴収率を上げることにある。一番大事は密輸対策である。大臣会議令 No.274 に、麻薬の流入防止、ある一定の期間のうちに一部税関の機能充実(X 線貨物検査装置の導入のこと)を図ることも謳われている。

「ウ」国への入国と出国するトラック車両は毎日それぞれ 200 台以上ある。これらのトラック車両は Yallama、Alat、Aryitom、および Oybek など 10 ヲ所の国境税関を通過している。このうち、とくに忙しいのは Yallama と Alat である。マレック(シルダリア州)とオコルトンもある。

②麻薬の摘発

大型 X 線貨物検査装置で麻薬を探すことは可能(注意: JICA 調査団は、コンテナ貨物に隠匿された少量の麻薬を大型 X 線貨物検査装置で認識することは困難と SCC へ説明している)。過去に、ロシアとカザフスタンとの国境で税関が見つけたことがある。「ウ」国で検査したが、トラック車両は一見空であったが実はヘロインが入っていた。ヘロインを車体やエンジン部、ガソリタンクなどいろいろな場所に隠していることがあり、X 線装置があれば、車全体を検査することができる。麻薬探知犬も万能でない。最近、麻薬を忍ばせる手口が巧妙化している。例えばアヘンとレーズンは見分けにくい。胡桃の殻に麻薬を入れたり、スイカやメロンに入れたり、さまざまな手段がある。

8)税関の権限

①税関検査

税関検査は SCC のみが行う。国境警備員による邪魔も妨害もされない。

②検査方法

まず、国境警備員がパスポートを確認して、出入国管理を行う。つぎに、検疫検査を行い、税関検査を行う。国境ゲートの開閉は国境警備員が責任を負う。しかし、国境警備員と税関職員は協働しており、税関職員の依頼により、ゲートの開閉を行うことができる。

③使用者

大型 X 線貨物検査装置が導入された場合、税関職員のみが使用する。機材の人材を育成する。委員長としての権限がある。

④検査手数料

大型 X 線貨物装置が導入された場合、検査手数料は SCC で予算手当する。

9)麻薬

①麻薬ルート

麻薬ルートは、現在、タジキスタン(ニシニピアンジュ)を経由して、「ウ」国へ入ってくる。新しい道路が建設され、クルガン地区からドゥシャンベ(Dushanbe)、ホジャンド、そしてチャダという村がある。この道路が開通すると、麻薬は Oybek を経由して、「ウ」国へ入ってくる。

アフガニスタンとタジキスタンの国境を 3~4 ヲ所の麻薬ルートを厳しく検査することができれば、麻薬の密輸はほぼ遮断される。

②麻薬使用者

手元に麻薬使用者のデータがない。

③麻薬の製造

「ウ」国では製造されていない。アフガニスタン、タジキスタン、キルギス、一部トルクメニスタンからも流入している。とくに大口の麻薬が入ってくるのはタジキスタンで、管理下(山岳地域や道なき道)におかれていない場所を通過している。

④運搬方法

自動車輸送、鉄道輸送、トランジット輸送、空路、あるいは歩いて麻薬を運ぶ方法もある。

⑤麻薬とテロとの関係

麻薬が、アフガニスタンのテロ組織に流れているかどうかの具体的な情報はない。麻薬代金のマネーロンダリングはあるだろう。麻薬代金は武器や弾薬などの調達に使われていると思われる。また「ウ」国内にテロ組織はない。仮に少しでもそのような兆候があれば、排除する。

10)他国・企業等のアプローチ

大型X線貨物検査装置の導入について、SCC 対して、アプローチがこれまでにあった。アメリカのハイテックス、中国のノテックという私企業、Smith Heimann (ドイツ)、SAICS (アメリカ)、Rapiscan (アメリカ)、英国のクラウンインターナショナル(この件は手数料の一部をクラウンインターナショナルに支払う条件があり、決裂した由)、スイスからも提案が入っていたがバックマーゲンを要求されたため断った。イスラエルの HBR からはコマーシャルベースで話が来た。日本の三菱とも小型のX線貨物検査装置の話を進めている。

中国のノテックとは、大型X線貨物検査装置1台をウズベキスタンに無償で導入することになっている。中国の大型X線貨物検査装置がカザフスタンとロシアのアラシェンコとの国境に数台入っているが、ここ3年は稼働していないと聞いている。

11)資料・データ等の提出依頼

JICA 調査団の依頼にしたがい、以下の資料を提出する。

- ①プロジェクトサイトの検討を行うために、本件のプロジェクトサイト以外の、主要国境税関の物流の貿易統計データを提出する。
- ②10カ所のハイ・リスクな国境税関のうち、本件のプロジェクトサイト以外の、国境税関について、質問票の Part-2(道路税関)と 3(鉄道税関)の回答を準備する。

面談議事録

日時：	2009年1月15日 10:00～11:30	
相手国機関：	国家国境委員会(SBC: State Borders Committee)	
場所：	SBC 会議室	
出席者	ウズベキ側	国境管理局長 ホジャエフ 国境管理担当 イグーシキ 国際関係担当 ハリコフ
	日本側 (敬称略)	JICA 準備調査団: 一行
協議内容		
<p>冒頭、ホジャエフ局長より、これまでの日本による支援全般に対する謝辞、また本件のような安全保障に対する協力について期待している旨の発言があった。</p> <p>調査団より以下を質問：</p> <p>① SCC との業務上の関係</p> <p>② (昨日 SCC との協議で言及があった) 11ヶ所のハイリスク国境税関について、SBC の見解</p> <p>③ SBC の出入国手続きに関わる役割</p> <p>④ 国境における迂回路対策</p> <p>⑤ 密輸入国者数</p> <p>これに対し、ホジャエフ局長より以下のとおり回答があった。</p> <p>① SCC との業務上の関係</p> <p>ア. 「国境法」に基づき、SBC は国境を通過する人・モノ・輸送機器を管理している。テロの脅威（テロに関係する人・モノの入国防止）や社会悪（麻薬、武器等）の摘発を行う。</p> <p>イ. SBC の権限</p> <p>商業品や経済的に価値があるもの（酒、タバコ、貴金属、電化製品など）は SCC の所轄となり、社会悪（麻薬、武器・弾薬など）は SBC（および国家安全委員会の捜査隊）の所轄となる。なお、輸入も輸出も同じ手続きを踏んでいる。</p> <p>② ハイリスク国境税関について</p> <p>ア. Ayrptom</p> <p>アフガニスタンの情勢に鑑み、越境する人・貨物については厳しくチェックしている。</p> <p>イ. Alat、Khodjidavlet</p> <p>トルクメニスタンからも麻薬が流入してくるため、同様にチェックを厳しくしている。</p> <p>ウ. Oybek、Yallama</p> <p>イラン、ヨーロッパからの物資は Yallama から入って Oybek に抜けるため、タジキスタンにとって主要な物資ルートであり、そのため貨物量も多い。SCC は通関時間の迅速化が課題と考えているものと思われる。</p> <p>エ. 今回 SCC から要請があがっている本件の4つの要請サイト（Alat、Khodjidavlet、Ayrptom（道路・鉄道））の妥当性については、SCC と改めて検討したいので、少し猶予を欲しい。</p> <p>③ SBC の出入国手続きに関わる役割</p> <p>ア. 出入国許可に関わる管理（出稼ぎなど）は内務省の警察の所轄。（ウ国が指す出入国管理とは、入国した人がその後いつまでウ国内に滞在するか管理することの意。ホテルで発給する滞在</p>		

許可証など。)

- イ. 出入国（空港のパスポートコントロール）は労働省の管轄。
- ウ. SBC は入国しようとしている人間に対する入国資格のチェックと貨物書類の確認を行う。

④ 国境における迂回路対策

⑤ 密輸入国者数

- ア. X線を設置したら、それを避けようと迂回する密輸入者が出てくる可能性はある。
- イ. そのような場合を想定し、非合法越境対策「システム」を策定している。また国境周辺の管理についても一定の「システム」はある。（機密事項のためか、「システム」の内容等、これ以上の情報は得られなかった。）
- ウ. 不法入国者のケースはある。ただし、最近はその数は減っている。アフガン国境では不法入国はない。またトルクメ国境でもほとんどない。
- エ. 不法入国と密輸は別の扱いであり、密輸はある。アフガン国境では密輸のケースは少ない。

