

**ボツワナ・ナミビア国
OSBP 化促進支援に係る調査報告書
及び
マムノ／トランス・カラハリ国境
OSBP 導入プロジェクト
詳細計画策定調査報告書**

**平成 22 年 7 月
(2010年)**

**独立行政法人国際協力機構
公共政策部**

公 共
J R
10-015

**ボツワナ・ナミビア国
OSBP 化促進支援に係る調査報告書
及び
マムノ／トランス・カラハリ国境
OSBP 導入プロジェクト
詳細計画策定調査報告書**

**平成 22 年 7 月
(2010年)**

**独立行政法人国際協力機構
公共政策部**

序 文

独立行政法人国際協力機構は、ボツワナ共和国政府から日本政府に対して提出された要請に基づき、同国とナミビア共和国との国境通関施設におけるワン・ストップ・ボーダー・ポスト化の促進支援にかかる情報を収集し、ボツワナ及びナミビア両国政府と協議を行うため、平成22年3月6日から3月15日まで、及び同年6月5日から6月15日まで、それぞれ調査団を現地に派遣しました。

調査団は、ボツワナ・ナミビア両国政府関係者などと協議を行い、また両国国境にあるマムノ／トランス・カラハリ国境施設など現地調査を実施しました。帰国後に資料を取りまとめ、ここに本報告書完成の運びとなりました。この報告書が今後の本プロジェクトの立ち上げ推進に寄与し、関係者の参考資料として活用されれば幸いです。

終わりに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成22年7月

独立行政法人国際協力機構

公共政策部長 中川 寛章

地図：ナミビア共和国



地図：ボツワナ共和国



略 語 表

AEO	Authorized Economic Operator	認可事業者
ASYCUDA++	Automated System for Customs Data (plus plus)	関税自動システム
BFFA	Botswana Freight Forwarders Association	ボツワナ通運協会
BP	Border Post	国境施設
BURS	Botswana Unified Revenue Service	ボツワナ統一歳入庁
EAC	East African Community	東アフリカ共同体
NCE	Namibia Customs and Excise	ナミビア財務省関税局
NLA	Namibia Logistics Association	ナミビア・ロジスティック協会
NPC	National Planning Commission	(ナミビア) 国家計画委員会
OSBP	One Stop Border Post	ワン・ストップ・ボーダー・ポスト
R/D	Record of Discussions	討議議事録
SACU	Southern African Customs Union	南部アフリカ関税同盟
SAD	Single Administrative Document	税関統一様式
SADC	Southern African Development Community	南部アフリカ開発共同体
TK	Trans Kalahari	トランス・カラハリ (国境施設)
TKC	Trans Kalahari Corridor	トランス・カラハリ回廊
TKCMC	Trans Kalahari Corridor Management Committee	トランス・カラハリ回廊運営委員会
TKCS	Trans Kalahari Corridor Secretariat	トランス・カラハリ回廊事務局
TRS	Time Release Survey	通関所要時間調査
USAID	United States Agency for International Development	米国国際開発庁
VAT	value-added tax	付加価値税
WCO	World Customs Organization	世界税関機構

目 次

序 文
地 図
略語表

＜OSBP化促進支援に係る調査報告書＞

第1章 調査団の派遣	1
1－1 調査の背景	1
1－2 調査の目的及び対処方針	1
1－3 団員構成	2
1－4 調査日程	3
第2章 協議結果の概要	4
2－1 OSBP化促進とボ国政府のニーズ	4
2－2 我が国リソースの目途と長期専門家の配置	5
2－3 ナ国政府の取扱い	6
第3章 TKCを利用した貿易・物流	8
3－1 TKCの意義	8
3－2 TKCの物流と交通量	9
3－3 道路インフラ整備状況	11
3－4 進行中・予定される関連事業	12
第4章 税関業務の業務実施状況等	15
4－1 BURS	15
4－2 NCE	22
4－3 両国境税関での非合法物の摘発件数の増大と情報共有の状況	27
4－4 マムノ官署＝トランス・カラハリ官署のOSBP化の可能性	29
第5章 OSBP化に向けた法整備状況	30
5－1 ボ国	30
5－2 ナ国	30
第6章 通関業者の業務実施状況と課題	31
6－1 BFFA	31
6－2 NLA	31
第7章 USAID報告書の内容に関するその後の状況	33
7－1 USAID報告書のその後の取扱い	33

7-2	税関業務に関するUSAID及び他ドナーの支援動向	33
第8章	関係機関におけるOSBP支援の位置付けと動向	35
8-1	ボ国政府（財務・開発計画省）	35
8-2	ナ国政府（国家計画委員会）	35
8-3	SADC	35
8-4	SACU	35
8-5	TKCS	35

付属資料

1.	収集資料リスト	39
2.	質問票（全提出先）	41
3.	質問票に対する回答	53
4.	面談議事録	69

<マムノ／トランス・カラハリ国境OSBP導入プロジェクト詳細計画策定調査報告書>

第9章	調査団の派遣	101
9-1	調査の背景	101
9-2	調査の目的及び対処方針	101
9-3	団員構成	102
9-4	調査日程	102
9-5	訪問先・面談者等	102
9-6	協議概要	102

付属資料

1.	事業事前評価表	109
2.	面談議事録	119
3.	署名済ミニッツ（ボ国、ナ国）	133

第1章 調査団の派遣

1-1 調査の背景

南部アフリカのトランス・カラハリ回廊（Trans Kalahari Corridor：TKC）上に位置し、ナミビア国（以下、「ナ国」と記す）とボツワナ国（以下、「ボ国」と記す）の国境であるマムノにおいては、通関手続きの煩雑さや適切な国境施設が未整備のため、円滑・迅速な域内貿易・流通が阻害されているといわれている。また過密状態にあるダーバン港の代替としてナ国のウォルビスベイ港が注目されており、ナ国とボ国にとって同港の利用価値は高く、貨物取扱量の増加が見込まれている。ボ国政府は同港に土地を購入し、物流キャパシティの増加に備えているとされている。このような事情を背景に、2003年にトランス・カラハリ回廊運営委員会（Trans Kalahari Corridor Management Committee：TKCMC）が設立され、署名国である南アフリカ共和国（以下、「南ア」と記す）、ナ国、ボ国は同回廊上の円滑・迅速な物流を目指し、国境における税関手続きの調和・簡素化を図ることとしている。

ボ国政府は非合法物（違法薬物、象牙、銃火器等）の流出入の防止のため、大型貨物用X線検査機材を導入し貨物検査に注力するとともに、税関・入国審査手続きの近代化、国境施設の近代化、税関職員の人材育成を必要としている。ボ国政府はこのうち、税関職員に対するワン・ストップ・ボーダー・ポスト（One Stop Border Post：OSBP）運用に係る能力向上支援について、2009年8月に我が国政府に対して要請書を提出してきた。マムノ国境のOSBP化をパイロットケースとして、他の国境にも適用したいとの意図がある。

アフリカの経済成長を促進する方策として、国境手続きの簡素化を通じた国境通関の効率性向上に資する支援は、OSBPとして我が国をはじめ世銀、DfID、USAID等のドナーでも近年重視されている取り組みである。世界税関機構（World Customs Organization：WCO）もアフリカ向け支援の重点化について取り組んでいる。

一方、ナ国政府のOSBPの取り組み、特にマムノ国境のOSBP化の方針や実施状況については、現時点で得られている情報は限られている。ボ国から要請があった案件を仮に実施する場合、ナ国政府関係者もプロジェクトのカウンターパートとして一緒に取り組んだほうが、事業効果の観点から効率的である。

今回調査においては、要請案件内容に関する情報収集とともに、現地調査を行ってボ国政府と協議する一方、ナ国政府におけるOSBP支援のニーズ、方向性について確認すべく、情報収集を行った。

1-2 調査の目的及び対処方針

調査団は以下の方針に基づき、調査を行った。

- （1）すでに得られている情報に基づいて現地調査を行い、ボ国から要請されている案件の内容や背景、課題、将来計画、他国からの支援状況などを確認し、案件の具体化を図る。（技術協力プロジェクトとしての妥当性、必要性などの確認）
- （2）要請対象サイト（ボ国側マムノ、ナ国側トランス・カラハリ）について、両国政府はOSBP化を目指しており、今次調査では、両国のOSBP取り組み状況を確認する（含、法制度整備状況）。
- （3）OSBPでは両国の取決めにより業務の簡素化・調和化を図り、両国の税関職員が一緒に業務

を行うことになることから、プロジェクトの実施を考えた場合、対象をボ国の税関職員だけでなくナ国の税関職員も加えたほうが、プロジェクトの効率性や得られる効果は大きい。そのため、調査ではナ国における税関事情を把握しつつ、同国政府のプロジェクトに対する関心を確認し、参加の意志が確認できれば正式要請書の提出を促す。

(4) OSBP支援について、JICAには下記の実績がある。

- ・「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト フェーズ2」(EAC(5カ国)対象)(関税局の協力を得て実施中。フェーズ1:2007-2009、フェーズ2:2009-2013)
- ・ザンビア/ジンバブエ国境チルドOSBP(橋梁建設(無償)、法整備支援、職員研修)(ローカルコンサルタントに委託・実施済、実施状況モニタリング中。)
- ・タンザニア/ルワンダ国境ルスモ(橋梁建設、OSBP施設に係る基本設計調査を実施中(無償)を想定)

調査団はこれら実績を引き合いに出しつつ、我が国専門家人材等リソースを踏まえ、本件プロジェクトを実施する場合にJICAが提供でき得る支援案を両国に紹介し、ボ国においては案件の内容を協議する一方、ナ国に対しては案件参加への関心を引き出す。

(5) 一般的にナ国は、ドナーからあるプロジェクトをオファーされても、ナ国にとっての便益が相当程度に示され、かつ政府関係者によく理解されないと、要請書は提出してこないとされる。そのため、上記(4)のとおり、JICAからプロジェクトのメリットを説明するだけでなく、ボ国からもナ国に対してプロジェクトの便益や共同で実施することの効果等を説明するよう要請する。

(6) ナ国がプロジェクトに関心を示すのであれば、調査団から要請書案を手交し、要請書の迅速な提出を促す。

(7) なお、ナ国がプロジェクトへの参加を示さない場合は、我が国専門家人材等リソースを踏まえ、別の選択肢を検討する必要がある(ボ国のみを対象としたプロジェクトの実施内容を検討するか、あるいはボ国及び南部アフリカ開発共同体(Southern African Development Community:SADC)との協力を通じた南アやザンビア等との連携を模索するか)。

(8) 調査終了後、国内関係者に調査結果を報告する。

(9) 国境視察(写真撮影を含む)や各種データなどは、センシティブな問題を含むため、情報提供ないし公開の可否については両国からの了解を取り付ける。

1-3 団員構成

	氏名	担当分野	所属先
1	辻 一人	総括	JICA公共政策部 技術審議役
2	青山 繁俊	税関行政	財務省関税局関税課 国際協力専門官
3	鈴木 正彦	インフラ計画・道路交通	JICAケニア事務所 企画調査員
4	馬杉 学治	協力企画	JICA公共政策部財政・金融課 調査役
5	谷口 剛	地域協力	JICAアフリカ部南部アフリカ第二課
6	稲田 十一	税関業務	専修大学経済学部 教授

