

付 属 資 料

- 1 署名 M/D
- 2 アル・カラマ国境管理施設レイアウト
- 3 ヨルダン政府からの当初要請内容
- 4 面談議事録
- 5 ヨルダン・イラク合同運輸委員会会合ミニッツ（仮訳）
- 6 2008～2012年の税関プログラム・プロジェクトに係る資本的支出
- 7 関係機関組織図
- 8 周辺地域の気象データ

1. 署名 (M/D)

Minutes of Discussions
on the Preliminary Survey
on the Project for the Enhancement of Border Security
at Al-Karamah Border Crossing in Jordan

In response to a request from the Government of Hashemite Kingdom of Jordan (hereinafter referred to as “Jordan”), the Government of Japan decided to conduct a Preliminary Survey (the former half of a Preparatory Survey) on the Project for the Enhancement of Border Security at Al-Karamah Border Crossing in Jordan (hereinafter referred to as “the Project”) and entrusted the survey to the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as “JICA”).

JICA dispatched the Preliminary 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 preliminary survey from March 19, 2011 to March 28, 2011.

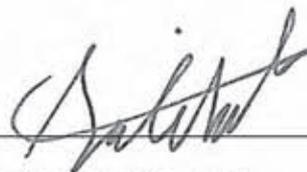
The Team held discussions with the officials concerned of the Government of Jordan.

As a result of discussions and a field survey, both parties confirmed the main items described in the attached sheets. The Team will convey the preliminary survey results to the Government of Japan, which will then decide whether the Project is relevant enough to proceed to a Basic Design Survey (the latter half of a Preparatory Survey).

Amman, March 27th, 2011



Mr. Kazuto Tsuji
Leader
Preliminary Survey Team
Japan International Cooperation Agency
Japan



Dr. Saleh Al-Kharabsheh
Secretary General
Ministry of Planning and International Cooperation
Hashemite Kingdom of Jordan

ATTACHMENT

1. Objective of the Proposed Project

The objective of the proposed Project is to enhance functions of customs and security enforcement at the check point at Al-Karamah Border (Jordan – Iraq border) by installing modern 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 Preliminary Survey

The objective of the preliminary 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 relevance of the Project has been well understood by the Team. In addition, the Jordanian side understands that the approximate items and number of equipment will be decided by the Government of Japan upon the result of the preliminary survey, with due consideration to the budgetary constraints of the Government of Japan.

3. Proposed Project site

The Project site is Al-Karamah border crossing between Jordan and Iraq.

4. Items requested by Jordan

The equipment proposed initially by the Jordanian side is described in Annex 1.

Based on the outcomes of a field survey and discussions with the authorities of the Jordanian side, the Team acknowledged the priority of the Jordanian side as follows:

- A X-ray inspection machine which would be able to efficiently inspect cargoes and oil tankers with sufficient penetration capacity.
- A portal type of X-ray inspection machine which would be able to efficiently and properly inspect passenger cars and other small vehicles.
- Equipment for proper inspection of passengers and their luggage.

The Team acknowledged the receipt of an updated information on more detailed specification desired by the Jordanian side as per attached in Annex 2.

The both sides, upon the decision of the Government of Japan to proceed to the next step, will discuss and agree to the specification and estimated cost of the equipment including spare parts during a Basic Design Survey, based on the decision of the Government of Japan regarding the approximate items and number of equipment to be provided.

5. Implementing Agencies and Responsible Organizations

- (1) The implementing agencies of the Project are the Ministry of Public Works and Housing, the Jordanian Customs Department, the Public Security Directorate under the Ministry of Interior and the General Intelligence Directorate. In order to ensure the smooth implementation of the Project, the relevant parties shall discuss and define the demarcation of responsibility prior to the Basic Design Survey regarding tasks to be undertaken by the Jordanian side as stipulated in Annex 3 and Annex 4.
- (2) After the installment of equipment under Japan's grant aid, the Jordanian Customs Department will take the ownership of such equipment and related facilities and take full responsibility of proper operation and maintenance by securing necessary budget.

6. Japan's Grant Aid Scheme

- (1) The Jordanian side understands the Japan's Grant Aid Scheme explained by the Team, as described in Annex 3.
- (2) As described in Annex 4, upon the decision of the Government of Japan to provide grant assistance, the Jordanian side will ensure to take necessary measures, including tax exemption and allocation of requisite budget for the undertakings of the Jordanian side, as a condition for the smooth and successful implementation of the Japan's Grant Aid Scheme.

7. Other Relevant Issues

(1) Project Title

Both sides confirmed that the name of the Project would be "The Project for the Enhancement of Border Security at Al-Karamah Border Crossing in Jordan," instead of "Border Security Enhancement Program, Al-Karamah Border Crossing Project."

(2) Arrangements by the Jordanian side after the Preliminary Survey

The Jordanian side ensured that even after the Preliminary Survey, they would make an arrangement for providing necessary information, data and references, and grant assistance for permissions to enter border areas and check points and to take photos, wherever necessary, to JICA.

(3) Purpose of Equipment

The Jordanian side guarantees that the equipment proposed is not for the purpose of military use.

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

The Jordanian side understands that upon the decision of the Government of Japan to provide grant aid, 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 Jordanian side to be met by the time of provision of such equipment. It is expected that two year guarantee service and training for technical personnel at Al-Karamah border post would be provided in a contract between the Jordanian side and a Japanese contractor. Additional technical support, such as training on image analyses and the planning of efficient inspection flows and procedures, would be provided in a contract between the Jordanian side and a Japanese consulting firm.

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

Both sides understand that upon the decision of the Government of Japan to provide grant aid, the continuation and enhancement of a risk management system for cargo selectivity, patrol/inspection arrangements, the allocation of customs officials, radiation safety management and other plans and systems, as well as traffic circulation planning and annexed structure (roads, inspection space, parking lots, garages, power generators, etc.) associated with the operation and maintenance of the equipment, will be organized by the Jordanian side. In addition, technical support as mentioned above (4) would be provided in a contract between the Jordanian side and a Japanese consulting firm.

(6) Tentative Schedule

Tentative schedule of the Project is shown as Annex 5.

Annex 1 Items initially requested by the Jordanian side

Annex 2 Information on more detailed specification desired by the Jordanian side

Annex 3 Japan's Grant Aid Scheme

Annex 4 Major undertakings to be taken by the both sides

Annex 5 Tentative schedule

Annex 1

Items initially requested by the Jordanian side

List of Equipment Requested	
Name of Equipment	Numbers
A: Security Inspection System	
Cargo inspection system (X-ray or Gamma-ray)	
Stationary cargo inspection system	3
Mobile inspection system	2
Infrastructure (hangers and paved area)	
Baggage inspection system (X-ray)	
Three dimensions X-ray inspection system	2
Conventional dual energy X-ray inspection system	8
Body inspection system	
Portal walkthrough (ion detection IMS technology) system	2
Walkthrough metal detector	6
Portal ion detection system (trace detectors IMS technology)	4
B: CCTV System (IP Surveillance digital system)	
Indoor camera	40
Outdoor camera	20
Long range lenses	10
Video recorders (DVR's Rack Mount)	2
Video matrix (Rack Mount)	1
Monitor (Rack Mount)	16
Accessories (Console, Cables, Connectors, Keyboards)	
C: Data and Computer System	
Server	9
PC workstations	60
Laptop PC workstations	12
Network (WAN and LAN)	
Software	
D: Private Automated Branch Exchange (PABX)	
E: Back-up Electricity Generators	

Annex 2 Information on more detailed specification
desired by the Jordanian side

**A- Supply , installations testing an commissioning of High energy
high through put X-Ray Cargo scanners with the following
minimum specifications:**

1. Ability to discriminate between organic and non organic material
2. Drive through system with Through put not less than 150(container /trucks)per hour
3. Penetration not less than 300 mm Steel
4. High contrast sensitivity.
5. Can inspect vehicles from ground level to top of vehicle or container
6. Can scan bumper to bumper.
7. Have small exclusion zone
8. Can integrate camera system to OCR license plate and container number
9. Automatic high capacity storage for the inspected vehicle images.
10. Min (20") flat screen high resolution color monitors minimum
11. Proportional image for the inspected material
12. Zooming and enlarging capability for the inspected image
13. Ability to store minimum of 100000 digital images of the inspected materials with date and time with back up facility.
14. Weather proof and heavy duty can work under Jordan climate conditions
15. Minimum possible heat up time
16. Can work consecutive 24 a day of operation
17. Self test when switched on with fault alarm capability.
18. Maximum number of detectors.
19. Equipped to work day and night
20. Operation chamber fully protected from any dangerous radiation.
21. Capability to use commercial power Single phase or 3 phases in Jordan.
22. CCTV system to monitor the surrounding of the vehicle and the scanning process
23. Latest, advanced and upgradeable control and image processing software.
24. Air conditioned operating chamber

25. To comply with international standards for radiation and health safety
26. To have counter for the number of inspected vehicles
27. Radiations source should be adjustable height to enable the scanning of low as well as high chassis vehicles without requirements of ramp.
28. Pseudo colour images.
29. High quality computer with USB RW CD DVD, colour printer & 30 minutes UPS for the computer system.
30. Four sets of maintenance and operation manuals
31. Minimum foot print, does not require large building infrastructure
32. Operation and maintenance training and factory acceptance test.
33. Minimum two years warranty with a recommended priced spare parts.
34. Ability to be integrated within an IP network to enable remote monitoring from central control room.
35. High ability to discriminate between low density materials (like tobacco and biscuits).
36. Automatic optical plate recognition system.
37. Entry into the system should be through user and passwords, with the ability to create multiple users with different authorities.
38. Ability to automatically compare between x-ray images (old and new) for the same vehicle.
39. Ability to connect multiple display monitors that enables the customs inspectors to monitor remotely the suspected truck or container.
40. Personal instant dose monitor Qty = 15
41. Geiger-Muller or semiconductor detector & dose meter Qty = 2