その他質問のやり取り

- ・ タジク／ウズベキ国境にあった地雷の対策については SBC の管轄事項ではないが、すでに地雷は撤去されたと承知している。
- ・ トラックやコンテナに人（密入国者）が入っていて摘発した実績はない。
- ・ 国境税関における SBC 職員の平均配置人数は十分配置されている。（詳細を聞いたところ）人数は X 線設置の話と関係ないだろう。
- ・ 国境は 24 時間開いている。
- ・ 基本的に X 線は SCC が操作するが、SBC 職員が SCC と協力して操作することもある。また SBC 職員は画像も分析できる能力があるが、今回のような大型 X 線の画像分析はしたことがないので、別途研修が必要だろう。
- ・ テロの脅威の対策について：ウ国でも過去に幾つかテロ事件があったように、テロ対策、原理主義対策は重点事項である。警備の薄い国境から入国し、自爆テロ用の爆薬を作っていた組織もあった。国境管理は隣国とも協定を結んで対策強化を図っているところ。
- ・ 武器・弾薬の密輸は今後ますます増えると見込んでいるか。→非合法の武器・弾薬の持ち込みはない。（建前上の回答と思われた。）

以上

面談議事録

日時：	2009年1月15日 14:30~16:30	
相手国機関：	SCC	
場所：	SCC 会議室	
出席者	ウズベキ側	Mr. SAIDOV(サイードフ・) Abdusabirjon(アブドゥサビルジョン) IT局 次長 Mr. YUNUSOV(ユヌーソフ・) Bakhodir(バホディール) 関税協力局 局長 Dept. of Custom Cooperation Mr. GAYIROV(ガイイロフ・) Fazliddin(ファズリッディン) 関税協力局 検査官 (Inspector) Mr. AKRAMOV(アクラムフ・) Rafshan(ラフシャン) 関税管理組織総局 次長 Mr. ISLAMOV(イスラモフ・) Zhahongir(ジャホンギール) IT局 上級検査官(Inspector)
	日本側	辻団長、岡本、平井、馬杉、石井、松縄、小島
協議内容		
<p>1. M/D 案をウ側に提示し、ウ側の UNDERTAKING 事項他を説明した。</p> <ul style="list-style-type: none"> • M/D 英文（正文）、露分を用意する。ウ側署名は副委員長となる予定。 • 無償資金スキームの説明に加え、ウ側の質問に回答した：機材引渡し条件は CIF TASHKENT を原則とする。機材の据付は請負契約に含まれるが、取り付け道路や外部建屋等はウ側負担となる。ただし、X 線防護棟などの機材に不可欠な付属施設については請負契約に含めることを検討する。コンサルタントと請負業者は日本企業となる。支払いに関する銀行手続きのうち、銀行手数料の概算金額などを提示した。 • ウ側は M/D 案を詳細に検討することとした。 <p>2. 追加質問</p> <p>調査団：通関統計によると、麻薬、武器等の摘発件数が多い、統計に間違いはないか？</p> <p>SCC：統計の数字は過小ではない、鉄道タンク車の検査などは物理的に難しいし、密輸品の通過を見逃している分は把握することができない。以前にハイラトンでおとり捜査をしたことがあるが、果物の葡萄の中にアヘンが隠されていたし、仕向け地が博物館向けの貨物の中でも摘発されたこともある、このように厳しく検査していて抑止力があるからこそ摘発件数が少ないと思われる。一方で、小型の放射物質検知器でカザフからイランへ運ぶ密輸品を見つけたことはある。</p> <p>SCC 組織表の質問に対する SCC の回答：総局は人数も多く、一般局よりも高い地位にある。その他詳細に調査団作成の組織表の訂正があった。</p> <p>調査団から昨日、副委員長に依頼した主要通関施設 10 箇所のうち残り 4 箇所の通関統計を用意するように再度確認を行った。</p> <p>3. 大型 X 線供与機材の適切性について</p> <p>調査団：通関統計によると、麻薬の摘発実績は 500g/件と規模が小さいので、大型 X 線を入れても、見分けることは難しいと思われる。</p> <p>SCC: 20'や40'コンテナ輸送貨物の検査量が多いし、密輸する側もいろいろ工夫してくる。実際に 08 年はアフガンで 10,000 トンのアヘンを栽培していることは、UNODC でも報告されている。500 g の小さなものでも大型 X 線で見つけられるよう努力をしたい。そのためには、人材を育成して経</p>		

験を積み、多重スキャンできる高度な機械であれば 100%見分けられると思う。一例として、ロシアとカザフの国境で導入した大型 X 線機器で、容器に入れて冷凍菜っ葉に紛れ込ませた麻薬 0.5 トンを摘発した事案では、通過したウズベキのヤラマ税関では見逃していた。

調査団：20'モニターでは陰影で酒、タバコ等の見分けはできるが、少量の麻薬などの識別は日本でも難しい。

SCC：大型 X 線機器の導入目的は麻薬の摘発だけではない、より大きい武器の識別も重要である。機材導入の目的は、

1. 大量の通過貨物を透視、識別する
2. 通関手続きを簡素化する
3. 通関所要時間の削減
4. 通関書類（MANIFESTO 等）との照合のための開皮検査を避ける
5. 貨物車の通過待ち滞留行列をなくす

調査団：機材導入効果としての流通円滑化については理解している。しかし、500g 程度の少量麻薬は大型 X 線では見逃すこともあるので、日本側としては通関貨物の荷姿など現場の実作業を見て慎重に検討したい。

面談議事録

日時：	2009年1月16日（金） 10:00～18:15（移動時間を含む）	
相手国機関：	ウズベキスタン税関委員会 ブハラ州税関	
場所：	ブハラ州	
出席者	ウズベキ側	
	日本側	JICA準備調査団、JICAウズベキスタン事務所
協議内容		
<p>トルクメニスタンとの国境に位置する Bukhara 州 A l a t 周辺における通関の現状等に関して、現地税関職員から聴取したところ、その概要は以下のとおり。</p> <p>Alat は、ウズベキスタン南西部に位置する国境付近の町であり、隣国のトルクメニスタン、イラン、トルコ、UAE 等を仕出国あるいは仕向国とする国際貨物の通過点。</p> <p><u>B u k h a r a 地区税関 道路税関支署 (Alat)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 道路税関支署は、①出入国する人、車両及び輸出入貨物の通過確認（ウズベキスタンを通過する車両・貨物も対象）、②一次審査（輸出入税関申告書以外の貿易関係書類を用いた開被検査の要否審査及び車両の外観検査）を所掌。 ✓ 輸出貨物は、Bukhara 地区税関 対外経済活動税関支署の所掌。開被検査は対外経済活動税関支署で実施された後に本道路税関支署に到着し、通過の確認がなされる。 ✓ 柵で囲まれた敷地内には、税関のほか、国境警備事務所、（人を対象とした）検疫所、植物防疫所、動物検疫所を設置。 ✓ 柵内は、保税地域。 ✓ 国境通過車両数： 平均20～50台（ピーク時〔夏〕は100台） ✓ コンテナ通過量： 輸出入それぞれ10～15台/日 ✓ コンテナ扱い貨物： 輸入は主にトルクメニスタン、トルコ、イランから、輸出は（帰路の）空コンテナが多い。ほとんどは、カザフスタン、キルギス、タジキスタン向けのウズベキスタンを通過するコンテナ。アフガニスタン、中国への通過コンテナもわずかにある。 ✓ 主な仕出国（地）：トルコ、ドゥバイ、トルクメニスタン、イラン ✓ 主な通過貨物（輸入）：建材、機械類、家具、自動車（新車、ドゥバイから） ✓ 開被検査指定の割合：通過貨物全体の10～60% ✓ 一次審査の所要時間：15～30分 ✓ 施設通過に必要な1台あたりの所要時間：30分～3時間 ✓ 無申告物品の発見：通過車両の10%。無申告物品の多くは高関税率の大衆消費財。 ✓ 摘発実績は、高関税率品目、申告数量相違が主。タジキスタン、アフガニスタンを仕出国とする車両から大麻が発見されることはあるが、稀であり、かつ、少量の個人使用。 ✓ シャーシからの摘発実績はない。 ✓ 施設の周辺で車両が迂回できる道路はない。 ✓ 税関では、大型X線検査装置の導入により、通過に必要な時間を現行の20%に削減できると期待（算定根拠の提示なし）。 ✓ 大型X線検査装置の設置場所は、車両の外観検査場を挟んで、手前（トルクメニスタン側）あるいは通過後（Bukhara 側）を想定。当初、庁舎の裏側にある広場を想定したが、検査対象車両と出国車両が交差することになり貨物管理上の不具合がある旨を指摘したところ、外観検査場の前後の場所に変更。 		