1 - 4 調査日程

Date	Day	Schedule	Accomm.
Mar 6	Sat	Haneda→Kansai→	in plane
Mar 7	Sun	→Dubai→Johannesburg→Gaborone	Gaborone
Mar 8	Mon	09 : 00 Embassy of Japan	Gaborone
		10 : 00 Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation	
		15 : 00 USAID Competitiveness Hub	
		16 : 15 Ministry of Finance and Development Planning	
Mar 9	Tue	09 : 00 Botswana Unified Revenue Service (BURS) (Customs and Excise) Headquarters	Gaborone
		11 : 30 SADC Headquarters	
		14 : 00 The Botswana Freight Forwarders Association (BFFA)	
		16 : 30 BURS	
Mar 10	Wed	Gaborone→Ghanzi	Ghanzi
Mar 11	Thu	9 : 00 Mamuno Border Post (Botswana side)	Windhoek
		11 : 00 Trans Kalahari Border Post (Namibia side)	
		Trans Kalahari→Windhoek	
		17 : 00 Namibia Logistics Association (NLA)	
Mar 12	Fri	10 : 00 National Planning Commission (NPC)	Windhoek
		11 : 00 SACU (South Africa Custom Union)	
		14 : 00 Namibia Customs and Excise (NCE), Ministry of Finance	
		15 : 00 Trans Kalahari Corridor Secretariat (TKCS)	
		17 : 30 JICA Namibia Office	
Mar 13	Sat	Windhoek→Walvis Bay→Windhoek	Windhoek
Mar 14	Sun	Windhoek→Johannesburg→	in plane
Mar 15	Mon	Dubai→Kansai→Haneda	

第2章 協議結果の概要

SADC及び南部アフリカ関税同盟（Southern African Customs Union：SACU）は共に域内国境のOSBP化を進めており、両機関に加盟し、またTKCが跨るボ国及びナ国両国政府は、トランス・カラハリ回廊事務局（Trans Kalahari Corridor Secretariat：TKCS）による調整の下、これまで協調してOSBP化の実現に向けて取り組んでいるところである。そのような中、2009年8月にボ国政府から我が国に標記案件の要請があった。今回、ボ国で要請の背景確認や情報収集を行った結果、ボ国政府の我が国に対する支援の要望と期待が極めて高いことが確認できた。また、調査団がナ国政府に対し案件のヒアリングを行った結果、日本による支援への関心と期待が示された。

そのため以下の理由により、OSBP導入に係る二国間合意と関連法整備の進捗状況やナ国政府からの要請書提出の見通し如何にかかわらず、本件採択手続きを早急に進め、まずはボ国政府を対象に案件立ち上げを行うことが適当と考える。

2-1 OSBP化促進とボ国政府のニーズ

（1）回廊の重要性

ボ国・ナ国両国政府は、TKCにある両国国境（マムノ／トランス・カラハリ国境）をOSBP構築のモデル対象サイトとして想定している。TKCはナ国のウォルビスベイ～ウィントフック～マムノ／トランス・カラハリ国境～ハボローネ～ヨハネスブルグを結ぶ物流の動脈であり、ボ国・ナ国の経済成長を背景に、同回廊の交通量は近年伸びている（特に西方面）。それに合わせてマムノ／トランス・カラハリ国境における輸出入申告・トランジット件数も増えているが、ボ国側は通過する貨物の95%がトランジット扱いであり、ナ国側は輸入貨物が大半を占める。ただし、南アとの国境に比べれば件数はまだ少ない。ナ国のウォルビスベイ港は混雑を極めるダーバン港の代替として注目されており、現在日本が同港拡張のF/Sを実施中である。同港が拡張されれば、欧州や北米からの貨物の一部は同港へシフトし、TKCによりナ国、ボ国、南アへ流れることが予想される。ナ国にとって同港は地域のハブになるポテンシャルがある一方、内陸国であるボ国にとってダーバン港以外の港へのアクセス確保は、物資の確保や輸出をするうえで重要である。そのため、TKCとマムノ／トランス・カラハリ国境の重要性は今後増すものと考えられる。

（2）OSBPのモデル

ボ国・ナ国両国政府がマムノ／トランス・カラハリをOSBP構築のモデルとする理由は、回廊のこうした戦略的な重要性とともに、①両国の既存の国境施設がある程度整備されている、②両国が同じ関税同盟、同じ地域共同体に加盟しており関係が円滑であるといった事由から、OSBP導入に向けた各種交渉や準備が比較的容易と考えられている。そして、ここで得られたプラクティスを（特にボ国政府はTKC以外を含め）順次他の国境に適用・拡大していくことを念頭に置いている。

（3）OSBP関連法整備

OSBPでは自国の国境施設において隣国の税関職員等がその国内法に基づいて業務を行うことを認める必要があるため（またその反対も然り）、それを可能にする両国国内法の改正・

制定と二国間合意の締結が必要である。ボ国・ナ国両国政府は現在その準備に取り組んでいるが、これら関連法整備は国内の関係省庁との調整手続きに時間を要しており、両国ともOSBP法制化のタイム・スケジュールがはっきりと描けているわけではない。当初予定されていた二国間協議は2009年11月から2010年2月に延期されたものの結局開催されず、再延期され、今度は2010年4～5月に開催する予定とされている。ナ国側は3月21日に政権交代が予定されていることもあり、二国間協議の開催にはもう少し時間がかかりそうである。

(4) 税関業務に係るキャパシティ・ビルディング

一方、OSBP実現に際しては両国の税関業務の調和化と簡素化が必要だが、そのベースとなるのが効率的かつ適正な税関業務の実施である。ボツワナ統一歳入庁（Botswana Unified Revenue Service：BURS）は、こうした支援も要望している。我が国には、税関業務の効率化・適正化のためのキャパシティ・ビルディングの協力実績が他の国々でもあり、得意とする分野である。そのため、我が国としては、ボ国・ナ国両国のOSBP導入に係る関連法整備の進捗にかかわらず、マムノ／トランス・カラハリ国境のOSBPモデル構築に備えた各種政策・手続き面での助言及び効率的かつ適正な税関業務の実施のための能力向上を支援することが適当である。

すなわち、対象サイトはマムノ／トランス・カラハリ国境とするものの、業務効率化に係る支援は同国境にとどまらず、BURSの税関組織全体・業務に携わる職員全体を対象とすることになる。また、支援対象分野はOSBP化に直接関係する業務にとどまらず、BURSが必要としているリスク・マネジメントの強化（特にリスク・プロファイルやリスク・インディケータに係るデータ分析）や、強い関心は示されなかったものの、税関業務の基本となる関税分類、関税評価、事後調査等に係る能力強化、また、認可事業者（Authorized Economic Operator：AEO）、担保制度、官民連携といった業務の効率化につながる各種制度の取り組みなどを含めて、かつベースライン調査や今後取り組むとされる通関所要時間調査（Time Release Survey：TRS）の結果を踏まえ、活動内容を検討すべきである。

2-2 我が国リソースの目途と長期専門家の配置

(1) 専門家人材

本件実施にあたってはその活動内容にかんがみ、関税局・税関出身の長期専門家による派遣協力が必須である。本件要請を受けた時点ではそのような専門家人材の確保の見通しが立たなかったが、その後も専門家人材の検討を続けたところ、平成22年度中に派遣できる可能性が出てきた。そこで、要請の当事者であるボ国政府をまず支援対象の中心に捉え、すみやかに案件を立ち上げることが適当である。

(2) 専門家の派遣

長期専門家はBURS関税局長のアドバイザーとしてハボロネに駐在し、同局長を筆頭にカウンターパートチームを形成させ、各種助言や技術支援を行っていくことになると思われる。また、SADCやUSAIDとも情報交換を行う一方、対象サイトであるマムノ国境を随時訪問して指導を行う。その際には次の2-3にかんがみ、ナ国の首都（ウイントフック）にも足を伸ばしてナ国財務省関税局（Namibia Customs and Excise：NCE）への助言をはじめ、SACU、TKCS、

他ドナーと情報交換を行いつつ、BURSにも適時フィードバックを行っていくことが適当である。

協力期間として、ボ国政府からの要請は1年間であるが、前述のとおりOSBP導入に係る関連法整備の進捗状況に時間を要することが想定されること、アフリカで実績のある同様のプロジェクト「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト」（2007～2009）における教訓を踏まえ、2年間では実施内容に限りがあることから、3年間を提案する。また「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト」で作成された各種教材資料を活用したり、現在実施中の同プロジェクト（フェーズ2）とも情報を共有したり必要な連携を検討したりすることで、効率的・効果的なプロジェクトを実施することが可能となるであろう。

2-3 ナ国政府の取扱い

本報告書作成時点（2010年4月）では、我が国にナ国政府からOSBP導入に関する支援要請は出されていない。今回、調査団はナ国政府の国家計画委員会（National Planning Commission：NPC）、NCEを中心に、OSBP導入に向けたボ国政府との交渉状況、日本による技術協力支援に関するナ国政府としての考え方や関心等のヒアリングを行ったところ、ドイツ国など、他ドナーの関与はあるものの、一様に関心と期待を示した。したがって、ボ国政府と共同で本件プロジェクトを実施することの可能性が出てきたといえよう。しかし、ナ国政府が我が国に要請書を提出するかどうか、また提出するとしても早々に提出してくるかどうか、調査団として現時点で判断はつかない。そのため、ナ国政府からの要請書提出の有無と時期にかかわらず、前述のとおり、すでに要請がありニーズが明確なボ国政府を対象にまずは支援を開始することが適切である。その場合、以下のシナリオが考えられる。

<シナリオ1>

ナ国政府から要請書が提出された際には追加採択の手続きを進めるが、いずれにせよボ国・ナ国両国について詳細計画策定調査（事前評価）を2010年6月頃に実施する。同年7月頃までに両国とそれぞれ討議議事録（Record of Discussions：R/D）を締結し、同年9～10月を目途にボ国に長期専門家を派遣する。

<シナリオ2>

ナ国政府が国内手続きに時間を要して早期に要請書が出てこないことが考えられる。その場合、詳細計画策定調査（事前評価）（2010年6月頃）の際にナ国政府とは案件実施に係るミニッツ（Minutes of Meetings：M/M）署名を提案する。同年7月頃までにボ国とR/D、ナ国とM/Mを締結し、同年9～10月を目途にボ国に長期専門家を派遣する。

<シナリオ3>

シナリオ2の場合において、ナ国政府から後日要請書が提出された場合、可能な時期に案件を追加採択し、適時R/Dを締結する。

シナリオ2と3のいずれの場合においても、ナ国政府に対する投入は当初の段階では限定的にならざるを得ない。しかし、要請書が提出されればナ国政府に対するインプットを再検討し、プ

プロジェクト全体の投入量を変更する必要性が生じるだろう。

いずれの場合においても、ボ国における現地研修にNCE職員の参加枠を設けたり、長期専門家によるナ国出張（NCEに対する各種助言）といった活動を通して、ナ国政府の関与を確保していくことが、OSBP化促進に際して有効であり、また両国政府にとって有益であろう。