The offer should include the following options:

1. Relocatable System
2. Mobile system with built in power generation option.

Supply and installations of high through put X-Ray Passenger cars scanner with the following minimum specifications:

1. Ability to discriminate between organic and non organic material
2. Drive through system(passenger remaining in vehicle during scan) with Through put not less than 150 car/hour
3. Remote operation capability
4. Penetration not less than 40 mm Steel
5. High contrast sensitivity.
6. Can inspect vehicles from ground level to top
7. Can scan bumper to bumper.
8. Have small exclusion zone
9. Automatic optical car plate recognition system OCR.
10. Automatic high capacity storage for the inspected vehicle images.
11. (20") flat screens high resolution color monitors minimum
12. Zooming and enlarging capability for the inspected image
13. Ability to store and search minimum of 100000 digital images of the inspected vehicles with date and time with back up facility.
14. Weather proof and heavy duty can work under Jordan climate conditions
15. Minimum possible heat up time
16. Can work consecutive 24/7.
17. Self test when switched on with fault alarm capability.
18. Maximum number of detectors.
19. Equipped to work day and night
20. Operation chamber included and fully protected from any dangerous radiation.
21. Capability to use commercial power 220 Vac Single phase or 3 phases in Jordan.
22. CCTV system to monitor the surrounding of the vehicle and the scanning process
23. High ability to discriminate between low density material (like tobacco and biscuits).
24. Latest, advanced and upgradeable control and image processing software.
25. Air conditioned operating chamber
26. To comply with international standards for radiation and health safety
27. To have counter for the number of inspected vehicles

11

53

28. Capable of scanning low as well as high chassis vehicles without requirements of ramp.
29. Pseudo color images.
- 30. High quality computer with USB RW CD DVD, color printer & 30 minutes UPS for the computer system.
31. Four sets of maintenance and operation manuals
32. Operation and maintenance training and factory acceptance test.
33. Minimum two years warranty with a recommended spare parts
34. Easy to install and relocate.
35. Ability to be integrated within an IP network to enable remote monitoring from central control room
36. Entry into the system should be through user and passwords, with the ability to create multiple users with different authorities.
37. Ability to automatically search find and compare an old x-ray images stored in the system dB (old and new) for the same vehicle if exist.
38. Ability to connect multiple displays monitors that enables the customs inspectors to monitor remotely the suspected vehicle.
39. Personal instant dose monitor Qty = 10
40. Geiger-Muller or semiconductor detector & dose meter Qty =1

18

3

JAPAN'S Grant Aid Scheme

The Government of Japan (hereinafter referred to as "the GOJ") is implementing organizational reforms to improve the quality of ODA (Official Development Assistance) operations, and as a part of this realignment, a new JICA law was entered into effect on October 1, 2008. Based on this law and the decision of the GOJ, JICA has become the executing agency of the Grant Aid for General Projects, for Fisheries and for Cultural Cooperation, etc.

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

1. Grant Aid Procedures

The Japanese Grant Aid is supplied through the following procedures:

- Preparatory Survey
 - Survey conducted by JICA
- Appraisal & Approval
 - Appraisal by the GOJ and JICA, and Approval by the Japanese Cabinet
- Authority for Determining Implementation
 - The Notes exchanged between the GOJ and a recipient country (hereinafter referred to as "the E/N")
- Grant Agreement (hereinafter referred to as "the G/A")
 - Agreement concluded between JICA and a recipient country
- Implementation
 - Implementation of the Project on the basis of the G/A

2. Preparatory Survey

(1) Contents of the Survey

1) Preliminary Survey

- Confirmation of the background, objectives, and benefits of the Project and also the institutional capacity of relevant agencies of a recipient country necessary for the implementation of the Project.
- Evaluation of the relevance/ appropriateness of the Project to be implemented under the Grant Aid Scheme from technical, financial, social and economic points of view.
- Preparation of a recommendation on the scope of the Project to be submitted to the GOJ.

2) Basic Design Survey

- Preparation of a basic design of the Project.
- Estimation of the Project cost.

JICA requests the Government of a recipient country to take whatever measures necessary to achieve 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 of the recipient country which actually implements the Project. Therefore, the implementation of the Project is confirmed by all relevant organizations of the recipient country based on the Minutes of Discussions.

(2) Selection of Consultants

For the smooth implementation of a Basic Design Survey, JICA employs (a) registered Japanese consulting firm(s). JICA selects (a) firm(s) based on proposals submitted by interested firms.

(3) Result of the Basic Design Survey

JICA reviews the Report on the results of the Survey and recommends the GOJ to formally approve the Project and authorize its implementation.

3. Implementation of Japan's Grant Aid

(1) The E/N and the G/A

After the Project is approved by the Cabinet of Japan, the E/N will be signed between the GOJ and the Government of the recipient country to make a pledge for assistance, which is followed by the conclusion of the G/A between JICA and the Government of the recipient country to define the necessary articles to implement the Project, such as payment conditions, responsibilities of the Government of the recipient country, and procurement conditions.

(2) Selection of Consultants

In order to maintain technical consistency, the consulting firm(s) which conducted the Basic Design Survey will be recommended by JICA to the recipient country to continue to work on the Project's implementation after the E/N and G/A.

(3) Eligible Source Countries

Under the Japanese Grant Aid, in principle, Japanese products and services including transport or those of the recipient country are to be purchased. When JICA and the Government of the recipient country or its designated authority 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, constructing and procurement firms, and the prime consulting firm are limited to "Japanese nationals".

(4) Necessity of "Verification"

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

(5) Major undertakings to be taken by the Government of the Recipient Country

In the implementation of the Grant Aid Project, the recipient country is required to undertake such necessary measures as Annex 4.

(6) "Proper Use"

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

(7) "Export and Re-export"

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

(8) Banking Arrangements (B/A)

- a) The Government of the recipient country or its designated authority should open an account under the name of the Government of the recipient country in a bank in Japan (hereinafter referred to as "the Bank"). JICA 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.
- b) The payments will be made when payment requests are presented by the Bank to JICA under an Authorization to Pay (A/P) issued by the Government of the recipient country or its designated authority.

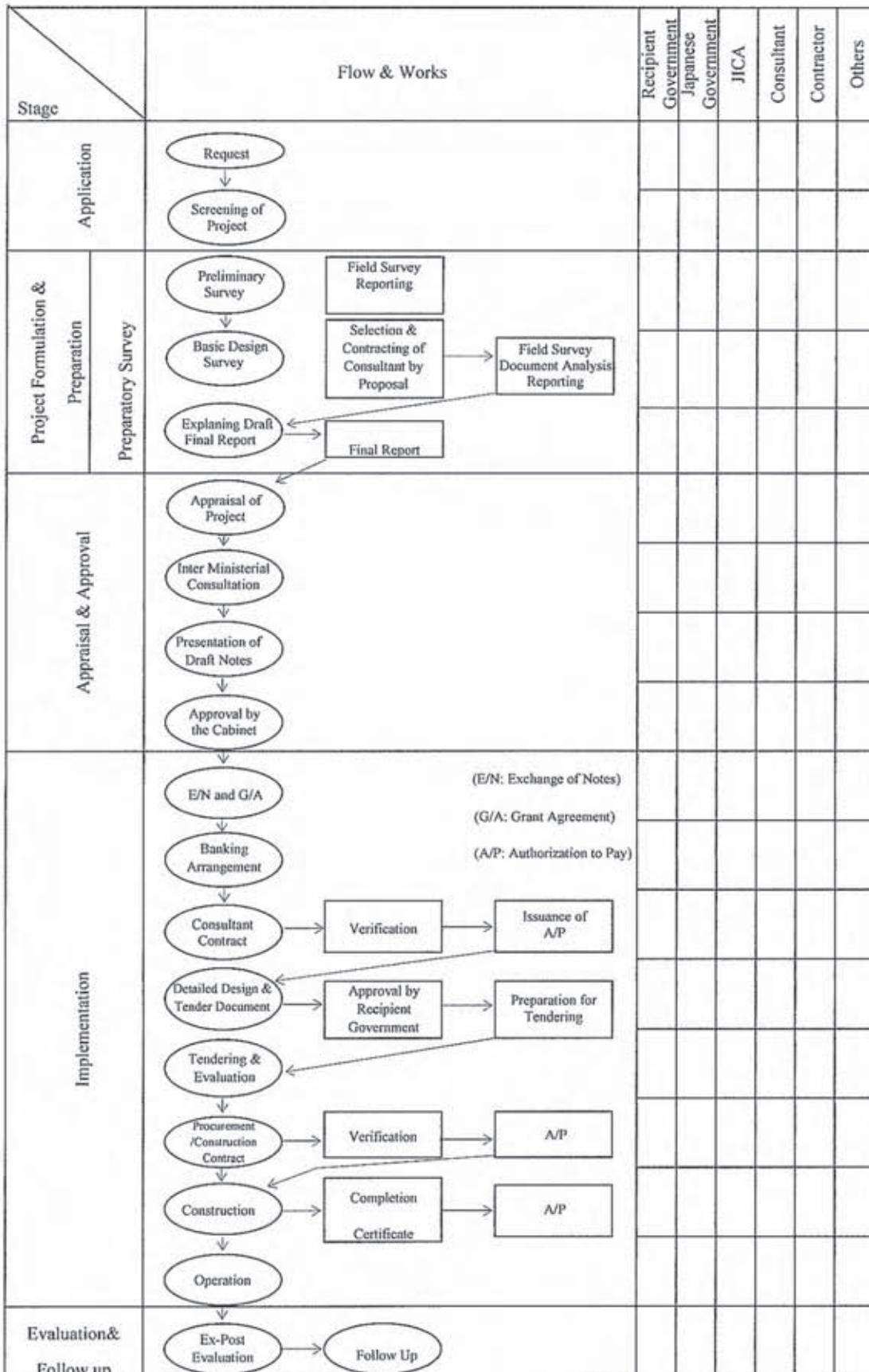
(9) Authorization to Pay (A/P)

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

(10) Social and Environmental Considerations

The recipient country must carefully consider social and environmental impacts by the Project and must comply with the environmental regulations of the recipient country and JICA's socio-environmental guidelines.