【車両の動線】

- ✓ 施設前の路側帯に車両を待機。国境警備職員（武装）がゲートを都度開閉し、進入車両台数を調整。
- ✓ 待機車両は、施設外は出入国ともに10台強（昼過ぎの目視）。施設内は輸出入共に3、4台が待機。
- ✓ 入国車両は、タイヤを殺菌する水溜りを通過。
- ✓ 放射線探知ゲート（Portal Monitor）を通過。
- ✓ 車両看貫場を通過（ウズベキスタンへの入国トラックは従量規制あり：8トン、40トン、40トン超は手数料が必要）
- ✓ 外観検査場手前の待機場所で一旦駐車し待機。
- ✓ 運転手は、50mほど離れた税関事務所窓口まで徒歩で移動し、一次審査に必要な書類を提出。
- ✓ 検査指定車両は、直進し、外観検査場へ移動。車両上下部、シャーシ側面、シール等の外観検査及び麻薬探知犬による任意抽出検査を経て、国境警備職員の開門を待って施設外に移動。
- ✓ 検査対象車両は、税関のエスコート車両に伴われ、カラクリ（地名、聞き取り）の税関検査施設に移動（エスコート料は1回120ユーロ/回、複数台の検査車両をエスコートすることもある）。

【一次審査手続】

- ✓ 運転手から提出される書類（積荷目録〔カーゴ・マニフェスト〕、商業インボイス、パッキングリスト、旅券、運転免許証）
- ✓ 書類を受け取った税関職員は、必要事項をパソコンに入力。パソコンには、要注意国（アフガニスタン、イラン、ドゥバイ等）、高関税率品目（OA機器、建材、家具、シャンデリア等）、混載貨物の有無等の「リスク・グループ」と呼ばれるデータベースが保存されており、貨物が「リスク・グループ」の任意の項目に該当する場合は、開被検査に指定。「リスク・グループ」に該当しない場合は、開被検査は省略され、税関施設を通過し、市中に移動。
- ✓ 開被検査の指定車両は、同施設から20分ほど離れた場所に待機している税関のエスコート車に伴われてカラクリ（地名、聞き取り）の検査施設に移動。
- ✓ 輸出車両（貨物）は、書類審査のみで、ほとんどが開被検査をせずに出国。
- ✓ ウズベキスタンを通過する貨物のうち、酒及び「たばこ」は、担保が必要。

Bukhara 地区税関 カラクリ開被検査場

- ✓ Alat から40kmの位置にあり、Alat の道路税関で開被検査の指定を受けた車両が、税関のエスコート車に伴われて移動。開被検査を実施。
- ✓ 屋内検査場は1棟、車両を外付けにして貨物を屋根のある部分で検査できる検査場が1棟、さらに10数台の検査が可能な敷地を配した屋外検査場（駐車場）。
- ✓ 4台の開被検査を同時に各2名の税関検査官で実施できるように職員を配置。
- ✓ 1日当たり15台程度を検査。4台程度が混載貨物。
- ✓ 全量を取り出し、数量確認、任意抽出による開梱検査を実施。調査時は、品目毎に1箱を開梱し、内容物を点検。
- ✓ 調査時は、40フィート程度のトラック積載貨物の検査中であり、既に検査開始から6時間を経過していたが、積み降ろしされ貨物は、全体の5、6割程度の進捗。
- ✓ 調査時の荷姿は、ダンボールのカートン（1㎡以下がほとんど）、寝具、セメント袋大の洗剤等。
- ✓ フォークリフトは配備されておらず、すべて手作業。

- ✓ 検査を終えた車両は、シール（ポリエチレン様）を施し、移動。
- ✓ 出入り口は鉄柵を備えた1ヶ所。税関職員が立哨。

Bukhara 地区税関 鉄道税関支署（Khodjivlet 操車場）

- ✓ トルクメニスタン国境から11kmに位置する貨車専用の操車場。
- ✓ 操車場は柵で囲まれ国境警備職員が警備（非武装）。ただし、進入路（単線）は柵がなく開放状態。調査時、国境警備職員は不在。
- ✓ 操車場（柵に囲まれた施設）は保税地域。
- ✓ 貨車は、1日10往復程度。50～60両編成。多いときは70両。2、3割は空。
- ✓ 貨車の到着・発車の時刻表はない。入国予定貨車は、トルクメニスタン側から、貨車が発した旨の通報をする制度があり、その通報を受けて貨車の（一次審査のための）到来を把握。
- ✓ 仕出国（地）は、トルクメニスタン、トルコ、イラン、ドバイが主で、その他にアゼルバイジャンやパキスタンからの貨物もある。
- ✓ ウズベキスタンを仕向国とする貨物は、全体の60～65%。25%がウズベキスタンを通過する貨物。通過貨物の運送手段は、車両が主。
- ✓ 輸入積載貨物は、建材等の車両貨物と同種物品。加えて、石油やガソリン（タンク車両）、砂・砂利、アルミ、パイプ。輸出は綿花。
- ✓ 貨車のシール、リスク・グループの該当有無を審査（一次審査）。審査は、車両と同様に高関税率の無申告物品が取締対象。
- ✓ 本操車場は、（一次審査のための）貨物の登録、リスク・グループの適用貨物の有無の確認のみ。一次審査（開被検査の要否）はBukharaの鉄道税関で実施。
- ✓ 輸出貨物は、Bukhara地区税関 対外経済活動税関支署の所掌。
- ✓ リスク・グループに該当する貨物を積載した貨車は、当該貨車を切り離し、別の機関車でBukhara州中心部にあるBukhara II検査場あるいはカガン駅（聞き取り）検査場に移動。ただし、職員数、検査機材（荷卸用機材、X線検査装置）が不足しているため、輸入貨車のシールが破損している場合を除き、開被検査はほとんど実施されていない。
- ✓ リスク・グループの対象となる貨物は少ない。
- ✓ 検査指定を受けなかった貨車は、検査場を経由せずに仕向け地に直行。
- ✓ 輸出貨物の審査はほとんどなく、シールの確認のみ（輸出貨物は、車両・貨車ともにブハラ地区税関対外経済活動税関の所掌のため）。
- ✓ 一時審査の所要時間は1～3時間。
- ✓ 電車運行の障害にならないように、税関審査に要する貨車の留め置き時間は1時間以内にする規則あり（鉄道会社と税関間の取決め）。
- ✓ 線路の幅はトルクメニスタンと同一。
- ✓ トルクメニスタンから入線する機関車・貨車はウズベキスタンと同一規格であり、機関車等を変更する必要はない。
- ✓ 約25%がウズベキスタン仕向けであり、残りはウズベキスタンを通過する貨物。
- ✓ 貨車内に人が入っていたことはない。
- ✓ 操車場と同周辺は国有地。民家は、操車場から10～15kmの位置にあり。
- ✓ X線検査装置の利用は、輸入貨物の検査用を想定。

【貨車の動線】

- ✓ 操車場の敷地外（柵から200メートル程トルクメニスタン寄り）で放射線検査（Portal Monitor）。

- ✓ 操車場内に入線し税関審査、出発準備のため待機。
- ✓ 開被検査の場合は、該当貨車を分離して、別の機関車によって検査場へ移動。その他の貨車は、仕向け地に向けて出発。

【一次審査手続】

- ✓ 貨車の運転手が、税関による一次審査に必要な書類（車両税関と同様の書類）を提出。
- ✓ その後は、車両税関の同様の審査。

鉄道税関（Bukhara I I 操車場）

- ✓ Bukhara 中心部から 5 k m 離れた貨車の操車場（Bukhara 州仕向けの貨物荷卸場）。開被検査場を実施する指定場所であるが、専用の施設はなく、空き地で実施。
- ✓ 1 ヶ月に 20～30 台の貨車に対する開被検査を実施。開被検査は、コンテナ貨物のみ。
- ✓ 輸入貨物のみが検査の対象（タシケント仕向け貨物はここで検査しないとの説明もあり）。検査方法は、カラクリ検査場と同様に、数量、内容物の確認。

面談議事録

日時：	2009年1月17日 9:10～10:10
相手国機関：	国家税関委員会（SCC）ブハラ支部
場所：	国家税関委員会ブハラ支部局長室
出席者	ウズベキ側 SCCブハラ州支部長 Mr. KARIMOV ^{カリモフ} 同副支部長 Mr. MUKHAMEDOV Iskader ^{ムハメドフ・イスカンデル} 同税関検査課 次長 Mr. KHODJAEV Ashlaf ^{ホジャエフ・アシュラフ} SCC本部IT局 上級検査官(Inspector) Mr. ISLAMOV Zhahongir ^{イスラモフ・ジャホンギール}
日本側 (敬称略)	JICA 準備調査団: 一行

協議内容

これまでの現地調査を踏まえ、報告と共に調査団の現時点での印象を伝えるため訪問。

【Alat（道路税関）について】

辻) リスクグループに該当する貨物を詳細に検査しているのは徴税のため（脱税防止）と理解。大型 X 線を導入すると、今まで職員が手作業で実施している検査がすべて大型 X 線で代替できる、つまり手作業の部分がなくなるといふ誤解をしているのではないかと思われた。大型 X 線を導入しても貨物の個数や内容物など細かいところまでは確認できない。徴税強化のためなら、現行と同じように貨物を一つ一つ検査せざるを得ず、大型 X 線を導入したからといって、必ずしも通関時間が短縮できるわけではない。むしろ、小型 X 線を複数台入れて、現在手作業で行っている内容物の確認を代替したほうが通関時間を短縮するという意味では効率的と思われる。