第3章 TKCを利用した貿易・物流

3-1 TKCの意義

TKCとは、南ア最大の都市ヨハネスブルグからボツワナの首都ハボロネを経由し、ナ国の首都ウィントフックを経て、大西洋岸の港ウォルビスベイに至る流通ルートを指し、狭い意味では、いわゆる「カラハリ砂漠」を通過する区間についてその名称が使われることが多い（ウォルビスベイからハボロネまで約1,366km）。以下の地図は、そのルートの概略を示したものである。



出所：いずれもTKCSのホームページ。

図3-1 アフリカ南部における主要回廊（道路及び港）

ボ国は内陸国であり、その経済開発・貿易拡大のためには、周辺国を經由して海に出る回廊の開発が不可欠である。ボ国政府は、海への回廊の開発につき、次のような運輸・物流戦略を持っている。すなわち、主要な貿易取引港として、①南アのダーバン港と、②ナ国のウォルビスベイ港の、2つの主要ルートがあり、現在は①のダーバン港のキャパシティが飽和状態にあることから、②のウォルビスベイ港の拡張を通じ、新たな物流ルートを形成することを目指すというものである。

ボ国は牛肉輸出国であると同時に、トランス・カラハリ鉄道建設（現在計画段階）による石炭輸出を計画しており、ダーバン港に至るルートの代替手段として、TKCを通りウォルビスベイ港に至るルートを重視している。また、ボ国では銅やニッケルの開発計画も進みつつあり、これら鉱物資源の輸出ルートとしても、同様のルートが考えられている。そのため、ボ国政府はウォルビスベイ港にドライポートの敷地を購入しており、運び込んだ石炭等をそこに貯蔵することにもいづれ可能になるとの見解である。ダーバン港から輸出するには3週間以上を要するが、ウォルビスベイ港からは18日～21日で出荷できるとされる。

また、海に至るルートとして少なくとも2つ以上の回廊を開発することが望ましく、SADCもそうした目標を支持している。そうした複数の回廊の重要性の理由は、①グローバル・マーケットへのアクセスがより促進される、②回廊が選択できることにより輸送業者・通関業者などのサービス・プロバイダーの間の競争が促進される、③それによって輸送全体の効率性が増してコストが引き下げられるからである。

TKCMCの加盟国は現在、ボ国、ナ国、南アであるが、2009年10月にジンバブエがTKCMCに参加要請を提出したとの報告がSADCからあった。同国西部のブラワヨをTKCの一部に組み込む戦略であり、ブラワヨの物流ルートとして、①ブラワヨ→カサネ（ボ国）→トランス・カプリビ回廊→ウォルビスベイ港、②ブラワヨ→TKC→ハンチ（ボ国）→ウォルビスベイ港が考えられる、とのことである。

3-2 TKCの物流と交通量

TKCの交通量は、現在はそれほど多いとはいえない。その交通量は、USAID報告書¹によると、マムノの国境を超えるトラック数で1日約50台とされている。その交通量は次第に増えているとされ、特に金額ベースでみると、年間15～50%の増加を示しているとされる。

参考資料として、USAID報告書の統計を以下に示す。また、調査団が実施した簡易交通量調査の数字の詳細は、次の節を参照されたい。

¹ USAID (2008.8) , *FEASIBILITY STUDY OF ESTABLISHING ONE STOP BORDER POSTS ON THE TRANS KALAHARI CORRIDOR*

表 3－1 TKCのナ国－ボ国国境を通過した物資の量（重量及び金額）

	Traffic Westbound		Traffic Eastbound	
	Tonnes	Value (N\$'000)	Tonnes	Value (N\$'000)
2004 Total	737,572	2,270,848	183,891	511,357
2005 Total	307,526	2,527,641	529,512	629,592
2006 Total	229,770	3,898,674	144,690	748,055
2007 Total	314,522	5,255,530	195,955	1,142,456
2008 Jan-Jun（半年）	181,000	3,479,448	122,508	637,202

出所：USAID (2008.8), FEASIBILITY STUDY OF ESTABLISHING ONE STOP BORDER POSTS ON THE TRANS KALAHARI CORRIDOR, pp.14-15. (Namibian Customs Statisticsに基づく統計)

また、上記はナ国側税関統計に基づく貨物（トラック）の数値であるが、マムノ国境を通過する人数については、ボ国側税関統計に基づく以下のような統計が示されている。ボ国人に対して外国人の通過人数が圧倒的に多いのは、TKCを通過する貿易（ボ国の輸出入よりはボ国を通過するトランジット）が多いことを反映していると推測され、またその数字は着実に拡大していることがわかる（年率7～20%の伸び）。

表 3－2 マムノ国境を通過する人数

年	ボ国人		非ボ国籍 (外国人)		合計		
	出国	入国	出国	入国	出国	入国	総計
2005	16,987	15,642	73,308	74,724	90,295	90,366	180,661
2006	14,561	13,012	81,268	82,217	95,829	95,229	191,058
2007	15,533	14,035	88,365	89,787	103,898	103,822	207,720
2008	16,016	14,395	101,927	108,450	117,943	122,845	240,788
2009	15,113	13,971	118,106	116,430	133,219	130,401	263,620

出所：BURS資料

TKCSは、USAIDの支援によるCPMS（Corridor Performance Monitoring System）調査（単純に貨物の輸送所要時間を調べたもの）を現在実施中で、2010年3月末に終了予定とのことである。

ウォルビスベイ港におけるコンテナ取扱量（TEUs：Twenty-foot Equivalent Units）の推移は以下の通りである。その取扱量は急速に拡大してきており、このコンテナ取扱量の数字の拡大は、TKCを通る貨物量の増大とかなりの高い相関関係があると推測される。また、今後もこれまでと同様、その取扱量は急速な拡大が予想されている。（今後の拡張計画については第4節参照。）

表 3－3 ウォルビスベイ港のコンテナ取扱量の推移（単位：TEUs）

	Sep/Aug 02/03	Sep/Aug 03/04	Sep/Aug 04/05	Sep/Aug 05/06	Sep/Aug 06/07	Sep/Aug 07/08
Landed	18,230	19,665	21,312	23,720	26,295	35,669
Shipped	18,528	17,625	20,585	22,766	26,728	29,892
Transhipped	1,057	13,073	29,559	36,777	91,970	105,025
Total TEU's	37,815	50,363	71,456	83,263	144,993	170,586
伸び率（％）/年		33.2	41.9	16.5	74.1	17.7
Vessel visits	1,252	1,167	1,052	1,066	1,216	1,251

出所：Namibia Port Authority Annual Report 2008より。伸び率は調査団が計算。

3－3 道路インフラ整備状況

TKCは、南アのヨハネスブルグやプレトリアを中心とするハウテン州とナ国のウォルビスベイ港を結ぶ南部アフリカ地域の主要回廊のひとつである。ダーバン港やマプト回廊を通じてモザンビークのマプト港とも結ばれることにより、同地域の重要な経済回廊に位置付けられている。

TKC（ヨハネスブルグ～ハボロネ～ウィントフック-ウォルビスベイ間、約1,900km）は現地踏査を行ったハボロネ～ウィントフック間（約1,000km）を含めてナ国、ボ国両国により1990年代に整備が本格的に開始され、1998年に「TKC」として整備が終了している。ボ国側の道路整備は簡易舗装（DBST工法またはSBST工法）²が大部分を占めているが、ナ国側はウィントフックまで全線、Asコンクリート舗装となっている。路面状況は両国側ともに良好であり、路面上の舗装の劣化、ポットホール等もほとんど見られない。

ボ国側路面状況



出所：調査団撮影

ナ国側路面状況

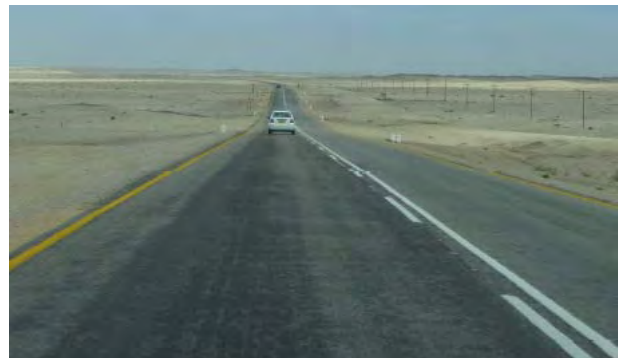


図 3－2 路面状況

² DBST工法、SBST工法とは、加熱混合アスファルト合材を使わず、アスファルト散布と砂利の転圧で舗装を行うタイプで、共に簡易舗装というカテゴリーに入り、費用が安いことアフリカで多用されている工法であるが、「簡易」といっても大型車の走行も想定した舗装工法である。しかし、耐用年数は本格舗装よりも短く、通常の交通量下では本格舗装は7年程度、DBST工法で3年、SBST工法はそれ以下でメンテナンスが必要になるといわれているが、TKCの場合は交通量がそれほど多くないため、もっと長く持つ可能性はある。TKCでは維持管理により以前の舗装面にオーバーレイで舗装をかけている区間も見られ、実際上の舗装強度は十分あると思われる。一般的に簡易舗装は、メンテナンスを確実に実施してゆくことで、本格舗装と耐用・強度が変わることはない。

TKCMCがUSAIDの支援を通じて実施したF/S調査³（2008年実施）によれば、TKC上の交通量は以下のとおりである。

表3-4 トランス・カラハリ回廊の交通量

(台/年)

年	商業車			プライベート車両		
	到着	出発	計	到着	出発	計
2007/8*	9,644	8,399	18,043	33,931	28,159	62,060

出所：ナミビア通関統計（調査団和訳）

*：2007.06-2008.05

また、現地踏査時に簡易交通量測定を実施した結果は以下のとおりである。

表3-5 簡易交通量調査*（ハボロネ〜ウィントフック間）

(台)

測定日	区間（測定時間）	乗用車	トラック	バス	その他
2010.3.10	ジュワネン→カン（10：00-13：00）	64	33	4	1
	カン→ハンツィ（13：50-16：00）	48	29	1	
2010.3.12	ハンツィ→マムノ（ボツワナ国境）（7：20-9：10）	14	10	1	
	トランス・カラハリ（ナミビア国境）→ゴバビス（12：50-14：00）	9	4		
	ゴバビス→ウィントフック（15：00-16：45）	151	19	1	

出所：調査団作成

*：走行時対面交通量を測定

先のUSAIDが実施したF/S調査における交通需要予測によれば、コンテナ車等の商用貨物トラックについては、2010年の90台／日から2015年には417台／日と推計（High Growth Modelによる）されている。ウォルビスベイ港の拡張計画等、今後の動向を加味した高成長モデルにおける推計とはいえ、TKC上の物流は増加が確実視されており、そうした交通量の増加に対応した道路インフラの維持管理が、今後の両国の課題となってくる。

3-4 進行中・予定される関連事業

TKC周辺では、交通インフラに関連するいくつかの事業が進行ないし計画されている。

（1）道路

前節で述べたように、TKCのヨハネスブルグからウォルビスベイに至る道路はすでに舗装されている。片側1車線・両側あわせて2車線であるが、現在の交通量からすると十分である。