4. Flow Chart of Japan's Grant Aid Procedures



Annex 4

Major undertakings to be taken by the both sides

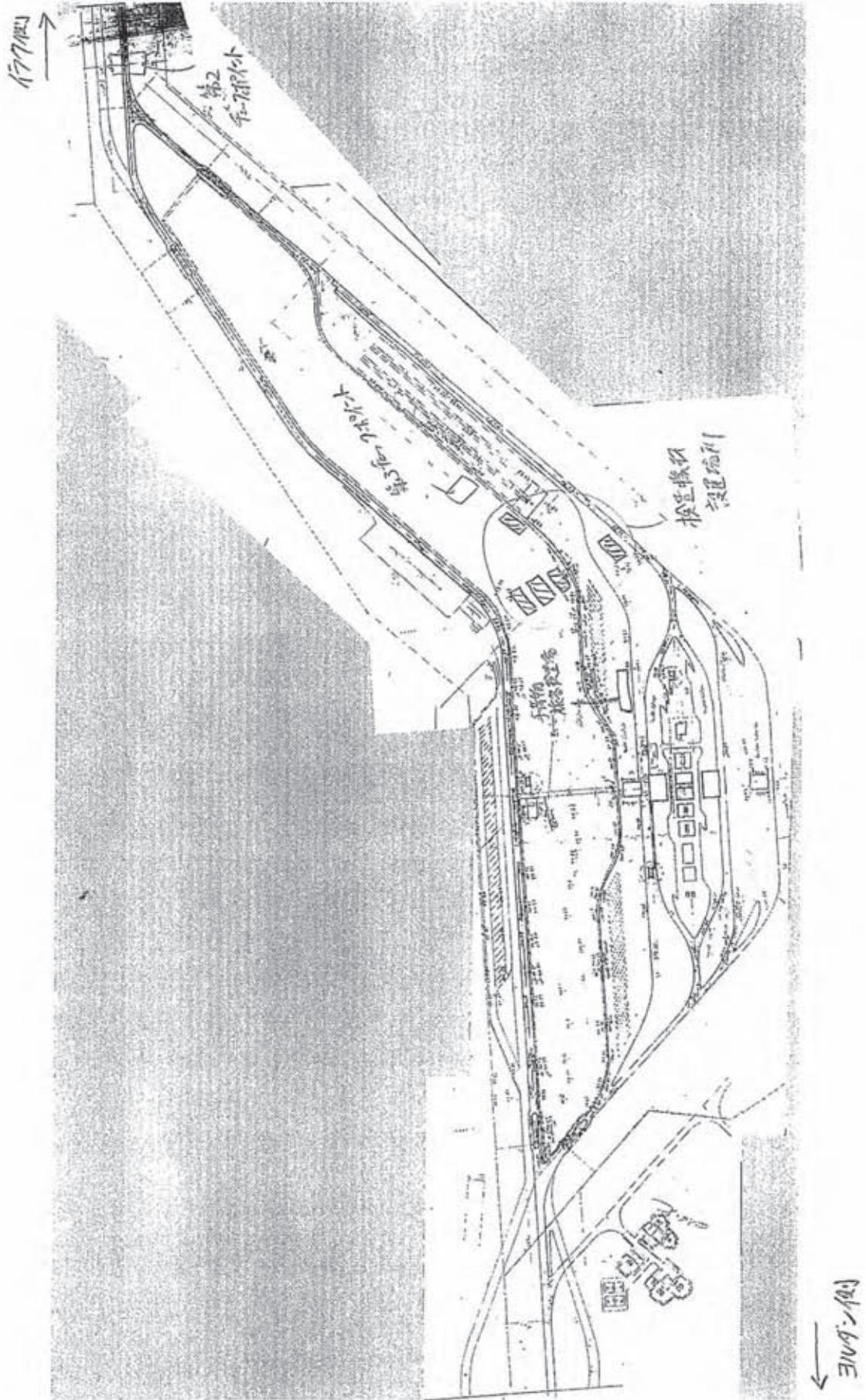
No.	Items	To be covered by Grant Aid	To be covered by Recipient Side
1	To ensure prompt unloading and customs clearance of the products at ports of disembarkation in the recipient country and to assist internal transportation of the products		
	1) Marine (Air) transportation of the Products from Japan 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	●	
2	To ensure that customs duties, internal taxes and other fiscal levies which may be imposed in the recipient country with respect to the purchase of the products and the services be exempted		●
3	To accord Japanese nationals whose services may be required in connection with the supply of the products and services such facilitation and arrangements as may be necessary for their entry into the recipient country and stay therein for the performance of their work		●
4	To ensure that the facilities and equipment be maintained and used properly and effectively under the Project		●
5	To bear the expenses, other than those covered by the Grant, necessary for the implementation of the Project such as preparation of infrastructures		●
6	To bear the following commissions paid to the Japanese bank for banking services based upon the B/A		
	1) Advising commission of A/P		●
	2) Payment commissions		●
7	To give due environmental and social consideration in the implementation of the Project		●

(B/A : Banking Arrangement, A/P : Authorization to Pay)

15

16

2. アル・カラマ国境管理施設レイアウト



3. ヨルダン政府からの当初要請内容

- (1) プロジェクト名：アル・カラマ国境治安対策強化計画
 Border Security Enhancement Program, Al-Karamah Border Crossing
- (2) 上位目標：ヨルダン国内の治安を安定化させ、ヨルダン国民による自立的・持続的成長が図られる。同時に同国の安定により、周辺地域の安定化を促進する。
- (3) プロジェクト目標：同国境からのテロリストの入国及び彼らが用いる武器等の流入を防ぎ、ヨルダン国内の治安維持が図られる。
- (4) 成果：最新の検査機器を設置することによって検査機能が向上する。
- (5) 要請機材：

表 2-1 要請機材リスト

	機材 (英文)	機材 (参考和訳)	数量	要請単価 (JD)	要請金額 (JD)
A	Security Inspection System	安全検査システム (優先順位 1 位)			
	Cargo inspection system (X-ray or Gamma-Ray)	貨物検査システム (X 線又はガンマ線)			
	Stationary cargo inspection system	据え置き型 X 線検査機材	3	2,500,000	7,500,000
	Mobile inspection system	移動式 X 線検査機材	2	2,000,000	4,000,000
	Infrastructure (Hangers and paved area)	機材設置施設整備		3,000,000	3,000,000
	Baggage inspection system (X-ray)	携帯荷物検査システム (X 線)			
	Three Dimensions X-ray inspection system	三次元 X 線検査システム	2	400,000	800,000
	Conventional dual energy X-ray inspection system	据え置き型 X 線検査機材 (出力 2 方向照射式)	8	35,000	280,000
	Body inspection systems	旅客検査システム			
	Portal walkthrough (ion detection IMS technology) system	ウォークスルー・ポータル (IMS による粒子探知)	2	200,000	400,000
	Walkthrough metal detector	ウォークスルー型金属探知機	6	4,000	24,000
	Portable ion detection system (trace detectors IMS technology)	携帯粒子探知システム (IMS によるトレース探知)	4	20,000	80,000
	Total price of items A	小計			16,084,000
B	CCTV System (IP Surveillance digital System)	監視カメラシステム (IP サーベイランス・デジタルシステム) (優先順位第 2 位)			
	Indoor camera	屋内カメラ	40		
	Outdoor camera	屋外カメラ	20		
	Long range lenses		10		
	Video recorders (DVR' s Rack Mount)	記憶装置 (ラックマウント型)	2		

	機材 (英文)	機材 (参考和訳)	数量	要請単価 (JD)	要請金額 (JD)
	Video matrix (Rack Mount)	マトリックス・スイッチャー (ラックマウント型)	1		
	Monitor (Rack Mount)	モニター (ラックマウント型)	16		
	Accessories (Console, Cables, Connectors, Keyboards)	周辺機器 (コンソール、ケーブル、コネクタ、キーボード)			
	Total price of items B	小計			350,000
C	Data and Computer System	データ及びコンピューターシステム (優先順位 3 位)			
	Servers	サーバー	9		
	PC workstations	デスクトップ・コンピューター端末	60		
	Laptop PC workstations	ラップトップコンピューター	12		
	Network (WAN and LAN)	ネットワーク敷設 (WAN と LAN)			
	Software	ソフトウェア			
	Total price of items C	小計			200,000
D	Private Automated Branch Exchange (PABX)	構内自動交換機 (優先順位第 4 位)			
	Total price of items D	小計			100,000
E	Back-up electricity generators	発電機 (優先順位第 5 位)			
	Total price of items E	小計			150,000
	Total *	総計			16,884,000
				(¥)	1,968,674,400

※ただし、要請書では要請金額を First Priority の総額 (JD 16,084,000、US\$22,717,514) のみとしている。

※ 1 ヨルダン・ディナール (JD) = 116.60 円 (2011 年 3 月 10 日現在)