(カリモフ) 箱を開けて内容物の確認をするのは確かに徴税のためだが、大型 X 線を入れる目的は密輸品や武器等の持込がないか、国境で一時的な判断をするため。大型 X 線でスキャンして疑義が生じたら、離れた検査場（カラクリ）まで行かなくても、その場で検査できる。

辻) 大型 X 線を導入することで、ウ国側が望んでいることがどの程度可能になるのか、もう少し慎重に検討したい。

(岡本) これまで頂いた説明に基づき、大型 X 線の使い方や機種について検討したいが、現時点での考えは、ウ国の物流を勘案すれば大型よりも小型の X 線を導入したほうが効率的と思われる。

(カリモフ) 大型貨物が入ってきた場合はどのように検査するか。

(岡本) どれぐらいの割合で大型貨物が入ってくるのかを勘案すべき。小さい貨物に大型 X 線を用いても、かえって内容物が確認できない。

(カリモフ) 大型貨物の割合は大きい。また TIR 証明がついた貨物は規約上、開被検査できない。検査できないため、隣国で不法物が発見された場合、ウ国がしっかり検査すべきとクレームがくる。

(岡本) TIR 貨物は開けられないので隣国から文句を言われるはずはない。逆に輸出国と輸入国に対し、ウ国が取り締まりの強化を申し入れるべき。

(イスラモフ) 大型 X 線を入れることによって、何が入っているか、隣国に通報することはできる。

(岡本) 他国のために大型 X 線を導入するというのは、今回要請の目的外の話ではないか。

(カリモフ) 各国とも国際条約に基づいて行動している。貨物検査は必要である。

(岡本) 昨日視察した結果、貨物を小型 X 線に通した方が効率的であることが分かった。ついては大型貨物の割合を示した統計資料、および輸出入の品目リストを提出して欲しい。

(カリモフ) 本部で入手できる。

【Khodjidavelt(鉄道税関)について】

辻) 輸入貨物については、現在あまり検査をしていない、Alat（道路税関）に比べて検査体制が粗いものと思われた。大型 X 線を入れる、入れないに関わらず、今後どのように輸入物を管理してい

くつもりなのか、承知したい。

(カリモフ) この駅では開被(詳細)検査を行う場所はコンテナ・クレーンなどもない。本来であれば、不法品や未申告物品の流入を防ぐために X 線が必要である。この駅では外観、書類検査およびシールの確認など一時的な検査しか行っておらず、貨物の検査は仕向け地で荷主の立会いのもと行っている。(1 編成 50 両以上、うち 5,6 両~10 両が輸入貨物で残りはトランジット)

(岡本) 仕向け地でも検査するのであれば、本駅あるいは仕向け地のどちらか一方で検査したほうが効率的ではないか。

(カリモフ) リスクグループに属するもの、また関税徴収率強化のため、国境で一時検査をしたい。

(岡本) ウ国にとって最適の方法、そのための相応しい機材が何なのか、検討したい。

(石井) 1 時間以内に通過させなければならないことは、他国からもそう言われているのか。

(カリモフ) 鉄道会社と税関との間で決められた規約がある。

(馬杉) アンケートの回答では、武器・麻薬の摘発件数は少ない。トルクメニスタン国境ルートは麻薬・武器の流入が今後増えると思われるか。

(カリモフ) 統計の数字はそうだが、可能性はどこの国境でもある。

以上

面談議事録

日時：	2009年1月19日（月） 終日	
相手国機関：	ウズベキスタン税関委員会 スルハンダリア地区税関	
場所：	スルカンダリア州	
出席者	ウズベキ側	税関委員会 IT 局長、スルカンダリア地区税関長
	日本側	JICA 準備調査団、JICA ウズベキスタン事務所
協議内容		
<p>アフガニスタンとの国境に位置する Surkandarya 州 Termez 周辺における通関の現状等に関して、現地税関職員から聴取したところ、その概要は以下のとおり。</p> <p>Termez は、ウズベキスタン最南部に位置する国境付近の町であり、隣国のアフガニスタンとタジキスタン、パキスタン等を仕出国あるいは仕向国とする国際貨物の通過点。</p> <p>Surkhandarya 地区税関 鉄道検査施設（Galaba 操車場）</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ アフガニスタンとタジキスタンからの貨車が合流する操車場。軌道は9本。 ✓ 大型 X 線検査装置の設置希望場所から民家までの距離：400～450m、線路から25～30m離れたところに2、3m高の塀あり。 ✓ タジキスタンとの間を往復する貨車は70～80両で、1日あたり4、5回の往復。コンテナは、250個程度。 ✓ アフガニスタンからの貨物は、ウズベキスタン側で十分な検査体制（人員、検査機材）が整っていないことを理由にウズベキスタンとアフガニスタンとの二国間の約束により、貨車による輸入貨物は、自動車及び皮を除いて、取り扱っていない（空車）。 ✓ 輸出貨物の一次審査、開被検査、輸出許可は対外経済活動税関（Termez）で実施。 ✓ アフガニスタンは、輸出貨物より、輸入貨物の取締りが重要。 ✓ アフガニスタン来の貨車は、午後のみ稀に貨物を積載、午前は空車。 ✓ アフガニスタン向けの貨車は、Termez の対外経済活動税関で一次審査（リスク・グループの判定、シール確認）、開被検査、輸出許可がなされ、鉄道税関での審査・検査はほとんどない。Galaba 操車場における出国貨車の取り扱いは、貨車を仕向国別の仕分け。 ✓ 大型 X 線検査装置は、Galaba 操車場に設置を希望。 ✓ タジキスタン来の貨車は、一次審査（リスク・グループの判定、シール確認）を実施し、開被検査は Termez で実施。タジキスタン来でウズベキスタン仕向の貨車も、国境地帯に検査場がないため、Termez で一次審査、開被検査を実施。 ✓ アフガニスタンを仕出しとする最近の摘発実績（2008年）：弾薬等の武器が6件、向精神薬等の麻薬類が22件。 ✓ 6、7年前にアフガニスタン人が眠り込んで貨車と共にウズベキスタンに入国したことはあるが、それ以外の人の入国の摘発実績はない。難民もいない。 ✓ 大型 X 線検査装置は据付型を希望。 ✓ 2002、2003年頃から鉄道用は据付型を希望。大型 X 線検査装置の設置を EU、中国等のドナーに要請していたが、日本だけから前向きな回答を得た。 		

Surkhandarya 地区税関 Airiton 税関施設 (Customs Complex)

- ✓ Surkhandarya 地区税関の職員数は300名超。Airiton 税関施設は40名超。
- ✓ Airiton 税関は1894、5年に設置され、ウズベキスタンで最も古い税関。

【車両検査場】

- ✓ 出入国車両数は乗用車、貨物車両あわせて1日あたり90～100台。1割が貨物車両。
- ✓ アフガニスタン来は Airiton 税関の車両検査場で外観検査。必要に応じて、麻薬探知犬を活用。貨物がある場合は、全量をコンテナから取り出し、X線検査が可能な大きさの貨物であれば全量をX線検査。X線検査が不可能な貨物は、開被検査。
- ✓ アフガニスタンから入国あるいは経由する車両は検査対象。ただし、タジキスタンから車両は他の税関で検査（検査要員、機材の不足が理由の様様）。
- ✓ ウズベキスタンを通過する輸入貨物は、リスク・グループに該当しない。
- ✓ 輸入貨物は、ほとんどが木箱あるいはダンボール箱の梱包で、農産品（レーズン、ナッツ類）。大型貨物は機械類。
- ✓ 主な輸入品は、パキスタン来の農産品。調査時は、トルコ来のコンテナ扱い貨物としてオレンジをX線検査中。
- ✓ Termez 地域向けとして輸入される貨物は、アフガニスタン、パキスタン来の貨物で、Airiton 税関に輸入申告される。
- ✓ 入国車両の外観検査は1台あたり20分程度。開被検査は2時間程度。入国車両が施設を通過するのに要する時間は概ね2.5～3時間。調査時に外観検査をしていた車両は、外観検査までに20～30分待機、外観検査に1時間弱（トラックヘッドをあげてのエンジン部分の検査等を実施）、外観検査後の待機に1時間程度を要していた。
- ✓ 出国車両（輸出貨物）は、原則として Termez の対外経済活動税関で一次審査、必要な場合は開被検査を実施。Airiton 車両検査場では、貨物のシール確認のみ。Termez の一次審査、開被検査の結果はオンラインで Airiton 車両検査場において確認ができる。Airiton 車両検査場における出国車両の取り扱いは、運転手が提出する書類の内容と Termez 対外経済活動税関における審査結果（オンライン・データ）を対査するのみで、ほとんどは開被検査をせずに出国。
- ✓ UNODC から供与された X 線検査装置 1 台（マレーシア Rapiscan 製 RAP530）が開被検査場に設置。全国に同様の機材が 80 台供与されている。全国でまだ 50 台は必要。
- ✓ 麻薬探知犬は 6 匹配置。
- ✓ 迂回路の有無：冬でも国境河川である Am Darya 川は凍らず、越境が可能な橋は、周辺には Ayriton に架かる橋のみ。渡船もなく、迂回路はない。
- ✓ 国境橋は、貨車が通過する際は、車両の交通を閉鎖。
- ✓ リスク・グループはアフガニスタン、パキスタンが入っている。ただし、アフガニスタンにあるドイツ系合弁会社の貨物（車両）は、リスク・グループに該当しない。
- ✓ リスク・グループの対象国に該当せず、ウズベキスタンを通過する貨物は、外観検査を省略。
- ✓ 大型 X 線検査装置の使用目的：麻薬、禁制品の摘発。
- ✓ 検査終了車両であっても、対外経済活動税関で再度検査あり。対外経済活動税関では、徴税目的の検査が主で、検査所要時間は輸入者等が書類を提出してか 1 時間程度で終了。
- ✓ 現行で 2 回実施されている開被検査の回数を効率的に削減するために、Airiton 税関車両検査場に大型 X 線検査装置が設置し、Airiton 税関車両検査場における開被検査に代えて、X 線検査を実施したいとの希望。大型 X 線検査の結果、疑義があった場合は、Airiton 税関車両検査場でも、従来どおりの全量検査を実施。
- ✓ 他ドナーの支援は人材育成が主。パソコンは SCC より供与。