³ USAID (2008.8), *FEASIBILITY STUDY OF ESTABLISHING ONE STOP BORDER POSTS ON THE TRANS KALAHARI CORRIDOR*

ナ国側のウィントフックからウォルビスベイに至る道路の一部分⁴は片側2車線・両側あわせて4車線化の拡張工事が現在実施中である（現地調査による実査）。

また、ウォルビスベイにつながる道路としては、ナ国北部を通してボ国の北端を通過しザンビアに至るトランス・カプリビ回廊（Trans Caprivi Corridor）の建設工事が進められており、アフリカ開発銀行（African Development Bank: AfDB）やNEPADが支援している。

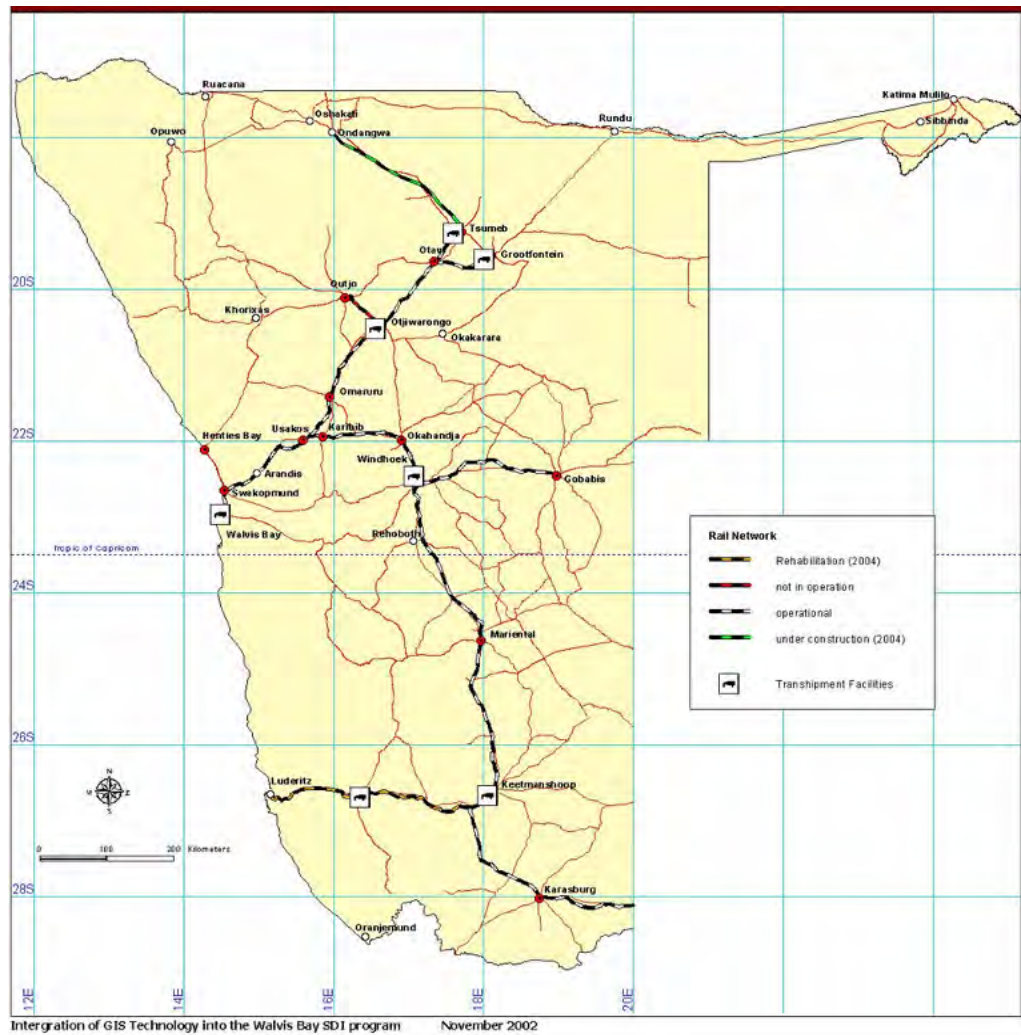
（2）鉄道

ボ国の東部からナ国の大西洋岸ウォルビスベイにつながる鉄道は現時点では存在せず、ナ国の中央部を縦断し、ウォルビスベイ及びリューデリッツで港につながる路線のみが現存する（終点はゴビバスまで）。したがって、現時点ではTKC（道路）がボ国東部からウォルビスベイに抜ける最も有力なルートである。

前述のように、主としてボ国東北部で採掘される石炭を大西洋側まで運ぶルートとして、ボ国東北部のロバツェからナ国中部を経てウォルビスベイ港に至るトランス・カラハリ鉄道の敷設構想があり、世界銀行がPre F/Sを実施中である。PPP方式が想定されており、中国・ロシア・ドイツもこの事業に関心を示しているとされる。また、トランス・カラハリ鉄道はJICAに対し円借款の要請を提出済である。

そのほか、北部ではアンゴラ国境に向けて延長工事がなされている。ツメブからオンダグァまでの246 kmが2006年6月に、アラブ経済開発銀行（Arab Bank for Economic Development）とクウェート経済開発基金（Kuwait Fund for Arab Economic Development）の支援で建設され、現在、残るアンゴラ国境までの区間の建設が進められている（現時点では、アンゴラ側に抜ける輸送ルートは道路に限られており、道路はすでに舗装されている）。

⁴ Okahandja～Karibib間



出所：Trans Namib Holdings

図 3－3 ナ国における鉄道網

(3) 港

ウォルビスベイ港は現在8つのバースを有しており、近年、急速な貨物取扱量が急速に拡大しているにもかかわらず、まだ十分の能力があり、入船の遅延等は生じていない。しかし、近年の貨物取扱量の拡大のスピードは極めて速く（3－1参照）、今後の貨物取扱量の拡大を見込んで港の拡張計画が進められている。その拡張計画については、現在JICAがF/Sを実施中であり、円借款供与の可能性も検討されている。計画によれば、2010年中には拡張工事が開始される予定である。

第4章 税関業務の業務実施状況等

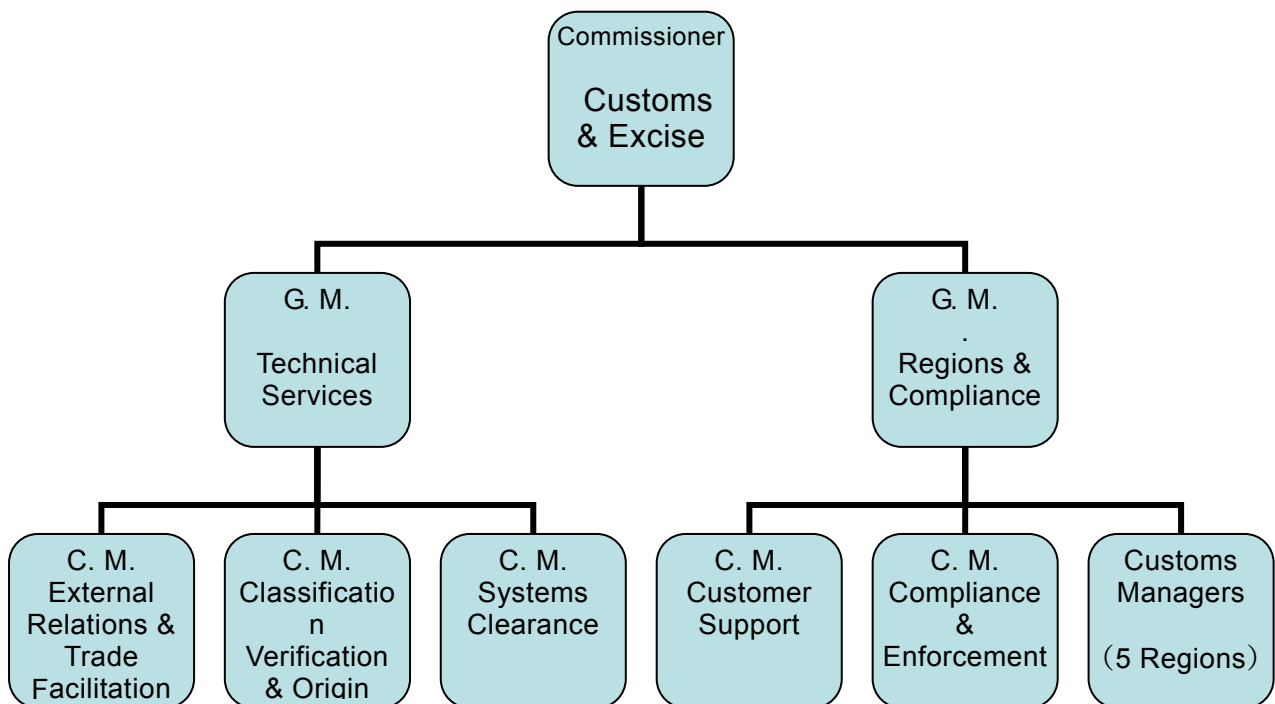
4-1 BURS

(1) 組織概要

1) 組織・配置・実施体制⁵

BURSは税額の査定と徴収を行い、税務行政の執行と合法的な輸出入の促進を担う、政府の中でも独立した機関である。ボ国の税収には、所得税、付加価値税、燃料税、資本移転税のほか、関税及び物品税があり、BURSは国境や空港から入国する際にそうした税の徴収事務手続を行なうことを任務としている。財務開発計画省からは独立しており、財務開発計画省が税制などの政策面を担当するのに対し、BURSは税の徴収業務を担う。

BURSの組織はOffice of Commissioner Generalの下に7局（Customs & Excise、Internal Revenue、Internal Audit、Legal Services、Finance & Administration、Human Resources、Information Technology）あり、税関業務を主として担うのは関税局（Customs & Excise）である（関税局の組織図は下記図のとおり）。



注：G. M. はGeneral Manager、C. M.はCustoms Manger

出所：BURS資料より作成

図4-1 BURS関税局（Customs & Excise）の組織体制

BURSの関税局は、本部のほか、全国30カ所（BP24カ所、空港6カ所）で税関審査を行なっている。

⁵ <http://www.burs.org.bw/>

関税局の中で現場の税関業務を担当するのが、北部（North）、北西部（North West）、中央部（Central）、南中央部（South Central）、南部（South）の5つの地域事務所である。各地域事務所にRegional Managerが駐在し、その下にIT担当（IT Officer）、総務担当（Administration Officer）、人事担当（HR Administration Officer）、会計担当（Accounts Supervisor・Accounts Officer）がいる。今回OSBP化の検討対象となっているマムノのBPは、北西部地域事務所の管轄である。北西部地域事務所の組織体制は以下の図のとおり。