4. 面談議事録

日時：	3月21日（月）午前9時～12時	
相手国機関：	計画・国際協力省、国家治安・危機管理センター、公共事業省、公安局、ヨルダン情報総局、ヨルダン税関	
場所：	計画・国際協力省会議室	
出席者	ヨルダン側	<p>Dr. Saleh Al-Kharabsheh 計画・国際協力省 次官</p> <p>Mr. Naser Al Zaubi 計画・国際協力省</p> <p>Ms. Wafa Al Saket 計画・国際協力省</p> <p>Ms. Rawan Salem 計画・国際協力省</p> <p>Mr. Sami Halaseh 公共事業省 次官</p> <p>Mr. Sultan NoureddinZakarya 公共事業省 建設局</p> <p>Mr. Sharif Omari 公共治安局 国境管理課長</p> <p>Mr. MohamadKhairAlomari 公共治安局アル・カラマ国境</p> <p>Mr. GhassnHababbeh 国家治安・危機管理センター</p> <p>Mr. Jehad S. Sawaqed ヨルダン税関</p> <p>Mr. Mahmoud AsadOdeh ヨルダン税関</p> <p>Mr. Kamal SalehObeidat ヨルダン税関</p> <p>Mr. Mohammed Sultan Izmqna ヨルダン情報総局</p> <p>Mr. Majed Al-hisa ヨルダン情報総局</p>
	日本側	調査団一行、ヨルダン事務所森本次長、アデル所員
協議内容		
<p>1. キック・オフ・ミーティング</p> <p>(1) Saleh 計画・国際協力省次官挨拶</p> <p>冒頭、今回の震災に対する哀悼の意とこれまでのわが国支援に対する感謝の意が表されたのち、以下の点に関し、アル・カラマ国境治安強化の必要性が述べられた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2005年のテロ事件以降、イラクからの社会悪物品の流入防止は引き続きヨルダン国にとって重大なリスク。 ・再建途上にあるイラクは今後も投資ニーズが増加していき、経済活動や人・モノの流通も増加する。 ・貿易の円滑化と治安強化の両方を達成する上で、国境管理能力強化が必要。 <p>(2) 辻団長挨拶</p> <p>日本側出席者の紹介ののち、調査団派遣に至った経緯および今次調査の目的について説明。また、協議と現場視察を通じて本件要請の妥当性、必要性、効果等を検証し、調査結果を踏まえた提言を我が国政府に報告すること、その後政府により実施決定がなされた際には、日本側が決定した協力のスコープに基づき、概略設計のための調査が実施され、詳細についてヨルダン側と協議することになることを説明。</p> <p>(3) ヨルダン側プレゼン</p> <p>公共治安局のアル・カラマ国境担当より、同国境管理にかかる現状について、以下要旨の通り説明がなされた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1992年にアル・カラマ国境の名前として機能し始めた。 ・アル・カラマ国境管理施設は内務省傘下の公共治安局が管理しており、税関やヨルダン情報総 		

局等複数の機関で国境管理を行っている。

・イラクの政治的・治安状況は依然不安定でリスクがあり、アル・カラマにおける適切な国境管理は引き続き重要課題。イラクとの **trade facilitation** と同時にセキュリティの確保を、バランスをもって維持することが求められている。

・治安にかかる継続的な会合をイラクとの間で行っている。

・公共治安局の国境管理部門は税関等と協力して法律に基づいた手続きを行い、すべての旅客（出入）に対して透明性を持った行政を目指す。

・他方イラクから容疑者の不法入国があれば逮捕・引き渡しを行っている。

・乗用車、貨物に対しても検査、摘発を行い、その情報を関連機関に共有している。

・イラク側との情報協力、治安にかかる課題について共同で解決するために様々な会合を行っている。

・国境を通過する乗用車、貨物についても関係局と協力して検査を実施している。

・既存機材についてはメンテナンス、維持管理を継続的に行っている。

・以下の手順について説明。

- ① イラクから入国する車両は最初の検査ポイント（ヨルダン・イラク国境から 150m ほどヨルダンに入った場所）で PSD、ヨルダン情報総局のチームの検査を受ける。この中には爆発物専門家、警察犬を使ったスタッフなども含まれる
- ② イラク側から入るすべての車両（貨物、乗用車）はポイント通過後「通商・取引広場」にすべて移す、ここでマニュアルによる車体検査を行う
- ③ また貨物も同じ場所で検査を行う、イラクからの車両は空コンテナが大半であるが、荷物積載のコンテナも一部存在。重量計（トラック・スケール）がありここで重量も計る
- ④ 乗用車については別の場所でパスポート手続き等を行う。First check point のあと、次により厳しいチェックを受ける。X 線による検査も実施
- ⑤ 乗客についてはボディチェックを行ったうえで建物（申告用）に入る。女性には女性がチェック。また入国が禁止されている人のチェックを光彩（IRIS）を使って検査
- ⑥ 現金の保有、偽造紙幣・硬貨の有無検査
- ⑦ 個人手荷物は X 線検査を行う。さらに税関職員が荷物を開けて検査する
- ⑧ 検査終了後イミグレに行く。ビザの確認後入国スタンプ押印。

・摘発事例について

パスポート偽造についてパスポートは本物だが個人情報で異なる記載になっているといった問題が（情報詐称）最近増えている。

砂糖の袋の中に隠し入れて C4 を持ち込もうとした事例がある。

また、車体のボディやタイヤの中に密輸物品（タバコなど）を入れていたケースもある。

その他偽造通貨の摘発、ピストルを解体しての持ち込み、骨董品の密輸、ヨルダン国内からイラク側への薬の密輸出（輸出の検査は厳しくないがヨルダン情報総局からの通報をもとに検査した事例）などがある。

・機材の使用状況・維持管理状況

型式が古くてすでにスペアパーツがないものがあり、その場合はメーカーから部品が供給されず、自分たちで工夫して作成・修理などを行っている場合もある。

しかしそれでも対応しきれない場合もあり、事実乗用車検査用の移動式 X 線検査機は現在稼働しておらず修理中。

ただし、他の移設可能型検査機等を活用する等代替の機材を利用して、オペレーションを行っている状態。

・国境管理においては、貿易円滑化と治安の両面でバランスをとったコントロールが必要と考えている。イラクとの通商拡大を進めたいが、治安についての配慮は不可欠。旅客・貨物の流れを円滑化するために最新機材を導入して迅速化したい。

2. 国家治安・危機管理センター、計画・国際協力省、公共治安局、ヨルダン情報総局、ヨルダン税関からの聞き取り調査

続いて、実務レベル担当者より以下の内容にかかる意見・情報を聴取した。(要点のみ記載)

(1) アル・カラマ国境のう回路の有無について

約 180km あるイラクとの国境において、アル・カラマ国境が唯一の公式の通過点となっている。国境地帯には側溝があり、また監視塔が設置され、軍による監視が行われている。

(2) イラクからの社会悪物品リスクに対する見解

未だ不安定な情勢にあるイラクの状況に鑑み、引き続きヨルダンはテロのリスクを受け続けている。そのため、武器・爆発物・麻薬・密輸品といった社会悪物品の中でも、もっとも重要視しているのは、テロの契機となる武器・爆発物。また、ヨルダン国家にとって危険な人物の取り締まり(入国禁止)も同じく重要な課題となっている。麻薬は、シリアからヨルダンを経由してペルシャ湾岸国に流通することが多く、イラクとの国境における麻薬のリスクはそれほど高くない。

(3) アル・カラマ国境におけるリスクと国境管理の重要性

2005年のテロ事件以降、現在に至るまで、引き続きテロのリスクは高いと考えており、実際に6か月前にも飛行機を使ったテロ未遂が摘発された。ヨルダン国内でテロ行為を行おうとするグループは多い。当時はすでに米国から供与された機材が稼働していたものの、検査体制は現在と比べてはるかに緩く、また確立していなかった。入国者のボディチェックなどは行われていなかった。この反省を生かし、現在はチェックポイントを3つ設けるなど、検査体制を強化している。

たとえばシリア国境であれば麻薬であるなどとそれぞれ重点的な監視項目は異なってくるが、特にアル・カラマ国境においては、イラクの社会情勢がまだ不安定であり、また国内及び国境での監視体制も他国と比べて脆弱である中、武器・爆発物に対する監視が極めて重要。摘発実績やその量よりも、2005年の事件を1件も繰り返さないための検査体制の整備が必要と考えている。

(4) 重点検査対象の有無

上記の観点から、貨物・旅客すべてに対して厳しく検査を行うことが求められている。密輸の手口も、車体内部への隠匿や旅客荷物への隠匿等手口は様々でありそれらに総合的に対応できる体制が必要。

(5) 物流動向

2009年に原油の輸入が大幅に増加していることについて、ヨルダンでは毎年イラクと輸入協定を結び、原油を輸入している。イラクからの原油は他国対比安価であることもあり、輸入量を増加させているが、今後もこの傾向は続くと考えられる。イラク情勢が不安定化する2003年以前は原油の大半をイラクから輸入していた。

それ以外の輸入品はたまにくず鉄などがあるが、ほぼゼロに近く、大半は空コンテナが入国している。

これら空コンテナはヨルダン国内に入国し、イラクへの輸出品物を積載しイラクに再入国する。イラクは生活物資等の輸入の大半をヨルダンから行っている(輸出統計情報について要確認)。なかにはアカバ港から陸揚げされた通過貨物も存在。また、輸出時の検査は輸入時ほど厳しくないが、リスクマネジメントを導入し、その判定に基づき検査を行っている。