【車両の動線】

- ✓ 施設前の路側帯に車両を待機。国境警備職員（武装、防弾チョッキ着用）がゲートを都度開閉し、進入車両台数を調整。
- ✓ 待機車両は、施設外は出入国ともに1、2台（昼前後の目視）。施設内は輸出入共に2、3台が待機。
- ✓ 放射線探知ゲート（Portal Monitor、2基設置）を通過。
- ✓ 入国車両は、タイヤを殺菌する水溜りを通過（ゲート付近にあるとの説明はあったが、確認できず）。
- ✓ 外観検査場に駐車、運転手は下車し、車両横の税関窓口に一次審査に必要な書類を提出。
- ✓ 外観検査と麻薬探知犬による検査。車両上下部、シャーシ側面、シール等の外観検査及び入国車両は更に麻薬探知犬による検査を経て、国境警備職員の開門を待って施設外に移動。説明では検査に要する時間は概ね20分。
- ✓ 検査対象車両は、敷地内の開被検査場に移動。検査終了後は、国境警備職員の開門を待って施設外に移動。

【貨車検査場】

- ✓ 出入国貨車は1日あたり各4本で、175～185両が往来。
- ✓ アフガニスタンからの貨車による輸入を二国間約束で取り扱っていないが、自動車と皮は例外として取り扱っている。
- ✓ パキスタンから農産物を輸入。
- ✓ アフガニスタン来の貨車は Airiton 税関車両検査場で外観検査。必要に応じて、麻薬探知犬を活用。検査所要時間は、1列車あたり3時間。
- ✓ Galaba 駅に大型X線検査機器を導入しても、Airiton 税関車両検査場での現行検査（外観検査、麻薬探知犬検査）は続行。
- ✓ 出国貨車（貨物）は書類審査のみ。

Surkhandarya 地区税関 Am Darya 川 河川港

- ✓ ウズベキスタン唯一の河川港。車両、鉄道の運送容量に限界があり、船の利用。
- ✓ 貨物はアフガン仕出、同仕向のみ。
- ✓ 入国は週2、3便、出国は多い。1船で250トン程度の貨物を輸送。
- ✓ アフガニスタンからの20フィート・コンテナ10基程度を搭載した船（舢舨）を陸揚げし、荷主（アフガニスタン人が輸出入時の荷主であることもある）からの必要書類の提出を待って、鉄道で Termez に移送。
- ✓ 輸入貨物は、荷主立会いの下、河川港内の倉庫で全量を開被検査。河川港に陸揚げされた貨物は、Galaba 操車場を経由しない。河川港での非違発見率は1～3、4%
- ✓ 輸出貨物は、検査なし。

Surkhandarya 地区税関 取締研修所 (Law Enforcement Training Academy)

- ✓ Surkhandarya 地区税関に設置された麻薬や武器の取締技法の向上を目的とした研修施設。機材と研修ソフトはUNODCから供与。
- ✓ 受け入れる研修生は9名。税関に限らず、国境警備員や警察職員が全国から選抜されて受講。

- ✓ 研修用は9台（同形式）、研修用と異なる機種1台は講師用、講師用と同機種1台の計11台を設置。
- ✓ 研修期間は1ヶ月で、取締技法の導入研修のみを実施。
- ✓ 税関職員は、採用後、税関高等軍事研修所（タシケント）で3ヶ月研修し、その後、各地で実務研修。その後、必要に応じて取締研修で受講。

昼食時の意見交換

- ✓ リスク・グループの項目（国名、品目）は、アフガニスタン、EU等に通報し、情報の共有を図っている。
- ✓ ロシアや隣国税関当局と情報交換を行う制度がある。

面談議事録

日時：	2009年1月20日（火） 17：00 ～19:00	
相手国機関：	ウズベキスタン外務省	
場所：	同応接室	
出席者	ウズベキ側	Abdullaev Mirsabit 中近東局長代理 Agzamkhodjaev Saidkamal アジア太平洋協力課長 Alimov Ravshan C I S 協力課長 Usmanov Nizamiddin 中近東局協力課長 Khodjaev Djalaladdin アジア太平洋協力課
	日本側	調査団一行、JICAウズベキスタン事務所（杉本職員、デール）

最近のアフガニスタン情勢及びウズベキスタン・アフガニスタン関係等についての先方の説明及び議論の要旨以下のとおり。

1. アフガニスタン情勢について

テロ・麻薬ビジネス・民族紛争を防止すべく対応を迫られているが、アフガニスタンの中央及び地方政府は機能しておらず、極めて不安定な状況。大統領のイニシアチブにより、アフガニスタン周辺国6カ国と米、ロシア、NATOがメンバーの国際レベル会合（コンタクト・グループと呼称）を形成し、安全保障を作り上げるためのモデル作りを協議している。

2. ウズベキスタン・アフガニスタン関係

ウズベキスタン（以下、「ウ」国）とアフガニスタンの国境は脆弱である。アフガニスタン側のハイラトンの国境施設には必要な検査機材等が未整備のため、「ウ」国に入る鉄道貨物は、リスクが非常に高く、現在の実施体制では、十分な検査が困難なため鉄道による貨物輸入を規制している。

NATO側によれば、アフガニスタンへの新たな物資輸送ルートとして、鉄道を利用したロシア～「ウ」国経由（北方ルート）を検討している由。実現した場合には、Airitomを通過する大型貨物は増加するため検査が必要。また、アルカイダやタリバンにとってNATO支援のための物資輸送貨物は攻撃対象となるため、「ウ」国としては憂慮している。90年代には「ウ」国にタジキスタンやキルギスを経由して、アフガニスタンやパキスタンで訓練された武装グループが侵入する試みもあった。

（岡本）NATO向けの物資を検査する必要性はあるのか？

未確定な情報であるが、ロシアを経由して非軍事物資の鉄道輸送を想定。NATOといえども、万一、貨物に危険物を忍ばせ輸送され、「ウ」国内で爆発等の不測の事態が生じる可能性もあり、国家安全保障の観点から「ウ」国内法に従って検査が必要と思料。過去に独軍がアフガニスタンで押収した骨董価値のある武器等（3.5ト）を「ウ」国テルメズにおいて輸送途次で発見した事例あり。

（石井）アフガニスタンからの鉄道貨物の輸入を規制している理由は？

鉄道貨物の輸入にあたっての検査体制（人員、機材）が整っていないため。輸入は検査体制が整っている川（船）及び道路（車両）のみ。

（馬杉）NATO向け物資の道路輸送の可能性はあるか？

輸送コストが高いので想定していない。

3. 麻薬ビジネスについて

アフガニスタンで生産される麻薬は、アフガニスタン年間政府予算の70～75%に相当する額の収益になるといわれており、それだけ同国から国外へ輸送・販売されている。主要なルートは、イラン（バルカン向け）、パキスタン、タジキスタン経由（ロシア・EU向け）であるが、一

部はトルクメニスタン経由、「ウ」国（含むタジク経由）を利用するルートもある。

「ウ」国は、アフガニスタンとアムダリア川を隔てて約140kmの国境を有する。最近では、麻薬輸送の手口も巧妙化しており、アムダリア川の川幅が狭くなっているポイントにて、アフガニスタン側から大型なパチンコを利用して「ウ」国側へ2~3kgの麻薬を投擲して、その仲間が「ウ」国側で受け取るという事例があった（「ウ」国側国境警備隊が阻止）。なお、アフガニスタンから運び出される麻薬全体量の約8%が「ウ」国経由と言われている。