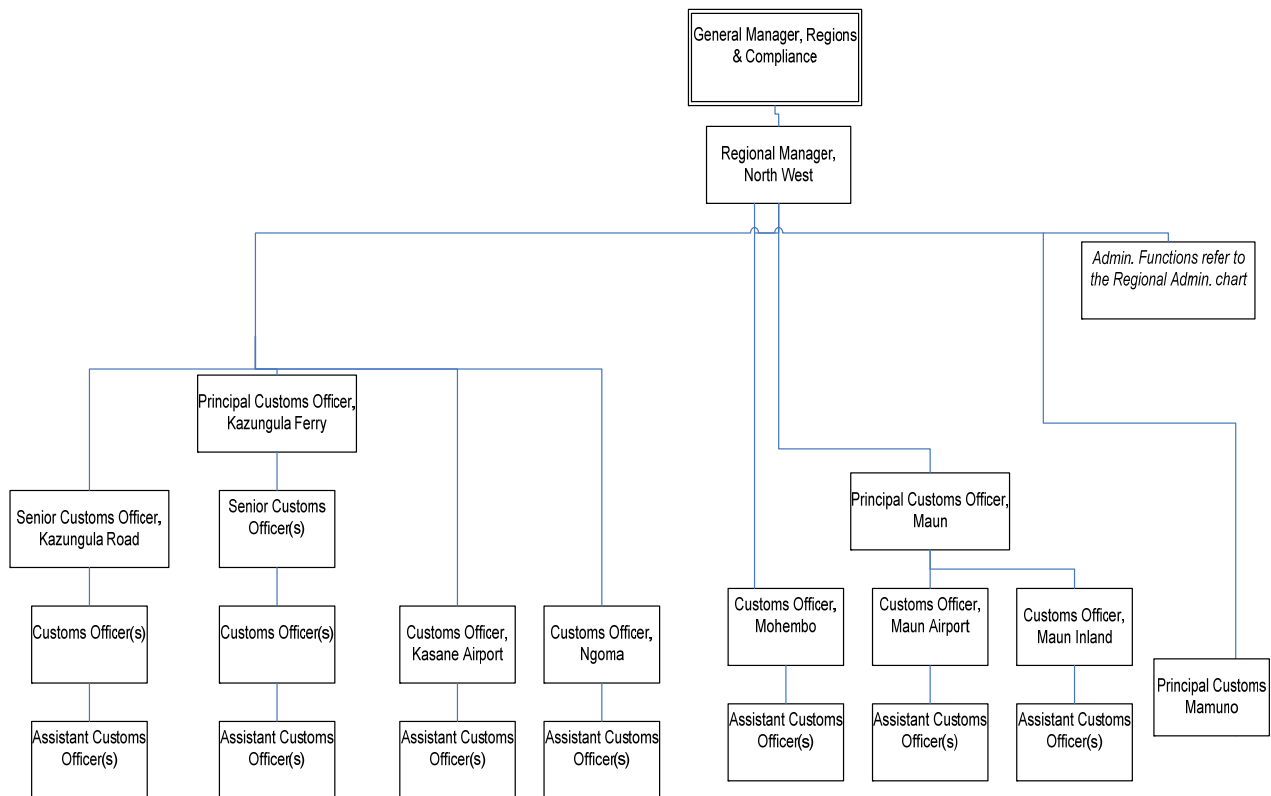
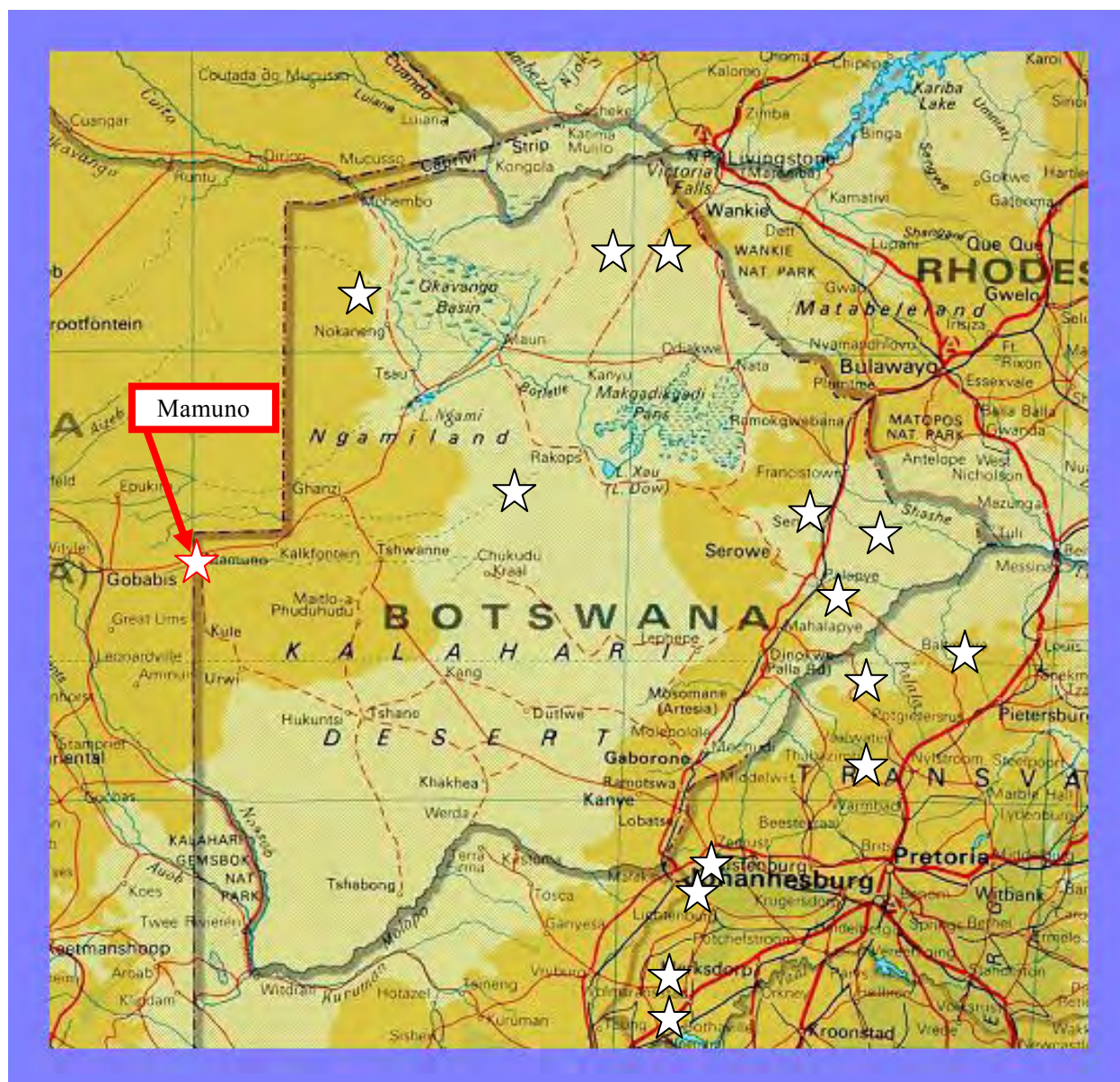


図 4－2 BURS関税局北西部地域事務所の組織図

北西部地域事務所の主要なBPはマムノのほか、Maun（Maun AirportとMaun Inlandの2カ所）及びKazungula Ferryの3カ所で、ほかにKazungula Road、Kasane Airport、Ngoma、Mohemboの4カ所の主要BPがある。

一方、北部地域事務所の主要なBPはFrancistown Inland、Maitengwe、Ramokgwebana、中央部はSelibe Phikwe、Pont Drift、Martins Drift、南中央部はTlokweneng、Postal Clealance、SSKA、Inland、南部はLobatse、Ramatlabama、Pioneerである。

これら主要BPを地図上にプロットすると、全体として国土の東部及び北部に多く、西部は少ない。



注：ボツワナの地図に調査団が記入（☆印が主要なBPの場所）

図4-3 ボ国の主要BP

BURSによると、今後の計画として、ガンツィに支所を新たに設置する予定である。OSBP化の対象とされているマムノは現在マウンにある支所がカズングラと共に管轄している（組織上のreporting lineは、マムノ→マウン→General Manager of Compliance）。マムノが戦略的にその重要性が増せば、支所管轄から外し、本部直轄にする可能性もあるとのことである。来る4月以降、こうした組織の改編を予定している由だが、詳細は不明である。

職員の人事異動サイクルはおおむね3年である。職員の個々の事情に配慮はするものの、全国規模で異動するのが原則である。

2) OSBP化を通じた税関業務の効率化

BURSは、伝統的な徴税による歳入確保を通じた国家開発への貢献とともに、貿易円滑化を

通じたビジネス・貿易環境の整備による国家開発への貢献を重要視している。また、南部アフリカ地域の地勢にかんがみれば、BURSは自らが主導的にOSBPモデルを策定・試行し、自らが策定した制度が南部アフリカ地域の実質的なスタンダードになることがボ国の国家開発に有意義と考えている。

このため、BURSとしては、OSBPの法的枠組みの整備に向けた国内調整・ナ国との交渉とともに、OSBPの実施に向けた実務的な業務処理要領案を策定し、OSBPの全国展開に先立ち、マムノ官署で試行したいとしている。またBURSは、このOSBP化に向けた取組みとともに、リスク管理に基づく税関業務の効率化や組織のあり方の再検討を検討していきたいとしている。

（２）マムノ官署における業務実施状況

１）マムノ官署の概要

マムノ官署は、マウン管区税関の支署の一つで、輸出部門、輸入部門、収納部門から構成されている。輸出部門は２名が通関審査、１名が監視業務を担当。監視業務（出国確認）は通常警察官１名と共同で実施。輸入部門も２名が通関審査、１名が監視業務を担当。収納部門は定員２名であるが、収納部門事務室が狭いことから１名で対応している。

職員数は署長を含め１７人が勤務。官署執務時間は７：００～２４：００であることから、９名と８名の２交代制で対応している。

なお、マウン管区税関は、BURS本部General Manager（Regions & Compliance）の指揮下にある。

２）通関手続

マムノ官署では、輸出手続、輸入手続、トランジット手続を処理している。なお、SACU産品の越境の場合でも、輸出・輸入手続が必要である。

・申告義務者

輸出手続・輸入手続の場合、輸出入者または通関代行者（Customs Clearing Agent）。トランジット手続の場合は、輸出者または通関代行者。

・申告様式

税関統一様式（Single Administrative Document：SAD, SAD500）を用いる。トランジット手続の場合にはSAD502も用いる。

・関税法令違反事例

2009年には22件（2008年３件）を摘発。ほとんどが関税ほ脱事案。

・１カ月当たりの申告件数

輸出（商業）が50件程度、輸入（商業）が130件前後、トランジットが200件前後、旅具通関が140件程度。

・申告処理方法

一般に、通関代行者が申告書類を作成し、トラック等の運転手が申告書類を紙で税関に提出し、税関はインボイスとの対差確認等の一次審査を行なって、申告データを通関システム（ASYCUDA++）に入力する。通関システムは、あらかじめ設定されている審査基準に従い、処理方法（即時許可するか、二次審査（書類審査・貨物検査）を行うか）を決定する。

税関における処理時間は、二次審査がない場合には、輸出・輸入・トランジットともに、税関が申告を受理してから5～10分程度で完了している。

マムノ＝トランス・カラハリ国境には、通関代行者はナ国側にしか存在しない。したがって、申告義務者は税関に提出する書類をハボロネ等で事前に作成しておくか、ナ国側の通関代行者に作成を依頼している。

なお、マムノ官署では、通関代行者が作成する申告書類に不備があることが多いとされている。これは、ボ国・ナ国間における実務的取扱いの差異に起因しているのか、ボ国税関の手続等の詳細が通関代行者に周知されていないために起こるのか、通関代行者の能力が不足しているのかなど、詳しい調査・分析が必要である。