(6) 人・モノの移動にかかる制約について

現在原油の輸入は国境ポイントにおいて積み替えが行われている。これは検査能力の不足に伴

い適切な検査ができず、治安上リスクと考えるからであって、仮に検査機材の増強によりより迅速かつ適切な検査が行われることになれば、方法も変わってくる可能性がある（原油積み替えを規定している文書の提供を依頼）。

また、2005年のテロ事件以降、バス・タクシーの入国を禁止していたが、最近のイラクとの国交・通商拡大を企図した国王・政府の意向に基づき、その条件が緩和されつつある（2009年の時点ではまだ実績に表れていない）。交通・物流の規制にかかる文書の提供を依頼。

(7) 機材の維持管理について

既存機材は米国の支援により供与され、包括的な支援パッケージのもと機材が順次供与された。機材の維持管理については、すでに型式が古くサービス期間（スペアパーツ供与等）が終了したのものもある上、年々メンテナンスにかかる費用は上昇している。修理にかかる費用は国境の税関の申請のもとヨルダン税関が財務省に予算要求する（詳細の仕組みについては要確認）

(8) 提供依頼資料

- ・イラクへの輸出統計情報
- ・国家治安対策プログラム関連文書
- ・原油積み替えにかかる規制文書
- ・ヨルダン税関の予算と内訳（特に維持管理予算）
- ・交通・物流の規制にかかる文書
- ・2000年からの乗客・車両の出入国実績
- ・アル・カラマ国境管理施設のレイアウト図
- ・アル・カラマ国境における気象データ

日時：	3月22日（火）午前10時～13時30分	
相手国機関：	国家治安・危機管理センター、公共事業省、公安局、ヨルダン情報総局、アル・カラマ国境管理施設	
場所：	アル・カラマ国境管理施設	
出席者	ヨルダン側	Mr. GhassnHababbeh 国家治安・危機管理センター Mr. Sultan NoureddinZakarya 公共事業省 建設局 Mr. MohamadKhairAlomari 公共治安局アル・カラマ国境 Mr. Kamal SalehObeidat ヨルダン税関 Mr. Mohammed Sultan Izmqna ヨルダン情報総局 Mr. Majed Al-hisa ヨルダン情報総局
	日本側	調査団一行、ヨルダン事務所森本次長、アデル所員
協議内容		
<p>1. 国境管理施設視察</p> <p>国境管理施設において、輸入手続きに沿って視察を行った。確認した事項は以下のとおり。</p> <p>(1) 国境管理全般</p> <p>国境管理施設には、内務省公共治安局（PSD）、ヨルダン情報総局（GID）、税関、入国管理局、検疫といった機関の出先が存在。特に各検査手続きについては、PSD、GID、税関の3者で共同で実施している。アル・カラマ国境施設におけるそれぞれの機関の長がいるが、全体のコーディネーションはPSDが行っている。</p> <p>国境管理施設は、夏季は午前7:30～午後8:30（うち2時間昼休み、受付終了時間は午後7:30）、冬季は午前7:30～午後7:30（うち2時間昼休み、受付終了時間は午後6:30）。</p> <p>国境管理施設の敷地はフェンスで囲まれており、その両側に国境線に沿って側溝がある。また敷地外はすべて軍の管理のもと国境監視が行われている。</p> <p>また密入国等が行われないよう、国境管理施設内の複数の箇所ではPSDの特殊部隊による24時間監視が行われている。</p> <p>(2) 輸出入動向</p> <p>1) 輸入</p> <p>イラクからヨルダンに輸入される物品は事実上原油のみ。まれにくず鉄が存在する。原油についてもくず鉄についても、国境管理施設内においてback to backで積み替えが行われる（つまりヨルダン側から空のオイルタンカーが国境管理施設に入り、原油を積んだイラクからのタンクローリーと積み替えを行い、ヨルダン側に帰る。くず鉄も同様の手続き。</p> <p>なお、原油については、通常1台あたり40t前後のオイルタンカーが行き交っており、日量1,340tの原油輸入に鑑みると、1日あたり30～40台が行き交う計算となる。積み替えのピークは午後3時ごろ。</p> <p>したがって、実質原油を積んだタンクローリー以外のコンテナやトラックは空でヨルダン側に再入国していく。</p> <p>2) 輸出</p> <p>多様な物品をイラク側に輸出（統計情報は確認中）。</p> <p>3) 貨物車両の流れ</p>		

ヨルダン国内から国境管理施設に入る貨物車両は、空のタンクローリーか輸出用貨物を積んだ車両のどちらか。

車両はヨルダン籍（ナンバー）のものが多く、なかにはイラク籍、シリア籍、サウジアラビア籍のものも存在。また、南部アカバ港で積み上げイラクへの通過貨物としてアル・カラマまで運ばれるものもある。

これらヨルダン人によるヨルダンの貨物車両の 99% は国境施設内にある「通商・取引広場」においてイラク側から来た貨物車両に荷物を積み替えてヨルダン国内に再入国すること。つまり、荷物を積んだままイラク国内に直接入る貨物車両はほとんどない。ヨルダン人のほとんどが国境で引き返すのは、イラクへの入国手続きが煩雑であることと、イラク国内の治安状況を懸念するため。

したがって再入国する貨物車両は、原油を積んだタンクローリーか空のトラックやコンテナがほぼ全てを占める。

イラク側から来る貨物車両は、原油を積んだタンクローリー（積み替えた後、空でイラク国内に帰る）か、ほぼ空のコンテナ等車両のみ。

イラクから来る空のコンテナの 30% は、通商・取引広場にてヨルダンから来た貨物を積み、イラク国内に帰っていくとのこと。うち 70% は直接ヨルダン国内に空のまま入り、ヨルダンで貨物を積んでイラク国内に帰る。

(3) 入国・輸入手続き

1) First Check Point

イラク側ゲートから 150m ほど入った場所に First Check Point が存在。そこまでは一本道。このポイントにおいて PSD および GID がパスポート検査や探知犬を使った爆発物・麻薬の検査を行う。

1 台 1 台運転手が車を降り、本人に車体内部を開けさせて目視確認を行っている。

疑義のある人はここでチェックを行う。

なお、入国が制限されていたり、問題がある人に対しても、入国は許可されない一方、次の通商・取引広場までは立ち入ることができ、そこで通商を行いイラク国内に戻ることはできるとのこと。

2) 通商・取引広場

First Check Point から数百メートル入った右側に通商・取引広場がある。ここで、ヨルダン側貨物がイラク側の車両に積み替えが行われる。積み替え用のクレーンも設置されている。ヨルダン側の持ち込みや手続きが遅れる場合もあり、イラク側車両の運転手はここで宿泊して待つ場合もあり。敷地内にレストランや売店、簡易宿泊施設も存在。運転手が勝手に入国しないよう監視が行われている。

イラク側から入った車両について、ここで貨物を積みまたイラク側に帰る場合は、First Check Point の確認を受ける以外はとくにチェックはなく、そのまま U ターンしてイラク側に再入国する（一方、ヨルダン側に入るいかなる車両も以下の一連の検査を通過する必要がある）。

3) 原油積み替え広場

通商・取引広場の隣に一度に 10 台の積み替えを行える原油積み替え広場がある。

1 回の積み替えに 40 分程度かかるとのこと。

4) Second Check Point

Second Check Point からは、乗用車のレーンと貨物車両のレーンの二つに分けられる。検査フローはそれぞれ同じ。

PSD により再度パスポート検査を行う。

また、放射能検査も行われる。放射能検査施設はエネルギー省管轄。

次のポイントに移る前の小屋で税関のエントリーを行い、税関シートの発行を受ける（乗用車の場合は、輸入が想定されていないため、税関シートの発行はない）。

5) Third Check Point (マニュアル検査)

Third Check Point に移る途中に重量計が設置されているが、ほぼ全ての貨物車両がこの時点では空で再入国するので、ほぼ使われていない（乗用車レーンにはない）。

貨物車両の場合は、4つのレーンに分かれてマニュアル検査が行われる。PSD、GID、税関の3者がチームとなって検査を行う。税関は主に車両の内部をチェックし、密輸入品や社会悪物品が隠匿されていないかを確認。PSDは車体下部の確認を行い、GIDはパスポート等チェックし入国する運転手の身元確認を行う。ここでは入国が禁止されている人のブラックリストがあり、この照合確認が行われている。

車体の検査については、運転手自らが降りて、ボックスの中等を開けさせてチェックする。また運転席についても細かく目視検査を行う。

これらの検査がOKであれば、税関シートにスタンプが押される。

6) X線、γ線検査

乗用車、貨物車両すべてについて、移設可能型や mobile の検査機材を使って検査を行う。基本的に mobile の X線機材は乗用車用に使用（ただし現在故障中のため他の機材で代用）し、その他の機材で貨物車両の検査を行う。

高い性能を持つ移設可能型 X線機材でオイルタンカー等の検査を行うとの説明であるが、基本的には需要に応じ、適宜使い分けている様子。

検査が終了したら税関シートにスタンプが押される。

なお、検査機による検査で疑義が生じた場合は、別の場所（それぞれの建屋の間の場所等）に移動させ、より詳細な検査を行う。

7) 旅客・手荷物検査

乗用車及び貨物車両の検査がすべて終わったら、税関の申告及び旅客・手荷物検査を行う。旅客検査については、現在金属探知機等の機材はまったく保有しておらず、男女に分かれてそれぞれ physical inspection を行う。手荷物については、現在稼働している1台のみを使って検査。ただし本機材が古いうえに性能が低く、基本的に検査官によるマニュアル検査を行っている状態。これら一連の検査・手続きが終了したらヨルダン側に入国となる。