（岡本）「ウ」国において麻薬が販売（消費）されている事実はあるのか？

（直接的に回答は避けながらも）然り。近隣諸国に比べれば少ないと思料。また、「ウ」国内法において麻薬の生産・普及等に携わる者は処罰（禁固15~20年）される。麻薬対策プログラムとして啓発活動や中毒患者のための支援プログラム等もある。

4. 近隣諸国について

近年の「ウ」国の経済発展に伴いトルクメニスタン経由で輸入される物流が増加しており、同国はイランと隣接しており、安全保障の観点からも国境管理が重要。

タジキスタンは、アフガニスタンと接する国境線が約1,200kmと長く、また、その殆どが山岳地帯であり地形的にも国境警備が困難。また、タジキスタン側の国境警備隊の体制も脆弱しており、実質的に国境管理ができていない状況。またタジキスタン政府は「ウ」国との国境も管理できていない。タジキスタンの輸出入のほとんどは「ウ」国を経由しており、「ウ」国にとってタジキスタンに対する脅威はアフガニスタンと同様である。

（辻）先にアフガニスタン周辺国（タジキスタン、トルクメニスタン）を強化すべきという立場か？

それも1つの解決策。現実的には両国の道路・鉄道における国境管理施設が整備されておらず、隣国の整備が進むことは歓迎。

5. これまでの調査結果に基づく調査団の印象

アフガニスタン国境は「テロ・麻薬対策」、トルクメニスタン国境は「物流の効率化」という印象。したがって、大型X線検査機材は、アフガニスタン国境（含むタジキスタン）の機能強化という観点から「道路」及び「鉄道」に設置する方向。他方、タジキスタン国境については、今後のOybek税関の視察を踏まえて検討。

「ウ」国税関側は、大型X線機材の性能について誤解している点あり。（大型X線を導入すれば、貨物内容のすべてが分かる、非合法物を見つけられると誤解している。）

面談議事録

日時：	2009年1月21日 9:30～13:00	
相手国機関：	SCC	
場所：	SCC	
出席者	ウズベキ側	<p>Mr. SAIDOV(サイードフ・) Abdusabirjon(アブドゥサビルジョン) IT局 次長</p> <p>Mr. ISLAMOV(イスラモフ・) Zhahongir(ジャホンギール) IT局 上級検査官(Inspector)</p> <p>Mr. YUNUSOV(ユヌースフ・) Bakhodir(バホディール) 関税協力局 局長</p> <p>Dept. of Custom Cooperation Mr. GAYIROV(ガイイロフ・) Fazliddin(ファズリッディン) 関税協力局 検査官 (Inspector) Mr. AKRAMOV(アクラモフ・) Rafshan(ラフシャン) 税関検査業務総局 次長</p>
	日本側	辻団長、岡本、平井、馬杉、杉本、石井、松縄、小島
<p>調査団：国境への現地踏査実施に際し、本部からの随行、現地での受け入れに謝意を表明した。</p> <p>SCC:前回受領したM/D案については対外経済省にも報告した。また、前回要請された資料は一両日中に用意する。</p> <p>調査団：M/D修正案の修正箇所を説明した。</p> <p>SCC：ALAT税関は、全国に先駆け、放射線探知機を設置したほど、治安と貿易の観点で重要な税関である。トルクメンからカザフへの貨物の中で過去に5-6件の密輸品の摘発があった。</p> <p>調査団：ALAT道路税関は主に関税品目の検査を行っているため、そのためには、大型X線よりは中型スキャナーが適している。鉄道税関は大型機器導入の前に、テロ対策の検査体制を構築するのが先決である。これらの通関所での摘発統計が十分でないため、大型機器の供与は時期早尚と考える。</p> <p>(アイリトン港湾の国境管理について)</p> <p>SCC：UNODCが2009年からアイリトン港湾の国境管理に関わる支援を計画しているが、過去のUNODC支援には大きなインパクトがなかった。その点、日本の支援は迅速なので期待している。UNODCへの支援要請リスト（後日、調査団に渡す）の内容は30万ドル以下のもので、無線機器の供与、研修事業などである。同港湾では、輸入食品（マカロニ、小麦等）貨物の半分に密輸品が隠されていたケースもある。また、空コンテナの内張りを溶接して麻薬を隠していた事例もある。</p> <p>調査団：バージによるコンテナ輸送は週に2-3回の運行実績なので、アイリトン道路に設置する移動型大型X線機器を一時的に兼用しても、両地点間の移動を含め数時間で対応できる。</p> <p>SCC：供与機器の選択の判断を安全保障の面だけで論じるのではなく、物流促進などの経済面でも検討して欲しい。</p> <p>調査団：今次調査では、主に安全保障の面から判断した。大型X線検査だけでは非合法物品を見逃す恐れもあり、中型スキャナー検査を省くことは適切でない。ただし、ALAT道路税関では関税徴収の改善などの経済面からも判断している。</p> <p>(関税率について)</p> <p>SCC：HSコード別関税率表写し(2-3年ごとに改定する直近の大臣会議令)を調査団に渡した。主要関税率表については後日確認する。本表に基づき、輸入者が申告し、税関が審査、確定している。物品税や地方税については毎年改定される。</p> <p>(OYBEK税関について)</p>		

SCC：ヤラマ税関と同じように道路通関のみで既存の施設である。タジクからの輸出品は主に南部のSARYASIA税関を通り、カザフやロシアに運ばれており、OBEYKでの麻薬摘発件数は他の国境税関と比べ、今のところ多くなく、200-300グラム程度である。過去には10-20キロの摘発事例のように、車両の中に隠されていると、麻薬犬では発見できない（摘発統計があるとのことなので提供を要請した）。しかし、2009/10年にタジク内のドシャンベから北方へ山岳縦貫道路が開通すると、OYBEK通関を利用することより仕向け地までの距離を短縮できるため、通過貨物が多くなると予測される。同時に武器・麻薬の密輸も多くなると推測する。

調査団：OYBEK税関は明日、現地踏査して機材供与の是非を判断する。

SCC：M/D修正案を翻訳し、本日中に委員長に上申する。

面談議事録

日時：	2009年1月22日 11:10～15:15	
相手国機関：	ウズベキスタン国家税関委員会 タシケント税関 オイベック税関 検査所	
場所：	タシケント州 オイベック	
出席者	ウズベキ側	国家税関委員会幹部、タシケント税関幹部、オイベック税関検査 所次長
	日本側	JICA準備調査団、JICAウズベキスタン事務所

タジキスタンとの国境に位置するタシケント州 Oybek における通関の現状等に関して、タシケント税関等幹部から聴取したところ、その概要は以下のとおり。

Oybek は、ウズベキスタン東部に位置するタジキスタンとの国境付近の町であり、タジキスタン、アフガニスタン、トルコ等を仕出国あるいは仕向国とする国際貨物の通過点。

- ✓ 辻団長より、ウズベキスタンとアフガニスタンの関係を考慮した検査機材の検討に止まることなく、ウズベキスタンとタジキスタンの関係をも考慮する必要あるとの判断から、Oybek 税関検査所を来訪した、単なる視察ではなく、検査機材の設置是非を検討するための来訪であり、必要な情報の開示がなければ設置是非の検討はできない旨を先方に伝えた。
- ✓ Oybek 税関検査所は、24時間開庁。
- ✓ 周辺に車輛が通行可能な迂回路はない。国境はフェンス（電流なし）が設けられ、水を含んだ堀と盛り土があり、不法侵入がしにくくなっている。（フェンスと掘りの長さは不明だが、「相当先まである。現在も建設中。」とのこと。
- ✓ 検査所内には一時に2台のみ進入可。
- ✓ 入国車両は1日平均50～60台。多いときは100台。そのうちタジキスタン車両は10台。7～8割がウズベキスタンを通過する貨物を積載。通過車両の実績台数は、資料1を参照。
- ✓ 車籍は、タジキスタン、キルギス、ウズベキスタン（ウズベキスタンの飛び地からタジキスタンのフェルガナ盆地を経て再びウズベキスタンに入国）が多い。調査時は、トルコ及びウクライナの車両が数台、ウズベキスタンとタジキスタンそれぞれの検査所に設けられた中間地帯で駐車待機中（タジキスタンを夜に通過）。
- ✓ 主要輸入品は、クルミ等のナッツ類、ドライフルーツ（キルギスやタジクから）、衣類（ウズベキスタン綿花を使用）。高関税率品目の輸入は減多にない。
- ✓ タジキスタンのドゥシャンベから Oybek にかけて中国の支援で道路を整備中。同道路が完成すれば交通量が3倍に増すと予測。麻薬の密輸も増えると予測。
- ✓ タジキスタン車両はリスク・グループに分類され検査対象。タジキスタン来の空コンテナは、外観検査のみ実施。検査体制は、税関4名（うち2名は麻薬探知犬ハンドラー）、国境警備職員2名（2名とも麻薬探知犬ハンドラー）。
- ✓ 検査方法は、リスク・グループの分類により、全量検査、一部開披検査、外観検査等を実施。検査時間は、概ね1時間（注）。検査率は、タジキスタン来の貨物は、7割が全量検査、3割が一部開披検査。輸送車両自体の検査は、国境警備職員と共同で実施。
（注）タジキスタン来車両の検査時間は、詳細検査に5～6時間、うち書類審査に20分を要しており、キルギス他の車両は外観検査を要する場合で1～1.5時間との説明もあった。
- ✓ 麻薬及び爆発物の対策が重要と思料し、詳細検査の箇所は、（積載貨物ではなく）車体やシャーシが対象。検査を厳格に実施しており、麻薬が本検査所を通過しているとは思えない。