- ・二次審査

税関による貨物検査は、開披検査場がないことから、庁舎の前の駐車場で行うこととなる。職員2～3名により、概ね30分程度のマニュアル検査となり、全量開披のような深度ある検査は困難である。

3) 徴税

- ・関税・物品税の徴収

ボ国はSACUに加盟していることから、SACU产品及びSACU域外产品ですでに関税・物品税が支払われている产品に対しては関税・物品税を賦課・徴収しない。SACU域外产品で関税・物品税が支払われていない产品について、ボ国は、SACUの共通関税・物品税表(Customs and Excise Tariff Schedule)を適用し、関税・物品税を賦課・徴収している。品目分類はHS分類、関税評価はWTO関税評価方式(現実取引価格)でCIF価格を採用。輸入者または通関代行者は、税関(通関部門)が確定した関税・物品税額を収納部門に納税する。

- ・付加価値税(value-added tax: VAT)の徴収

SACUでは、各国が財・サービスに対してVATを賦課・徴収することができ、各国は原産地の如何にかかわらず、全ての产品に対して自国の税率を適用し(VAT税率は各国が決定)、賦課・徴収する。このため国境税関では、VATの賦課・徴収、還付の事務があり、事務手続の詳細を確認した上で、通関時間に与えている影響を分析する必要がある。

- ・関税・物品税、VATに関する延納制度(Deferred Account Facility)

税関にあらかじめ登録・許可を得た者は、国境での通関時ではなく、当月分の納税額を翌月に納めることができる延納制度がある。

4) 他官庁の手続

マムノ国境には税関、入管、検疫が事務所を置いている。税関と入管は同一庁舎内に配置され、検疫は簡素な事務所があり、それぞれ事務を行っている。

警察はマムノ国境に事務所はないものの、近隣の官署からほぼ毎日、国境監視のため警察官1名が派出されている。

5) トラックに対する車体検査

貨物を運搬するトラックについては、貨物検査の際に車体検査が行われている。しかしながら、トラックの移動や運転手の資質に着目した取締に関しては改善の可能性が見受けられる。

(3) マムノ官署におけるインフラ

1) 建物等

ボ国側国境施設は1990年代に建設された施設であり、入国及び出国に対応して対称形の施設設計となっているが、OSBP対応の施設設計とはなっていない。一般乗用車を対象としてパーキングエリアが整備されている（インターロッキングブロック舗装）が、大型貨物トラックやコンテナ車用のパーキングエリアは設けられていない。また、通関に関わる貨物検査場等の施設も設置されていない。このため、今後の交通量増加が予想される中で必要な施設の整備が課題となっている。



図4－4 マムノ国境施設とパーキングエリア（ボ国）



図4－5 入国／出国手続き（ボ国）

2) 通関システム端末等

輸出部門、輸入部門、収納部門に各々通関システム端末が配備され、業務に必要な電算機は確保されているものと考えられる。

通関システムのマムノ官署とトランス・カラハリ官署との接続については、申告データの相互閲覧を試行したものの、現在では、相互閲覧は行われていない。この点について、ナ国関税・物品税局から、ボ国側の通信状況が著しく遅かったことから相互閲覧を中止した、との説明があった。

3) 開披検査場・検査機器

開披検査場はなく、庁舎の前の駐車場でやっている。また、検査機器もなく、職員による手作業での検査が行われている。

4) 税関等の政府機関の職員住宅

庁舎から300m程度離れたところに職員住宅がある。外観上、何ら問題は見られない。

(4) ハボロネ国際空港の旅具通関

現在、中国資金により空港ターミナル・ビルが改装中。入管・検疫・税関手続は隣接する庁舎で実施。国際・国内線の到着時間帯を考慮する必要があるが、国際線旅客と国内線旅客の動線が交差しており、改善に向けた検討が必要である。

入管・検疫・税関手続の各ブースは効果的に配置されている。ターン・テーブルは1基。旅客は、入国カードを入管へ、健康カード（発熱の可否等を申告）を検疫へ提出する。

通関手続については、税関ブースは、グリーン・チャネル・ブース（申告なし）、レッド・チャネル・ブース（申告あり）があり、各々レーンが2つある。職員は制服を身に着け、迅速に処理している様子がうかがえた。ただし、持込禁止品目や免税範囲などの旅具通関の基礎的な情報提供が国際線内で行われていることはなく、入国カード・健康カードの機内配布もない（ボツワナ航空も同様かは不明）。基礎的な情報提供に改善の余地がある。

(5) マムノ官署等における業務上の課題と所見

1) 通関代行者等関係者とのパートナーシップの形成

貿易量や旅客量が伸び、貿易取引が複雑化していく中、税関当局が国民の安全・安心を確保しつつ、適切に徴税し、迅速な通関を提供するには、税関当局と通関業者（通関代行者）・輸出入者・運送業者・旅客等の関係者が迅速な通関に向けて責任を共有する「パートナーシップ」の形成が不可欠である。また、この際には、法令順守度の高い者にはより迅速な通関を、法令違反者に対しては厳正な対応をとることも重要である。

今回の短い調査期間を通じて判断する限りにおいては、BURSはボツワナ通運協会（Botswana Freight Forwarders Association：BFFA）との間で定期協議を持つなど一定の努力は見られるものの、関係改善の余地が見られるとともに、関係者への法令等の情報提供を強化する必要がある。また、通関代行業者等においても、書類作成を行う職員の能力向上を図る必要がある。

なお、官民がより強いパートナーシップを形成するには、税関当局を含む関係者幹部が通

関の実態を正しく把握することが重要であり、この観点から、通関手続の実態調査や通関所要時間調査を行い、ボトルネックを洗い出し、必要に応じて関係者にフィードバックすることが大事である。

2) 関税法令違反リスク分析の強化

迅速な通関が求められている現代においては、外部からの事前入手情報に基づく摘発は別にして、税関当局は各種の情報（経済状況、摘発事例情報、申告情報など）から密輸仮説を構築し、当該密輸仮説に合致する貨物を通関システムを用いて抽出し、書類審査や貨物審査を行うのが一般的である。

今回の短い調査期間を通じて判断する限りにおいては、通関システムによる貨物抽出は行われているものの、密輸仮説を構築する関税法令違反リスク分析については、過去の摘発事例や通関データを分析・活用している様子はいくつか見られ、改善の余地がある。またBURSは、ナ国との通関システム接続による申告データの閲覧や交換に努力をしているが、マムノ官署＝トランス・カラハリ官署間における申告件数の対差などのデータ分析が未実施の可能性があり、改善の余地があろう。

なお、BURSがこのような関税法令違反リスク分析を官署ごとに実施することができれば、BURSが実施予定の組織のあり方の再検討に大きく貢献するものと考えられる。

4-2 NCE

(1) 組織概要

1) 組織・配置・実施体制⁶

ナ国の税関・物品税の徴収実施機関はボ国とは異なり、財務省の一部局となっている。税関（Customs & Excise Directorate）の組織構造は、以下の通りである。

- ・統計・関税・リスクマネジメント部（Division Statistics, Tariff & Risk Management）
- ・貿易促進・手続・法令順守部（Division Trade Facilitation, Procedures & Compliance）
- ・法律・施行・国際問題部（Division Legislation, Enforcement & International Matters）
- ・北東地域部（Division North Eastern Region）
 - Katima Mulilo地域事務所
 - Rundu地域事務所
- ・北部地域部（Division Northern Region）
 - Oshakati地域事務所
 - Oshikango地域事務所
- ・西部地域部（Division Western Region）
 - Walvis Bay空港
 - Walvis Bay地域事務所
- ・中央地域部（Division Central Region）
 - Windhoek地域事務所

⁶ <http://www.mof.gov.na/customdetails.htm>

Hosea Kutako国際空港及びEros空港

Trans Kalahari (TKAL) 部 (Subdivision Trans Kalahari)

・南部地域部 (Division Southern Region)

Ariamsvlei部 (Subdivision Ariamsvlei)

Noordoewer部 (Subdivision Noordoewer)

Keetmanshoop地域事務所

なお、ナ国－ボ国国境に置かれたトランス・カラハリ (TKAL) 部の詳細な組織体制は以下の通りである (形式的には合計42名、現有26名、欠員16名：欠員理由は不明。なおこれは資料上の数値であり、現地BPでの直接のヒアリングでは、現在23名との回答)。以前は「ブイテポス官署」と呼ばれていたが、組織上は、現在は「トランス・カラハリ官署」と称されている。

トランス・カラハリ (TKAL) 部 6 名 (うち 5 名欠員)

Clearance Section 16名

Enforcement Section 12名 (うち 3 名欠員)

Gobabis Subsection 5 名 (場所はゴバビス、ただし 5 名全員欠員)

Risk Management Subsection 3 名 (場所はウィントフック、ただし 3 名全員欠員)



出所：Namibia Customs & Excise, Leaflet, 2010. (裏表紙)

図 4－6 ナ国税関の所在地を示す地図

2) 税関業務の効率化

ナ国財務省関税局は、リスク管理の強化を通じた税関業務の効率化を進めている。このため、最近、各官署にリスクマネジメント部門が設置されている。しかしながら、ナ国関税局は、戦略レベルのリスク管理や通関システムに投入する審査基準の設定に向けたリスク管理など、どこから着手すべきか、手探りの状態であることを明らかにしている。

(2) トランス・カラハリ官署における業務実施状況

1) トランス・カラハリ官署の概要

トランス・カラハリ官署は、中央地域部 (Division Central Region) の支署の一つで、総務部門、通関部門、監視部門から構成されている。定員上は総務部門6名、通関部門16名、監視部門12名、その他にゴバビス出張所5名、リスクマネジメント部門3名の合計42名となっている。

このうち、実際に配置されている職員は署長を含め23名である。官署執務時間は7:00～24:00で、3チーム編成で2交代制（前半7:00-15:00の8時間、後半15:00-24:00の9時間）で対応している。なお、X線検査装置の導入に伴い、近々、実員が配置される予定。

2) 通関手続

トランス・カラハリ官署の通関手続は、申告方法を除き（トランス・カラハリ官署は通関代行者が電子的に申告、マムノ官署は運転手等が紙で提出）、マムノ官署と類似しており、輸出手続、輸入手続、トランジット手続を処理している。

- ・ 申告義務者

輸出手続・輸入手続の輸出入者又は通関代行者 (Customs Clearing Agent)。トランジット手続の場合は、輸出者又は通関代行者。

- ・ 申告様式

SAD (SAD500) を用いる。トランジット手続の場合にはSAD502も用いる。

- ・ 関税法令違反事例

ナ国においては、製造から5年を経過した中古自動車について、SACU外からの輸入が認められていない。他方、製造年を偽るなどによる中古自動車の密輸が横行していることから、NCEにとっては、中古自動車の密輸防止が重要な課題となっている。

- ・ 1カ月当たりの申告件数

輸出が700～800件、輸入が9,000～10,000件、トランジットが300件前後。

- ・ 申告処理方法

一般に、通関代行者が電子的に申告した後、申告書類を紙で税関に提出。税関はインボイスとの対差確認等の一次審査を行なうとともに、通関システムにあらかじめ設定されている審査基準に従い、即時許可するか、二次審査（書類審査・貨物検査）を行うかなどの処理方法を決定する。