(4) 機材の検査・運用・維持管理体制

機材のオペレーターは PSD、GID、税関のチームで構成され、3機関合計で25名存在。1シフトあたり12人でまわしている。運転時間中6時間ごと2シフトで運営。

インタビューしたオペレーター二人はそれぞれ経験年数5.5年と1年。

メーカーの保証期間はすでに終了しており、故障が発生する都度、予算の手配を行って修理を行う。

1回あたり少額の検査料も徴収しており、これらも維持管理予算にまわされる。

(5) 要請機材について

無償資金協力で新しい機材が導入されたとしても、稼働している既存機材は引き続き使用する予定。今後の物流増加に対応し、また治安対策を強化するため、検査機能の強化を目指している。

現在イラクとヨルダンの間でビザ手続きの緩和について交渉中。また、イラクからの原油輸入を倍にするという取極めも存在。イラク側から国境管理施設内の back to back での積み替え廃止

の要求も受けているところ。

需要見込みの正当性を確認するため、ヨルダン側独自の調査報告の提出を依頼。

日時：	3月23日（水）午前9時～12時	
相手国機関：	ヨルダン税関	
場所：	ヨルダン税関会議室	
出席者	ヨルダン側	<p>Mr. GhalebQasem Al-Sarayreh ヨルダン税関 局長 ※局長は途中参加、途中退出</p> <p>Ms. Khulud J. Habaybeh ヨルダン税関 次長</p> <p>Mr. Jehad S. Sawaqed ヨルダン税関</p> <p>Mr. Zakariya Al-Hammouri ヨルダン税関</p> <p>Mr. Osama Yceeyeh ヨルダン税関</p> <p>Mr. F. Shunals ヨルダン税関</p> <p>Mr. GhassnHababbeh 国家治安・危機管理センター</p>
	日本側	調査団一行、ヨルダン事務所森本次長、アデル所員
協議内容		
<p>1. アル・カラマ国境における物流及び治安について</p> <p>税関の使命として物流円滑化と治安の確保が求められる。ヨルダンは原油輸入国であり、安価な原油の輸入元であるイラクとの国境は極めて重要。以前は多い時では毎日2,000tの輸入をしていた。以前もタンクローリーの中に隠匿する等の摘発事例は存在していたが、2003年のイラク情勢悪化後格段にテロのリスクが上がり、現在のような積み替えによるオペレーションに変わった。しかし、ヨルダンの原油輸入需要は大きく、また原油価格が上がる中、イラクからの原油輸入は今後増加させていく必要がある。</p> <p>またイラクは復興過程にあり、多くの復興需要があるが、イラクに入るルートのうち、行政の不正がなく、国内でチェックポイントがない等スムーズな通過が可能となるヨルダン経由が物流業者にとってもっとも効率的なルートとなっており、多くの物流業者がアル・カラマ国境を利用している。</p> <p>2005年以降イラクからのバス・タクシーの入国が禁止されていたが、昨年その規制が緩和された。これにより小型車両の入国も今後いっそう増加することが想定されている。</p> <p>したがって、このような物流増加に対応した通関と治安の両方を確保するため、アル・カラマ国境における検査体制の強化が不可欠。</p> <p>もし機材の近代化により、検査体制が強化されるのであれば、今後イラクからの原油輸入拡大を図るために、積み替え方式を解消して、イラクのタンクローリーが直接入国できるような体制にしていきたい。</p> <p>2. 要請機材の priority について</p> <p>要請機材のうち、ヨルダン税関にとっての priority を確認したところ、以下の機材が priority として挙げられた。</p> <p>(1) 6MeV の能力を有する貨物・タンクローリー用 X 線検査機</p> <p>テロリストの手口は年々巧妙化しており、それに対応した機材や検査能力が常に求められる。現在の機材では、タンクローリーのような厚い鋼板を通す透過能力を持った検査機材の増強が必要なうえ、爆発物等の有機物の判別が難しい。</p> <p>これらに対応した高い透過能力を持ち、また有機物の検査が可能な反射型 (backscatter) の検</p>		

査機材が必要。また検査スピードも求められるため、150台/時間程度の検査スピードを有する機材が望ましい。

(2) 乗用車等小型車両に対応した portal 型の X 線検査機

乗用車向けに使用している移動型 X 線検査機は近年不具合が続いており、現在も故障している。上記の物流増加に対応して、適切かつ効率的な検査を行う機材の導入が必要であり、運転手が乗車したまま検査が可能な仕様の小型車両向け portal 型の X 線検査機が望ましい。

ヨルダン税関が希望する優先機材の詳細仕様については、後日文書で提供される予定。

(調査団：注) なお、乗客・手荷物用検査機について、手荷物用は現在 10 年以上前のモデルで画像も不鮮明な検査機 1 台しか稼働しておらず、乗客の検査も機材がないためマニュアルでのボディチェックを行っている状態であり、検査能力向上のためにはこれらの改善も同時に必要と考えられる。

3. 供与機材の所有権と維持管理について

これまでアル・カラマ国境を含むすべての国境施設における X 線検査機、γ 線検査機は公共治安局 (PSD) 及びヨルダン情報総局 (GID) が主体的に管理していた。税関は、このような大型の X 線等貨物や車両に対する検査機以外の各種機材については保有・維持管理責任を有している。(税関の維持管理予算実績を要請)

本件については、機材設置後は全てヨルダン税関の所有権となり、維持管理も税関が責任をもつことになる。

4. プロジェクト実施体制について

プロジェクトについては、ヨルダン税関、公共事業省、PSD/GID が共同で実施する体制となる見込み。

無償資金協力の業務フローに基づくヨルダン側の責任負担事項について各種機関がどのような役割分担で行うかについては、ヨルダン側で検討されることになるが、少なくともヨルダン税関は機材の仕様確定等に関わることになる。

5. 人材育成

2011 年中に税関研修センターによる画像解析の研修プログラムを開始する予定。現在画像解析実習のための X 線画像のデータベースを調達しているところであり、インストールされ次第、画像解析に従事する税関職員、PSD 職員、GID 職員を対象に、画像解析の演習のための研修を行う。

6. その他確認事項

ヨルダン側の質問に対し、以下の点について説明し、先方は理解した。

(1) 機材導入メーカーの現地ディーラーの有無、スペアパーツの有無、保証期間

無償資金協力では入札によりコントラクターが決定される。メインコントラクターは商社等日本の企業となるが、実際の機材のメーカーは海外も含まれる。有力視される大手海外メーカーは現地に販売代理店があり、スペアパーツの点も含め対応が可能と見込まれる。保証期間については、通常コントラクターとの契約に 1 年～2 年の保証期間を設けることが多い。ただしメーカーの保証期間終了後は、ヨルダン側の責任で必要な予算を確保したうえで維持管理を行う必要がある。

(2) ソフトコンポーネント

機材運営維持管理にかかる研修は、コントラクターの契約の中にも含めることは可能。これに加え、実施監理及び技術支援に携わる日本のコンサルタントとの契約の中で、画像解析技術や機材の効果的な運用・維持管理にかかる技術支援を含めることも可能。

(3) 無償資金協力のスケジュール

本調査におけるミニッツをヨルダン側と合意・署名した後、調査団は調査結果を我が国政府に報告する。我が国政府が本件の妥当性を確認し、次のステップに進む決定を行えば、数か月内に機材のより詳細な仕様やコスト見積もりを行い、ヨルダン側と協議・合意するための基礎調査（BD）が派遣されることとなる。他方、土地の確保と整地、付帯設備（含む電源）、機材搬入時の免税措置等ヨルダン側の責任負担事項も存在し、これらの責任分担についてもBDにて決定していく。

BDの後、日本政府・JICAによる案件の審査・承認、ヨルダン側との交換公文締結（E/N）等の手続き、入札を経て最終的に完工となるのは最速のケースでも2013年半ばごろになる見込み。

日時：	3月24日（木）午後1時～1時30分	
相手国機関：	公共事業住宅省	
場所：	公共事業住宅省会議室	
出席者	ヨルダン側	Mr. Sami Halaseh 公共事業住宅省 次官 Mr. Sultan NouredinZakarya 公共事業住宅省 建設局 Ms. LailaTashamneh 公共事業住宅省 環境局 Mr. GhassnHababbeh 国家治安・危機管理センター
	日本側	調査団一行、ヨルダン事務所森本次長、アデル所員
協議内容		
<p>1. 協議内容と案件実施にかかる説明</p> <p>ミニッツ案にもとづき、これまでの協議内容・調査結果・案件の実施方法について説明するとともに、特に公共事業住宅省の本件に対する関わりについて確認した。</p> <p>(1) 実施体制</p> <p>ミニッツ案記載のとおり、実施機関については公共事業住宅省、ヨルダン税関、公共治安局やヨルダン情報総局が共同で実施することについて了解。実際は関係機関による committee を組成して案件を実施することになるとの見方が示された。</p> <p>(2) 機材の仕様について</p> <p>機材の仕様がいつ誰によってどのように決められるのかという点について、この準備調査ではヨルダン税関から優先順位を確認するとともに、彼らが希望する仕様についてミニッツに残すことを想定していること、今回の調査結果を踏まえ、我が国政府が次のステップに進むことを決め際には、日本側が全体的なスコープを定めたうえで、より詳細の仕様について次の基礎調査(BD)の段階でヨルダン側と詰めていくことになることを説明。</p>		