- ✓ 麻薬探知犬、爆発物探知犬など 8 匹を飼育。
- ✓ 徒歩にて国境を通過する人の旅具検査用にハイマン社製 X 線検査機器「HS7085A」を設置。車両で運送する商業貨物で、小型のものは、本機器で検査することもある。
- ✓ 輸出検査は重視していない。1 時間で通過。タジキスタン向けの貨物は、人道支援物資であり、麻薬は隠匿されていない。
- ✓ ロシア、カザフスタンからの車両通過はない。
- ✓ コンテナの税関シール：輸出貨物は緑色、輸入貨物は赤色、ウズベキスタンを通過する貨物は黄色。
- ✓ 麻薬摘発実績は資料 2 を参照。
- ✓ 武器の摘発は 99 年に 1 件（カラシコフ銃のマガジン〔弾倉〕 30 個）あったが、それ以来ない。
- ✓ 隠匿場所は、貨物内部より、車両、シャーシ、コンテナに隠匿している場合が多い。ガソリン・タンクや運転席に隠匿する場合もある。タマネギやハーブ等の臭いの強い植物で麻薬探知犬の反応を鈍らせる方法がある。
- ✓ Oybek に機材導入を検討している他のドナーはない。
- ✓ 仮に大型 X 線機材を設置するとしたら、詳細検査設備の手前の空き地にしたいとのこと。そこであれば管理区域の設置も可能と思われる。
- ✓ タシケント州でその他機関が摘発した麻薬の摘発量に関する資料、およびオイベックにスキャナー機材を導入すべしとした 12/17/08 付大臣会議令のコピーを提出する。（後日提出あり）

【車両の動線：入国車両】

- ✓ 施設前の路側帯に車両を待機。進行方向に向かって右側は施設への進入待機車両、左側は不足書類の入手待車両。
- ✓ 入国ゲートは 2 重（便宜上、本報告ではタジキスタンにより近いゲートを「第 1 ゲート」、ウズベキスタンにより近いゲートを「第 2 ゲート」と本議事録では表示）に配置。2 つのゲートの間にタイヤを殺菌する水たまりあり。2 重のゲートの間に小型の変電設備があるため、感電等の事故防止を目的として 2 重のゲートを設置。なお、後日、国家税関委員会において、同ゲートは変電設備が他所に移動する予定であり、移動後は第 1 ゲート（タジキスタン国境に近いゲート）のみにする予定であるとの説明があった。
- ✓ 第 2 ゲートを通過直後に放射線検知装置とブースがある。ブースには、国境警備職員と税関職員が待機しており、必要書類を提示。
- ✓ 150m 程の緩やかな湾曲道を進み、税関検査施設前で待機。
- ✓ 検査指定された車両は、①詳細検査が必要な場合は右側の検査設備に、②詳細検査を必要としない車両は直進し外観検査ブースへ進入。入国に必要な書類を提示し、検査が終了し、必要な手数料（車両従量税等）を納入し、ウズベキスタン側に入国。
- ✓ 通過車両は、入国に必要な書類を提示し、必要な手数料（車両従量税等）を納入し、ウズベキスタン側に入国。

【審査手続】

- ✓ 第 1 ゲート中央にあるブース（税関職員と国境警備職員が 2 人体制）で、運転手が関連書類（積み荷目録〔カーゴ・マニフェスト〕、商業インボイス、パッキングリスト、旅券、運転免許証）。
- ✓ 詳細検査、外観検査、検査省略のプライマリー・チェックを同ブースで実施。結果は無線で検査場に連絡。
- ✓ 検査対象車両は、検査場手前で待機。運転手は、検査場内に設置されたブース（税関、銀行等）の窓口で必要な書類を提示あるいは車両従量税等の手数料を納付。

- ✓ 提出された書類を再度審査し（一次審査）、必要な場合は、第1ゲートで非検査対象車両と指定された車両であっても、検査指定に変更。
- ✓ 検査対象車両は、必要な検査を経て、入国。その他の車両は、直進し、入国。

【資料1】貨物を積載しているトラックの台数

年	入国	出国
2003	3,205	3,580
2004	3,115	4,060
2005	2,460	2,806
2006	3,970	3,059
2007	3,985	4,346
うち、コンテナ車（40フィート）		
2003	1,580	1,500
2004	1,120	1,502
2005	1,050	800
2006	890	1,400
2007	1,200	1,840

【資料2】麻薬摘発量（ヘロイン、アヘン、大麻、ケシの摘発総量）

年	数量	件数
1999	281 kg	17
2000	473 kg	12
2001	1.5 kg	4
2002	1 kg強	2
2003	116 k g	1
2004	98g	1
2005	36g	2
2006	32g	1
2007	94g	1
2008	125g	2

(99年～08年合計：約873kg)

面談議事録

日時：	2009年1月23日 15:45～16:45	
相手国機関：	対外経済関係省	
場所：	対外経済関係省会議室	
出席者	ウズベキ側	ナジモフ第一副大臣
	日本側	調査団一行
協議内容		
<p>辻団長より調査結果概略(サイトごとに調査団が適切と考える X 線機材の種類と理由)について報告。</p> <p>辻) 今後の予定だが、順調に行けば 2009 年中に詳細設計と日本政府の了解を得て、2010 年に入札・発注・製造することになる。そうすれば 2011 年の早い時期に据付できると思う。一方、国境警備委員会も SCC も大型 X 線機材を使用したことはないものと承知。画像解析能力をどうやって高めるか、検討が必要であろう。</p> <p>ナジモフ) わが国の安全保障、また非合法品の流入阻止のため、アフガン国境のアイリトムは優先度が高い税関。オイベックについては大臣会議令で X 線機材の導入が謳われている。現在、同税関を通過する貨物は多くないが、タジキスタン北部の道路の改良事業が完了すれば、物流は飛躍的に増えるだろう。早く X 線を導入し、早めに密輸対策を図りたい。日本政府が本プロジェクトを承認する見込みはいかほどか。</p> <p>辻) SCC は業務に熱心に取り組んでおり、X 線を入れたとしても、維持管理体制をしっかりとされる。個人的な見解だが、日本政府がゼロ回答 (X 線機材を 1 台も供与しない) をすることはないだろう。</p> <p style="text-align: right;">(以上)</p>		

ウズベキスタンのタジキスタンとの国境税関(オイベック)に
大型エックス線機器を設置する必要性・妥当性について

2009年1月28日
国際協力機構公共政策部
辻 一人

オイベック(道路)税関に大型エックス線機器を設置したいとの国家税関委員会(SCC)の強い要望を認めるべきか否かについて、以下に検討を行う。

1. 管理強化の必要性について

(1) アフガニスタンとタジキスタンとの長い国境は殆どが山岳地帯である為、管理は無いに等しく、アフガニスタン発の麻薬・武器・爆発物等は、タジキスタン経由でウズベキスタンを含む各国に散らばる危険性がある由、外務省を始めウズベキスタン政府関係者から指摘されている。アフガニスタン・タジキスタン国境の管理は、タジキスタン(税関ではなく)国境警備隊をカウンターパートとして、日本の援助が検討されているが、先方の体制・設備・能力の問題もあり捗々しく進んでいる訳ではないようである。また、タジキスタン国内では、首都ドゥシャンベ以南(アフガニスタン方向)の道路が日本の援助等で整備されつつあり、首都以北(ウズベキスタン・オイベック方向)が中国の援助等で建設中である。特に後者は山岳地帯を通過する為現道の交通量には制約があるが、2010年の開通後は1日1000台の通行が可能(現在の約3倍)となる。従って、アフガニスタン・タジキスタン国境の管理が飛躍的に改善しない限り、タジキスタン国内の運輸インフラ整備(による交通量増加・車両大型化・コンテナ化)に伴って、アフガニスタンからタジキスタンを経てウズベキスタン(オイベック税関等)に麻薬等が流入する危険性は、今後益々高まるであろう。