税関における処理時間は、二次審査がない場合には、輸出・輸入・トランジットともに、税関が申告を受理してから5分程度で処理している。

トランス・カラハリ官署では、通関代行者が作成する申告書類に不備があることが多いとされている。これは、ナ国税関の手続等の詳細が通関代行者に周知されていないために

起こるのか、通関代行者の能力が不足しているのか、または通関代行者に適切な申告を行う意識に欠けているのか、詳しい調査・分析が必要である。

・二次審査

税関による貨物検査は、開披検査場で行う。ただし、X線検査装置やフォークリフトがないので、職員2～3名による手作業での検査となり、全量開披のような深度ある検査は困難である。

3) 徴税

トランス・カラハリ官署の徴税は、関税・物品税、VATに関する延納制度（Deferred Account Facility）を含め、マムノ官署と類似していることから、記述は省略する。

4) 他官庁の手続

トランス・カラハリ国境には、税関、入管の事務所が置かれている。税関と入管は同一庁舎内に配置され、それぞれ事務を行っている。

また警察等とは、関税法令違反等に関する個別情報がある場合には、情報共有し、摘発に向け努力している。

(3) トランス・カラハリ官署におけるインフラ

1) 施設等

ナ国側国境施設もボ国側と同様に1990年代に整備されたが、国境通過交通の増加に対応して近年、改築された。改築によって貨物検査場等が設けられ、現在、X線検査施設の設置のための基礎工事が進められている。出入国、通関のための管理棟はOSBP対応とはなっていない。また、貨物検査場は整備されたが大型車用パーキングエリアなどの施設は整備されていない。一般のパーキングエリアはボ国側と同様、インターロッキングブロック舗装により整備されている。



図4-7 トランス・カラハリ国境施設



図４－８ 通関貨物検査場



図４－９ トランス・カラハリ国境パーキングエリア

2) 通関システム端末等

通関部門には通関システム端末が配備され、業務に必要な電算機は確保されているものと考えられる。

通関システムのトランス・カラハリ官署とマムノ官署との接続については、前述のとおり、申告データの相互閲覧を試行したものの、現在では、相互閲覧は行われていない。

3) 開披検査場・検査機器

開披検査場はあるが、X線検査装置やフォークリフトがない。ただし、現在、据付型大型X線（中国製の予定）を配備したコンテナ検査施設が建設中であり、本年5月頃までに引渡し

の予定である。

4) 税関等の政府機関の職員住宅

庁舎から100m程度離れたところに職員住宅がある。外観上、何らの問題も見られない。

(4) トランス・カラハリ官署等における業務上の課題と所見

1) 通関代行者等関係者とのパートナーシップの形成

ボ国と同様に、ナ国関税局は、ナミビア・ロジスティック協会(Namibia Logistics Association: NLA)との間で定期協議を持つなど一定の努力は見られるものの、関係改善の余地がある。関係者への法令等の情報提供を強化する、通関代行業者等において書類作成を行う職員の能力向上を図る、などの必要がある。

また、通関手続の実態調査や通関所要時間調査を行い、ボトルネックを洗い出し、必要に応じて、関係者にフィードバックすることにも意義がある。

2) 関税法令違反リスク分析の強化

ボ国と同様に、通関システムによる貨物抽出は行われているものの、密輸仮説を構築する関税法令違反リスク分析については、過去の摘発事例や通関データを分析・活用している様子はいくつか見られ、改善の余地がある。また、ボ国との通関システム接続による申告データの閲覧や交換に努力をしているが、マムノ官署＝トランス・カラハリ官署間における申告件数の対差などのデータ分析が未実施の可能性があり、改善の余地があろう。

なお、各官署に新設されたリスクマネジメント部門がこのような関税法令違反リスク分析を主導していくことは、ナ国税関の効率化に大きく貢献するものと考えられる。

3) 検査能力の強化

密輸を行おうとする者は、税関による摘発を免れるために、密輸貨物の特性に応じて、複雑な隠匿行為を行う場合がある。例えば、コンテナに隠匿する場合には、摘発を逃れるため、一定の場所に隠匿する傾向がある。このため税関当局としては一般に、内外の密輸隠匿事例を収集・分析し、関税法令違反リスク分析による密輸仮説を構築するとともに、検査担当職員に対する検査能力の強化(内外の密輸隠匿事例の周知、検査技法の紹介など)を図っているところである。

今回の短い調査期間を通じて判断する限りにおいては、2010年5月に据付型大型X線コンテナ検査施設が引渡・稼働の予定ではあるものの、検査担当職員に対する検査能力の強化を図る体制は整っていないように見受けられ、改善の余地がある。

4-3 両国境税関での非合法物の摘発件数の増大と情報共有の状況

(1) 両国境税関での非合法摘発件数

ボ国側のマムノ及びナ国側のTK、両国境税関での非合法物の摘発件数の過去の推移は表4-1のとおりである。

表 4－1 非合法物摘発件数

(件数)

年	ナ国側	ボ国側
2007	1	4
2008	2	3
2009	24	22
2010（1 - 2月）	12	2

出所：ボ国側マムノ、ナ国側トランス・カラハリ、両官署ヒアリング資料。

いずれにおいても摘発件数は2009年から拡大している。摘発の内訳としては、麻薬や武器といったケースは少なく、むしろ、自動車や衣料品・装飾品など未申告物品・脱税物品の摘発が多い。

ヒアリングの結果、2009年の摘発件数が増加した理由として、マムノ官署は2008年10月から職員数を増やし検査体制を強化したため、一方、トランス・カラハリ官署は、輸入申告件数全体が増えているためであり、特に税関検査を強化したことによるものではない、との回答があった。もっとも、NCE本部では、2009年以降の摘発は乗用車の摘発が多く、スタッフの増員等による検査の厳格化が原因ではないか、とのコメントがあった。

（2）両国境税関の情報共有の状況

マムノ及びトランス・カラハリの両官署では、お互いにデータを交換し、週締め・月締めでデータを突合し、輸出入申告額に相違がないか検査することとしている（業者によっては輸出側と輸入側で金額を改竄することがあるという）。双方とも関税自動システム（Automated System for Customs Data（plus plus）：ASYCUDA++）を使用しており、また両国の端末は物理的につながっており、理論的には即時的に情報を共有できるはずであるが、実際は不完全に終わっている。ボ国側からナ国側のデータが閲覧できない不具合が生じているとされ、またナ国側も、以前はボ国側のデータを閲覧できたが、機器の不具合のためか、現在は閲覧できないとのことである。

ナ国側はASYCUDA++に業者が直接アクセスしデータを入力できるように整備している（DTI：Direct Trader Input）。両国国境税関でこれら申告情報を通関前に共有できると利便性が高まるが、両国間の考え方の違いもあり、そうした接続作業は進んでいない。ナ国側は双方が得た情報を自分たちが使いやすいように加工することを考えているが、そうすると最終統計データに齟齬が生じるのではないかと危惧がボ国側にはある。またボ国側はトランジットが多いため、細かい貨物の内容や量といったデータにそれほど関心があるわけではない。

国境税関情報ネットワークの改変については、改変の便益と費用を天秤にかけることになる。データの共有の便益と、ファイアウォール等のセキュリティ対策等のコストのバランスで、後者が大きければ進めるのは難しく、また両国のBP間の通信のために光ファイバーを設置するにしても、そのコストを誰がどう負担するのかが問題であるとの指摘が、NCEからなされた。

4-4 マムノ官署＝トランス・カラハリ官署のOSBP化の可能性

ボ国、ナ国両国は、共に英語を公用語としていること、SACU加盟国であり税関手続がすでに一定程度調和化されていること、同一の通関システム・ソフトウェア（ASYCUDA++）を用いていることから、両国国境官署のOSBP化の素地はある。特に、マムノ官署＝トランス・カラハリ官署間では申告データの相互閲覧の試行経験があるとともに、すでに年3～4回程度の定期的な協議や年3～4回程度の共同国境取締（Joint Customs Control）が行われ、実際の実務を共同で行った経験があることから、両官署のOSBP化の素地は十分に整っていると判断できる。

ただし、実際のOSBP化に向けては、その十分な啓蒙を幹部職員が一般の職員に対して行う必要がある。さらに、合同研修を実施するなど職員各レベルにおける交流をより一層強化し、各職員間で十分な意思疎通が図れ、相互に信頼できる環境を醸成する必要がある。

なお、適切なタイミングでマムノ官署＝トランス・カラハリ官署間における申告件数の対差などのデータ分析を共同で行うことは、検討に値するものとする。

第5章 OSBP化に向けた法整備状況

米国国際開発庁（United States Agency for International Development：USAID）の報告書（2008年8月）の提案を受け、ボ国・ナ国両国政府はOSBP実現に向けて具体的な行動に着手している。ボ国・ナ国両国の状況については以下のとおりだが、両国は良好な関係を維持しており、共にSADC、SACUの加盟国であること、同じ税関システム（ASYCUDA++）を使用していることなどから、それぞれ国内調整に時間を要してはいるものの、二国間合意の締結自体は、それほど問題なく行われる見通しである。

5-1 ボ国

政府内にSecretariat of Economic and Financial PolicyがリードするNational Committeeを設置しており、その下に関係省庁（BURS、入国管理、警察など）から構成され、財務省事務次官が陣頭指揮を執るNegotiating Committeeが設置されている。Negotiating CommitteeにおいてCountry Position Paperを作成中であり、この作業にあと1～2カ月を要する見込みである。

OSBPのデザインや法的な枠組みのあり方が目下の重要課題だが、OSBPを実施するにあたり国内法の調整が必要だが、これまでしたことがない作業であり、これに時間を要しているようである。そのため具体的なタイム・スケジュールは作成されていない。個々の国内法を改正するよりも、それらを包含するoverarching legislationの策定を目指しているとの説明もあった。ステアリング・コミッティーは財務省が担っており、法案作成そのものは法務省が所管している。

ナ国との二国間合意に向けた交渉はまだこれからであり、まずは国内関係機関との調整を終える必要があるとしている（Country Position Paperの作成、承認後）。

5-2 ナ国

政府内に財務省の事務次官を議長としたNational Committeeを設立しているが、国内法の改正スケジュールなどははっきりと決まっておらず、進捗はボ国より遅れている。

二国間協議については当初2009年11月に予定されていたが延期され、2010年2月に再設定されたものの再延期され、今度は4月頃に行う予定とされているが、これも再調整される可能性が高い。この遅延の主たる要因はナ国側の準備の遅れである。

ナ国は当初、OSBP推進に係る管轄が運輸省にあったが、途中で財務省に移されたため、一旦検討が止まってしまった経緯があったのだという。また、NCEの局長が病気で急逝したために局長ポストが空席で、3人の副局長が1週間交代で局長を代行しているため、実施体制が一時的に整っていない。更に、3月21日にナ国新政権の内閣発足・大臣就任が行われるため、TKCSによれば、今年5～6月には両国の議会で二国間合意文書が承認されるだろうとの見通しであった。

第6章 通関業者の業務実施状況と課題

6-1 BFFA

BFFAは2007年2月に設立され、現在、主要20社前後が加盟している⁷。BURSとBFFAは四半期に一度の割合で定期会合を開催しており、コミュニケーションを図っている。関税分類・評価などについては、BURSと通関業者との間で見解の相違が生じるケースが多々あるようだが、BURSはこのようなケースが増えることを想定し、未加盟業者に対してはBFFAへの加盟を勧奨していること、またAEO制度の導入を進めていることから、BURSがBFFAに寄せている期待のほどがうかがえる。ただ、後述するように、BURSがどこまで業者・業界を育成する意思があるのか、分かりかねるところである。