5. ヨルダン・イラク合同運輸委員会会合ミニッツ（仮訳）

2009年8月23日～26日（アンマン）

ヨルダン側出席者：サフル・アルマジヤーリ運輸大臣、ムハンナド・アルクダー運輸省次官他

イラク側出席者：アーミル・アブドゥルジャッバール運輸大臣、バンキーン・リーカーニイ運輸次官他

協議合意内容以下の通り。

1. 陸上輸送

- ① 両国間の旅行者・貨物の陸上輸送協定につき添付の通り署名され、施行のため両国の憲法上の手続に付される。
- ② ヨルダン側よりヨルダン貨物車両がイラク国内の目的地に到達、荷渡しすることを確保するため、バグダッド他の地域に至る途中に休憩所、安全ポイントを設置することを提案、イラク側よりは道路の安全を確保するための努力につき説明。
- ③ 両国の陸上輸送に係るロジスティック業務を行うため、共同会社を設立する又は旧イラク・ヨルダン陸上輸送社の清算処置を見直すことに合意。
- ④ イラク側よりアル・カラーマの通商取引広場においてイラク貨物車両が直面する問題（国境間地帯での待ち時間の長さ、Axial Load（軸方向重量）に係るもの）を提起、ヨルダン側より通商促進のため問題解決につき努力する旨応答。
- ⑤ 両国はトラックの最大積載量、サイズ、Axial Loadの遵守の重要性を確認し、両国の基準を統一するため双方の基準につき情報交換することを合意。
- ⑥ イラク側よりヨルダンが他のアラブ諸国間で実施している“通過・一時宿泊ノート”への参加の希望が表され、ヨルダン側は歓迎し右希望を同制度に係る合同委員会に諮る旨を表明。
- ⑦ ヨルダン側よりアカバ経済特別地区へのトラックの出入りに係る新たなシステム（ヨルダンの輸送会社を通じてでなければヨルダン以外のトラックはアカバでの荷作業を行えない）につき説明がされ、かつては旧イラク・ヨルダン陸上輸送社（清算中）によりアカバ港及びアカバ経済特別地区での荷降ろし・荷受が行われていたが、イラクの輸送会社はヨルダン輸送会社を通じ税関手続を行っている旨伝えられた。
- ⑧ ヨルダン側より次のFacilitationが提供されていることが説明された。
 - イ）イラクのトラックは荷の有無に関わらずヨルダン国内への入国が許され、ヨルダン国内のあらゆるセンターでイラク向けの貨物を積載することができる。
 - ロ）ヨルダン・イラク国境で従事するイラク人運転手には6ヶ月間、或いは数次の査証が与えられる。
 - ハ）イラクの車両商人が輸出する車両のマニフェスト税関申請書を所持していることが確認されれば、直ちに国境センターにて入国査証が与えられる。
 - ニ）イラク人商人は5万JDの銀行預金により1年間の滞在許可が与えられる。
 - ホ）イラク市民が10万JD以上の資本金で会社を設立した場合には1年間の滞在許可が与えられる。
 - ヘ）査証取得手続の迅速化・簡素化のためインターネットを通じた査証申請につきヨルダン側にて検討していること。
- ⑨ 両国間の輸送・通商活性化のため、ヨルダンとイラクの輸送会社間の連合結成に係る覚書に

署名。

- ⑩ ヨルダン側より 2003 年以降両国間の旅客陸上輸送がイラクの公共輸送手段によってのみ行われていることが指摘され、出来るだけバランスの取れた輸送を確保するためヨルダン輸送会社とイラク旅客・燃料輸送公社による共同旅客輸送に合意。
さらにイラク旅客・燃料輸送公社とヨルダン・アルバハウス社間の旅客輸送車両の製造販売に係る協力強化のための覚書に署名。

2. 海上輸送

- ① ヨルダン側よりアカバ港を通じイラクに輸送される貨物・コンテナに対する優遇措置（港湾使用料、荷捌き料等の軽減）を説明。
② ヨルダン側より、ヨルダンの港湾陸上国境を通じたイラクの輸出入貨物のエージェントとしてアラブブリッジ Navigation 社を活用した際の優遇措置につき説明。
③ ヨルダン側よりヨルダンの学位証明書のイラク側による認証に係る覚書案を提示、イラク側は検討を約束。
④ ヨルダン側より海上輸送に係る研修に関し、ヨルダンは STCW 国際協定が求める条件を満たしヨルダンの学位証明書は国際的に認証されていることを説明、イラク側は海上輸送に係る人員のヨルダンでの研修強化を要請。

3. 鉄道輸送

ヨルダン側より両国間の鉄道開設の重要性を強調、イラク側は国内鉄道の復旧まで検討の猶予を要請。

4. 航空輸送

- ① アリア国際空港に放置されているイラク航空機の取り扱いにつき協議。
② 両国の航空当局間の覚書に関する協議再開を合意。

5. 輸送貿易促進委員会

両国間の輸送貿易促進のための共同委員会設立を合意。

(以上)

6. 2008～2012年の税関プログラム・プロジェクトに係る資本的支出

部:1503 財務省/ヨルダン税関

(ヨルダン・ディナール)

プログラム		2405 ヨルダン税関センター(複数)						
プロジェクト		001 通関手続システム-Asycuda						
財源		102001 資本-国庫						
グループ	費目	内容	2008	2009	2009	2010	2011	2012
			実績	計上	再計上	計上	予測	予測
31		金銭外資本						
3112		機材・機械・資材						
	505	資材・機械・機材						
	001	コンピューター機材、付属品	600,000	350,000	350,000	0	0	0
	999	その他資材・機械	200,000	0	0	0	0	0
	小計		800,000	350,000	350,000	0	0	0
	プロジェクト計		800,000	350,000	350,000	0	0	0
プロジェクト		002 カメラ・電子テレビシステム						
財源		102001 資本-国庫						
グループ	費目	内容	2008	2009	2009	2010	2011	2012
			実績	計上	再計上	計上	予測	予測
31		金銭外資本						
3112		機材・機械・資材						
	505	資材・機械・機材						
	999	その他資材・機械	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
	小計		1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
	プロジェクト計		1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
	プログラム計		1,800,000	1,350,000	1,350,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000

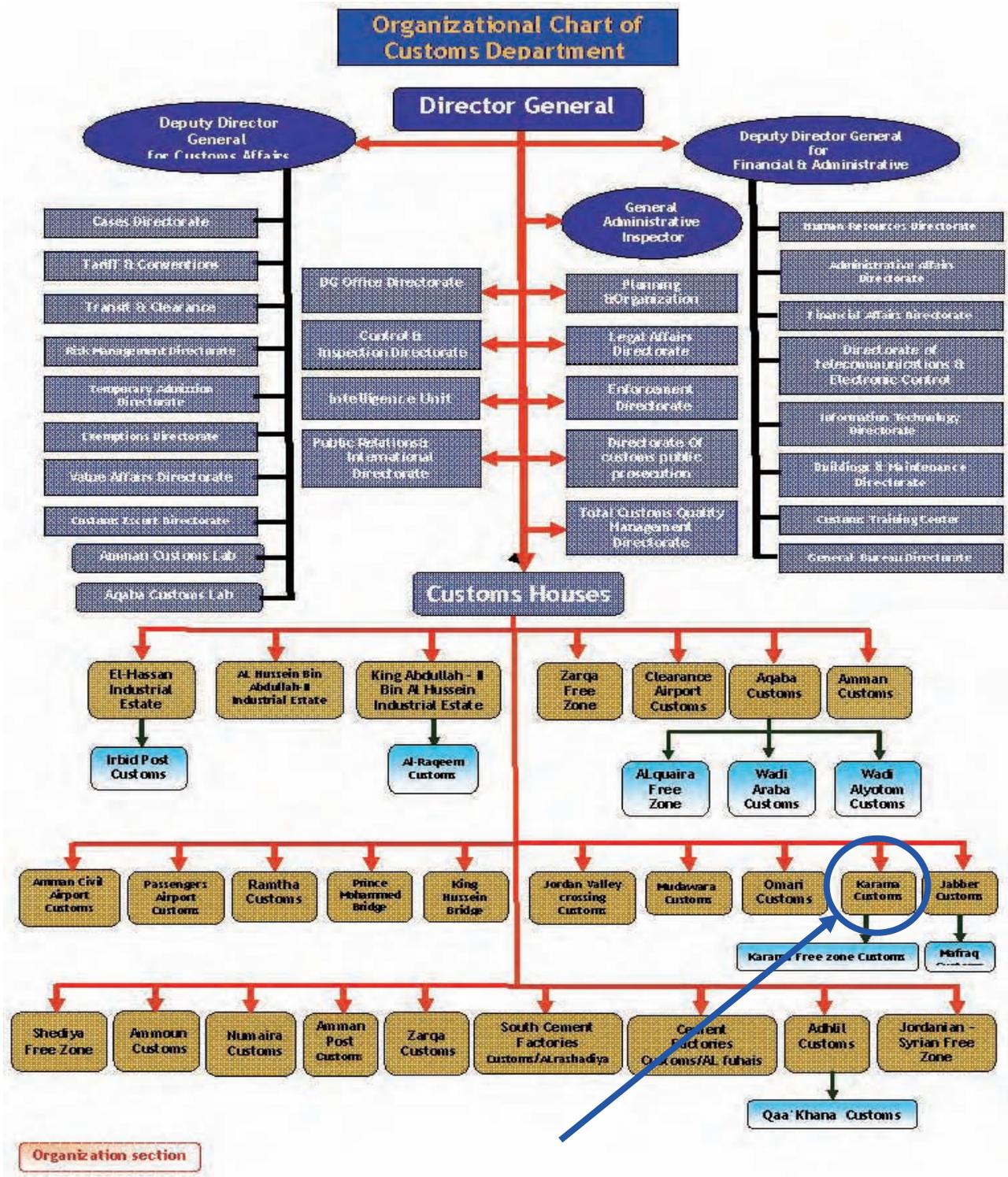
部:1503 財務省/ヨルダン税関

(ヨルダン・ディナール)