(2) 本事業によってアフガニスタンとウズベキスタンとの国境税関管理を、テルメズ近郊で道路・鉄道・河川共に強化することが可能となるが、その防圧効果により、アフガニスタン発の麻薬等がタジキスタン経由へと迂回する恐れが十分にある。ウズベキスタンの全ての国境を日本の援助の責任で管理強化することは不可能であり、想定される結果を本事業によるマイナスの波及効果と断ずることは出来ないが、日本のODAの評判維持の為にも、可能な範囲で(特にSCCがハイリスクと考えている10ヶ所の国際国境税関を中心に)マイナス効果を抑える対策を講ずることが望ましい。テルメズ近郊の鉄道における大型エックス線設置計画に当って、アフガニスタンからだけではなくタジキスタンからの鉄道車両も捕捉出来るような地点(ガラバ駅)を選ぶことにしたのは、正にこの一環である。なお、アフガニスタンからトルクメニスタンを経てウズベキスタンに麻薬等が流入する恐れもあるが(トルクメニスタンからウズベキスタンへのルートにおけるこれまでの摘発量は僅か)、トルクメニスタンとタジキスタンの政治体制の違いもあり、当面は後者経由のリスクが一層高いと見込まれる。

(3) 上記(1)(2)のような事態をある程度考慮したものと考えられるが、ウズベキスタン政府は、2008年12月に大臣会議令を發布し、オイベックとアンダルハン(フェルガナ盆地)のタジキスタン国境税関に、エックス線機器(大型とは明示していない)を外国無償資金援助で設置すると共に、国境警備員・税関職員の増強を図るよう指示している。これは、SCCだけではなくウズベキスタン政府全体としての、タジキスタン国境への強い危機意識の現われであり、オーナーシップの高さを示すものである。

(4) オイベックでの麻薬摘発実績は、2004年以降についてはテルメズ(アフガニスタン国境)に比べて少ない(2003年以前は遜色無い)。武器についても僅かである。しかし、同じ州の中で他の治安維持機関(内務省、警察等)によって押収された麻薬量の実績は、オイベックの属するタシケント州もテルメズの属するスルハンダリア州もほぼ同じである。これが、オイベック税関での麻薬等の見逃しを示しているのか、オイベックを迂回したルートが存在を示しているのかは不明であるが、麻薬等がタジキスタン国境等から首都タシケント周辺に流入する危険性を示すには十分であろう。ウズベキスタン政府はなかなか認めたがらないが、大都会タシケントで加工・販売・消費される麻薬は少なくないと想像され、タシケント(州)経由でこれに近接するカザフスタンやその先のロシア・欧州に流れる麻薬も多いのであろう(国境警備委員会からも、オイベックが主要ルートであるとの指摘あり)。首都の汚染を防ぐ為には、オイベックを始めとするタジキスタン国境税関において、麻薬や武器に対する管理を強化する必要性が高く、それによる防圧・牽制の効果も大きい。

2. 大型エックス線機器の妥当性について

(1) 現在オイベック税関では、タジキスタンから持ち込まれる貨物の内容や荷姿、仕向け地(ウズベキスタン向け輸入かトランジットか)などから、脱税摘発を目的とした貨物内容の詳細検査よりは、輸送車両等に隠された麻薬・武器等の目視による検査・発見を中心として、24時間体制で取り組んでいる(麻薬探知犬・爆発物探知犬を計8匹配備し、国境警備員と税関職員が6名共同体制で時間をかけて詳細に検査)。過去には、車両に手を加えるなどの極めて巧妙な手口があった由であり、トルクメニスタン国境に導入することが適切と考えられる中型エックス線機器ではなく、輸送車両全体を透視出来る大型エックス線機器の設置が妥当と考えられる。なお、アフガニスタン国境税関では見られなかったことだが、オイベック税関の詳細検査場には、輸送車両の検査ポイントを示したマニュアルが掲示されており、その是非はともかく(掲示すると密輸者の手口が更に巧妙になる恐れあり)、麻薬や武器の摘発に力を入れている証と思われた。

(2) タジキスタンとタシケント州を結ぶ道路は、オイベック税関を通過する道路以外にもある為、オイベックに移動可能式の大型エックス線機器を導入すれば、将来の交通量や治安情報に応じて、他の道路国境に適宜移動して検査することも出来、機器の効率的な運用が可能となる。

(3) SCCは、(日本人が事務局長を務める)WCOとも調整した上で「税関発展戦略」を策定しており、その中で、オイベックを含む10の国際税関全てにおいて、10年以内に大型エックス線機器を設置する計画を持っている。SCC委員長からは、大型機器の設置場所については日本側の専門家の意見を尊重したいとしつつも、オイベックの重要性が再三強調された(対外経済省第一副大臣も同様)。

(4) オイベックに対する支援の可否と直接の関係は無いが、大型エックス線機器を導入した場合の画像解析については、技プロ・無償ソフトコンポーネント・業者契約の一部といった方法で、SCC職員等を訓練する予定である。従って、テルメズに加えてオイベックにも大型機器を導入したからといって、「宝の持ち腐れ」になるような状況は回避出来る。また、オイベックに限らず、導入予定の機器の維持管理費用負担については、SCCは既に準備を開始している。

3. 日本の援助のプレゼンス確保について

(1) オイベックを除いて無償援助額の試算を行うと、アフガニスタン国境に大型エックス線2機(道路・鉄道で計6億円)、中型エックス線2機(河川港で20百万円)、非常用発電機1機(鉄道で5百万円)、トルクメニスタン国境に中型5機(道路3・鉄道2で計50百万円)、輸送・保険料50百万円、コンサ

ルタント費30百万円と仮定した場合、合計7億55百万円となる。当初要請は大型4機であったので、輸送・保険料やコンサルタント費を加えて、12億80百万円に相当する。オイベックへの援助を認めないとすると、当初要請に比べてかなり見劣りする金額となる。

(2) 日本政府は、アフガニスタンを含む中央アジア地域の地政学的安定を、その周辺に位置する中国・ロシア・インド・パキスタン・イランを視野に入れつつ、外交課題のひとつとしている。ウズベキスタンを嚆矢として、中央アジア諸国の国境(税関)管理強化を通じた安全保障の確保・相互経済交流の正常化を目指すのであれば、第一号であり最も人口の多いウズベキスタン向けには、それなりの援助額を当てるべきであろう。アフガニスタンとの国境税関管理(テロ等対策)を中心に据え、トルクメニスタンとの国境税関管理(物流効率化・徴税強化)、タジキスタンとの国境税関管理(アフガニスタンからのスピルオーバーとしてのテロ等対策)を併せ持つ内容にすれば、金額のみならず各方面に配慮した本格的な援助としてのプレゼンスを得られよう。これに伴う追加費用は、大型1機分3億円に過ぎず、追加による外交的限界効用は大きい。

(3) 中国による援助との協力については、これを具体化すべき時期に来ていると思料する。タジキスタン国内をオイベックに繋がる道路を中国が援助しているのであれば、これとの相互補完関係を持つオイベック税関に関与しておくことは、中央アジアにおける日中援助協力の具体例となろう。大型エクス線機器の設置時期は2011年半ば頃となる見込みであり、道路完成による交通量増加・車両大型化・コンテナ化のタイミングに合致する。反対に、日本は中国の援助との差異を示すべきとの立場に立ったとしても、オイベックへの支援は、政策・制度の改善に配慮した日本の賢明な判断と評価されるだろう。なお、SCCによれば、中国はウズベキスタンに対し、設置場所は明示せずに大型エクス線機器1機の供与を約束しているとのことであり、(日本が供与しないことによって)これをオイベックに当てられてしまうよりは、大臣会議令に示されたもうひとつのタジキスタン国境(フェルガナ盆地のアンダルハン)に当ててもらった方が、フェルガナ盆地と中国との近接性から見て望ましいのではないかと考えられる。

(4) 日本が税関分野の援助や交流においてなぜ中央アジアを重視すべきかについては、90年代初頭まで中央アジア諸国がソ連邦の下でひとつの国であり、独立後間もないことから元来国境管理が甘く、技術・資金援助の余地が多くあり、援助効果を発揮し易いことも、他国・他地域に比しての大きな特徴と言える。

(5) 現地日本大使館の本件への優先度は極めて高く、我が国の意思やプレゼンスを明確に示せる規模の支援を期待している。

上記の検討により、実務的な観点、政策的な観点、どちらから見ても、ウズベキスタンのタジキスタンとの主要国境税関であるオイベックに、大型エクス線機器を設置することに対して無償資金協力を供与するのは、極めて適切と考えられる。その場合、大臣会議令にある通り、オイベックにおける税関職員の増強を条件とすべきだろう。

以上