プログラム		2410 密輸阻止と税関コンボイ						
プロジェクト		001 トランジット貨物トラック電子追跡・管理システム						
財源		102001 資本-国庫						
グループ	費目	内容	2008	2009	2009	2010	2011	2012
			実績	計上	再計上	計上	予測	予測
31		金銭外資本						
3112		機材・機械・資材						
	505	資材・機械・機材						
	001	コンピューター機材、付属品	150,000	150,000	150,000	10,000	125,000	125,000
	999	その他資材・機械	550,000	550,000	550,000	175,000	475,000	375,000
	小計		700,000	700,000	700,000	185,000	600,000	500,000
	プロジェクト計		700,000	700,000	700,000	185,000	600,000	500,000
	プログラム計		700,000	700,000	700,000	185,000	600,000	500,000
	部計		2,500,000	2,050,000	2,050,000	1,185,000	1,600,000	1,500,000

※ヨルダン税関からの提供資料をもとに調査団作成

7. 関係機関組織図

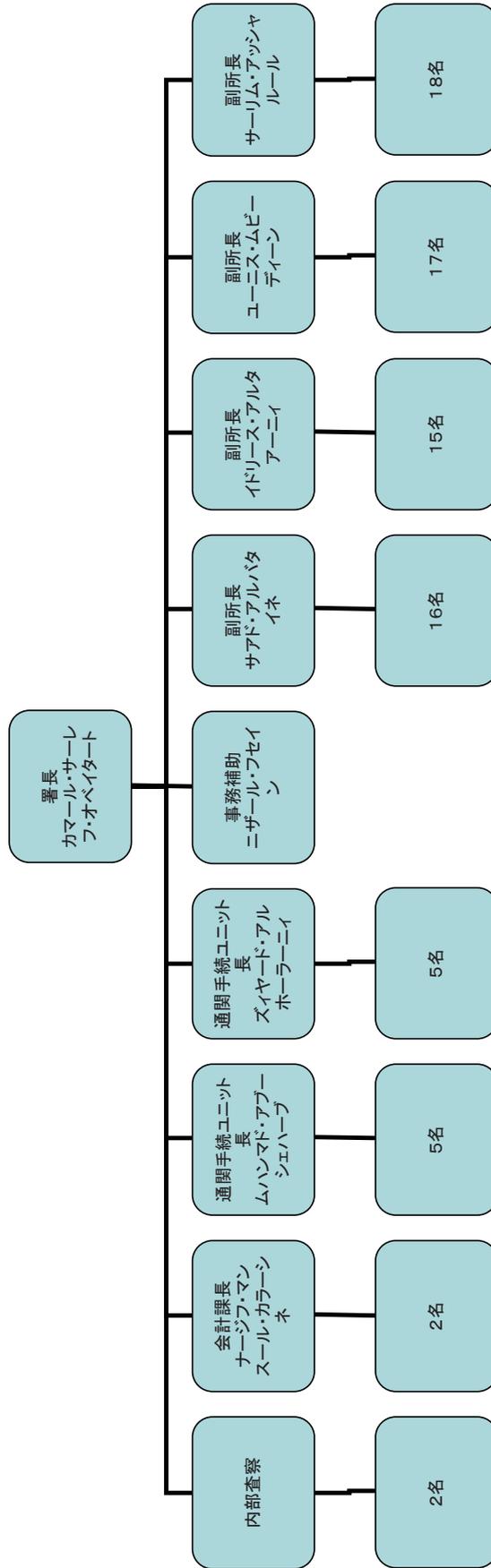


Organization section

ヨルダン税関

アル・カラマ王国境税関署

組織図



8. 周辺地域の気象データ

METEOROLOGY

18-03-11 23:51 Pg:

The Hashemite Kingdom of Jordan
 Meteorological Department

المملكة الاردنية الهاشمية
 دائرة الارصاد الجوية
 لصاية العقبة عمان

Monthly Data

Station Safawi (H5)

Element Mean Maximum Air Temperature (°C)

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	Yearly
2005	14.8	15.0	21.4	26.2	30.5	34.8	38.0	37.8	33.9	28.3	20.7	19.2	26.7
2006	14.6	16.8	22.0	25.8	32.3	37.2	36.3	38.4	35.0	28.0	19.7	13.7	26.7
2007	13.8	16.3	20.1	24.3	32.9	36.8	38.1	38.6	35.7	31.1	22.3	15.9	27.2
2008	10.3	15.1	25.5	28.8	30.6	35.9	37.7	38.2	34.9	28.4	22.0	16.7	27.0
2009	14.9	16.9	19.8	26.1	31.1	37.0	36.5	37.0	32.6	30.2	21.0	17.5	26.7

Element Mean Minimum Air Temperature (°C)

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	Yearly
2005	2.9	4.0	8.3	12.2	15.1	19.5	22.0	21.5	18.5	13.7	7.3	5.6	12.6
2006	3.1	5.5	7.5	11.3	16.4	20.8	20.6	21.0	18.7	14.2	6.1	0.4	12.1
2007	1.7	5.4	6.7	10.1	18.7	20.0	22.2	21.4	20.2	16.7	8.9	3.3	12.9
2008	-0.1	2.6	9.8	12.8	14.7	19.9	20.7	22.8	20.2	14.7	8.9	3.3	12.5
2009	1.4	4.1	6.2	11.5	15.6	20.9	20.9	20.6	17.6	15.9	7.4	6.1	12.4

Element Total Rainfall Amount (mm)

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	Yearly
2005	8.2	14.2	17.9	6.9	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	50.8
2006	8.9	18.9	0.6	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	6.0	38.2
2007	7.0	11.8	2.3	4.2	7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	1.6	34.7
2008	30.4	3.8	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	10.0	0.6	2.0	47.4
2009	0.3	11.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	2.5	16.3	32.2

Element Mean Relative Humidity (%)

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	Yearly
2005	60.2	69.9	50.3	43.4	37.4	38.5	41.3	43.0	49.3	49.8	57.4	55.4	49.7
2006	69.0	63.1	52.1	51.6	37.9	35.6	45.3	29.9	31.4	57.6	66.6	63.3	49.7
2007	71.5	74.1	62.5	57.6	46.2	41.2	44.5	50.5	55.0	55.6	62.4	68.7	57.5
2008	77.3	67.6	48.5	44.5	36.6	35.1	38.9	40.8	38.1	46.1	52.7	51.7	48.2
2009	62.9	57.2	46.4	33.9	35.2	26.7	34.0	33.5	41.3	37.6	51.3	64.4	42.9

Element Mean Sunshine Hours

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	Yearly
2005	6.8	5.8	7.6	8.2	10.8	12.1	12.3	11.6	10.4	9.5	7.9	6.3	9.1
2006	5.9	6.3	8.5	7.8	10.8	12.2	12.2	11.6	10.6	8.7	8.1	7.3	9.2
2007	6.5	6.6	7.8	8.2	7.8	11.7	11.5	11.4	10.0	8.6	7.6	7.2	8.7
2008	5.5	7.1	7.4	8.2	10.5	11.6	11.9	10.4	9.5	7.4	7.3	6.0	8.6
2009	6.0	6.1	7.6	7.6	8.3	11.1	11.8	11.6	10.1	6.8	6.9	5.5	8.3

Element Mean Pressure at Station Level (hPa)

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	Yearly
2005	940.2	938.5	938.6	937.6	935.1	933.4	931.8	932.2	935.9	939.4	941.4	941.4	937.1
2006	940.5	938.5	937.7	935.0	935.8	934.3	931.9	931.8	936.1	937.0	939.7	942.1	936.7
2007	942.1	936.2	936.0	934.3	933.0	930.4	929.0	930.1	933.1	937.7	939.5	939.8	935.1
2008	939.3	941.4	935.6	935.3	933.4	931.4	929.0	929.0	932.7	937.1	940.0	940.7	935.4

19 March 2011

The Hashemite Kingdom of Jordan
 Meteorological Department

المملكة الأردنية الهاشمية
 دائرة الارصاد الجوية

لعمارة الحيدغان

Monthly Data

Station **Safawi (H5)**

Mean Pressure at Station Level (hPa)

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	Yearly
2009	940.8	936.3	935.9	934.7	934.7	932.1	929.6	930.9	934.0	936.4	938.4	937.7	935.1

Element Mean Wind Speed 'knot'

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	Yearly
2005	3.3	4.0	5.2	8.7	12.0	10.9	9.9	7.3	5.7	5.5	9.2	9.2	7.6
2006	10.9	9.9	12.3	12.4	12.0	11.4	11.2	7.2	6.6	10.8	7.8	8.0	10.0
2007	8.5	11.1	13.4	12.4		8.2	8.8	6.8	6.9	4.0	3.6	3.3	
2008	5.4	5.4	7.1	7.1	7.1	7.1	7.0	5.9	5.4	3.9	2.4	2.0	5.5
2009	2.2	6.0	6.4	5.6	5.7	5.3	7.4	5.4	5.8	3.8	3.7	2.4	5.0

Element Prevailing Wind Direction (Degrees From True North)

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	Yearly
2005	281.0	305.0	321.0	294.0	280.0	284.0	284.0	277.0	288.0	302.0	305.0	329.0	
2006	324.0	296.0	317.0	316.0	329.0	284.0	288.0	294.0	14.0	35.0	322.0	303.0	
2007	261.0	298.0	305.0	245.0	12.0	276.0	284.0	260.0	276.0	228.0	268.0	237.0	
2008	355.0	290.0	295.0	300.0	300.0	300.0	305.0	300.0	300.0	300.0	90.0	240.0	
2009	300.0	295.0	275.0	285.0	270.0	300.0	295.0	300.0	305.0	355.0	360.0	10.0	

19 March 2011