ボ国は南アとナ国に挟まれもともとトランジット貨物が多い一方⁸、輸出額の7割がダイヤモンドといわれており、それ以外は牛肉、繊維製品である。このような輸出品目構成により、ボ国の通関業者は業界として業容の拡大や組織化がそれほど必要とされなかったとも考えられる。

そのため、輸出額の拡大や輸出製品の多様化が図られなければ、通関業者は既存のパイを奪い合うだけの業界とならざるを得ない。BFFAはOSBPの導入についてやや消極的な捉え方をしていることが判明したが、その理由として、国境手続きの簡素化やワン・ストップ化といった顧客にとっての利便性は、裏返せば通関業者にとって、その売上の拠り所としている申告書類作成業務の機会の減少を意味し、それは既存のパイの縮小につながるものが挙げられる。OSBP化によって、少なくとも通関業者が便益を受けることはないとはBFFAは見ている。

このようなBFFAの疑念を解消するために、BURSがBFFAに然るべく説明し対応を図っていくことが望まれるが、その道筋は不透明である。現にBURSがOSBP化促進についてBFFAに説明したことは調査時点でまだない由であり、また調査団がBURSにBFFAの懸念を伝達したところ、BURSはBFFAの懸念を理解すると言及しつつも、淘汰は世の雛勢であるとも指摘していた。いずれにせよ、OSBP化推進にあたってはBURSとBFFAが共によく話し合っていくことが望まれる。

6-2 NLA

ナ国の物流業界には外資系をはじめ、グローバルに展開している企業が多数参入しており、ボ国に比べると協会の歴史も古い。NLAは2009年に設立されたが、前身はTransporters協会（1974年設立）、Freight Forwarders（FF）協会（1990年設立）、Namibian Logistics（2007年設立）であり、NLAはこれらを統合したものである。設立にあたりDED（German Service Development）が支援しており（協会事務局に要員を配置）、協会のホームページ⁹によると主要加盟メンバーとして26社が登録されている。

ナ国は経済的に南アと結びつきが極めて強く、輸入もほとんどが南アからであり、輸入過多にある。また海港を有していることから貿易は活発であり、フレイト・フォワードやロジスティクス業者の業界規模は比較的大きいものと考えられる。

前身の時期を含めると歴史のあるNLAだが、NCEとの関係は初期的な段階にあるとされ、3カ

⁷ BURSによると全部で82社あるというが、通関業者、輸送業者等の業種内訳は不明。

⁸ BFFAは、ボ国内を走行しているトラックの95%、またTKCを走行しているトラックの80%は他国籍のトラックと推定している。

⁹ <http://www.nla.org.na/>

月に1回程度の定期会合を開催している。NLAによれば、取り上げられる議題は輸入手続き等多岐にわたり、両者の関係は表面的に良好とのことだったが、NLAはNCEに対して小さからぬ不満を抱いているように見られた（NLAはNCEのキャパシティが低いとみなしているようだ）。なお、調査時点でNLAとNCEがOSBPについて協議をしたことはまだないということだが、NLAはTKCSからOSBPを聞いており、OSBP導入によって通関手続きの効率化が図られる可能性については賛同し、否定的な意見は聞かれなかった。またNLAからは、同じSACUメンバーである南アとの国境もOSBPの対象に加えるべきとの意見があり、業界として主導的な立場を取らなければいけないといった気概も感じられた。

業者が選択する輸送ルートについては、効率性の観点だけでなく、コストも十分に考慮に入れている。特に南アからナ国に至るルート選定はTKCに限定せず、ボ国を経由しない南方ルートもよく利用するとのことである。以前はボ国の通関事情を考慮に入れる必要があったそうだが、今ではボ国の越境事情は特段問題なくスムーズであるため、それほど考慮する必要はなくなったとのことだった。

また現行制度では、通関業者はSACU各国国境を越えるごとに、bond guaranteeを支払う必要があるが、これをSACU域内については一つにまとめることで、業者の資金繰りを緩和できる可能性がある。このような制度の検討推進もNLAに期待されている役割の一つである。

第7章 USAID報告書の内容に関するその後の状況

USAID¹⁰は2008年8月に、TKCにおけるマムノ／トランス・カラハリ国境のOSBP化に関する極めて詳細な調査報告書(F/S)をまとめている(USAID, FEASIBILITY STUDY OF ESTABLISHING ONE STOP BORDER POSTS ON THE TRANS KALAHARI CORRIDOR, 2008年8月)。そこで言及されていることは、ここで重複することは避けつつ、今回の調査を踏まえ、①上記調査の後どのような新しい動きがあったか、②USAIDをはじめ他ドナーによる本分野の支援動向、について整理する。

7-1 USAID報告書のその後の取扱い

USAIDの報告書概要は、ボ国運輸省、財務開発計画省、貿易省等を相手にプレゼンテーションがなされ、報告書に示された提案(Recommendation)はボ国・ナ国の両国政府に受理された。USAIDと両国政府とはその後もコンサルテーションを継続している。ボ国・ナ国双方にマムノ／トランス・カラハリ国境のOSBP化促進のための委員会が設置されており、USAIDとしては現在、双方の国内における検討作業と二国間協議の推移を見守っている状態である。

ボ国側は大統領を筆頭に、OSBP化にとっても熱心であるが、第5章のとおり、ナ国側の対応が遅く、両国間による直接協議は当初予定から遅れ、現在では2010年4月に実施が変更されている。この遅延の主たる要因はナ国側の準備の遅れである。ナ国のNCEは、調査時点で局長が不在で、3人の副局長が1週間交代で局長を代行しており、実施体制が弱くなっている。ボ国側はBURSのMorris局長が指揮を執っている。

なお、USAIDの提案の一つは、貨物検査施設を必要とする大型商用車・物品の通関はナ国側で実施し、それ以外の乗客や小型車についてはボ国側で通関させるのが効率的というものであった。それは、ボ国側に車両貨物検査の大きな施設はなく、ナ国側には貨物検査施設がすでにあることによる。

今回のUSAIDにおけるヒアリングの際、ボ国側でも商用貨物の検査施設を造りたいと考えているようだとのコメントがあったが、調査団がボ国財務省及びBURSと面談した際には、資金的な問題から当面はUSAIDの提案のとおりでも良いと考えているとのことだった。ただし、ナ国側で商用貨物の検査業務をするにしても、OSBP化された暁には両国の税関職員が共同で検査を実施することが必要だと理解しているとのことである。

7-2 税関業務に関するUSAID及び他ドナーの支援動向

USAIDの支援の主眼は、OSBPに関連する法的枠組みに関する助言の提供であり、インフラ整備に関連する支援は含まれていないが、調査研究・研修・政策作りに関する支援は可能とのことである。

USAIDのOSBPに関する一連の助言活動は、2010年9月末で一旦終了する。次フェーズの支援は2010年10月から6年間を予定しているが、その前にこれまでの活動をレビューし、必要な修正を加え、次の段階につなげていくとのことである。具体的な活動内容はこれから検討されるが、引

¹⁰ <http://www.satradehub.org/index.php>

き続きOSBPの促進が主たる活動目的となる見込みであるという。

BURSへのヒアリングによれば、BURS（国税も含む）は職員の人材育成（Staff Development）を担う部署を設立している。税関もその対象分野の一つであり、現在カリキュラム等を検討しているところである。以前、EUから研修カリキュラムの策定支援を受けたが、特にOSBPにも対応した新しいカリキュラムが必要だという。スウェーデン国際開発協力庁（Swedish International Development Cooperation Agency：SIDA）から「Rules of Origin」に関する支援を受けているが、これは1年単位であり、毎年見直した上で継続の可能性を検討している。BURSから職員を1人、スウェーデンに派遣している。

他方、ナ国側のNCEでは、職員の人材育成に関しては、所内でASYCUDA++のソフトウェアの研修やリスク・マネジメント、関税分類などいくつかのコースがあり、研修講師はインハウスの講師がいる。SACUや世界税関機構（World Customs Organization：WCO）の支援も必要に応じ受け入れている。リスク・マネジメントについては南アにも支援を依頼している。またUSAIDとも議論しており、2010年2月下旬に技術支援に関するショッピングリストの提示がなされたという。

第8章 関係機関におけるOSBP支援の位置付けと動向

8-1 ボ国政府（財務・開発計画省）

財務・開発計画省はマムノ国境を同国OSBPのモデルプロジェクトに位置付けており、将来的に南ア及びザンビア（カズングラ）との国境においてもOSBP化を促進する計画を有している。他方、同国はOSBPの運用方法に係る知見を有しておらず、よって今回のJICAによる技術協力要請に至った経緯がある。

OSBP法制化の動向についてはボ国、ナ国に南アを加えた3カ国でTKCMCを設立後、ボ国内でCabinet Memorandumを策定中であり、OSBP化に向け国内法改正を進めている。

8-2 ナ国政府（国家計画委員会）

国家計画委員会はマムノ国境のOSBP化を域内統合・貿易促進の重要な手段として位置づけており、TKCの開発が促進されれば、ウォルビスベイ港を有するナ国が南部アフリカ地域開発のハブになり得ると考えている。日本政府・JICAに対する技術協力要請はナ国政府内で検討中であり、国家計画委員会とNCEの調整が終われば、要請書提出の可能性はある。

他方、OSBP法制化の国内動向についてはボ国と比べ遅れており、実質的には3月21日の新内閣発足後、大臣ポストが確定した段階で、同国において検討が進められると考えられる。

8-3 SADC

SADCは南部アフリカ諸国の回廊開発を業務戦略の重点分野としており、TKCは同開発対象の一つに位置付けられている。またマムノ国境のOSBP化についてはSADC内で通関手続きの共通化等、他国境のモデルプロジェクトに位置付けられており、JICAのOSBP化支援に対するSADCの期待は高い。SADCは加盟国が署名している運輸及び関税プロトコルの遵守を推進していることから、マムノ国境におけるOSBP化支援はSADCの業務戦略とも合致している。

また2003年にボ国・ナ国・南アによるTKC委員会が設立済みであり、これに対しSADCから同委員会に対する参加及びシニアアドバイザーに対する助言を行っている（面談を行ったBingandadi氏自らが参加しているとのこと）。

8-4 SACU

SACUはSADCと同様に域内統合を促進する上でマムノ国境のOSBP化に強い関心を示しており、関税同盟という立場からWCOと協働し、同地域における通関手続きの円滑化を推進している。また南ア・モザンビーク間のルサノガルシア国境におけるOSBP化等、他国境のOSBP化についてもSACU内のOSBP化促進に向けて情報収集を行っている。

最近の動向としては、マムノ国境OSBP化に係るTKCMCへの参加を通じ、税関分野での助言を行っている。

8-5 TKCS

TKCS¹¹は南ア・ボ国・ナ国の3カ国で構成されるTKCMCの事務局機能を担っており、SDA等税

¹¹ <http://www.wbcg.com.na/about-us/trans-kalahari-corridor-secretariat.html>

関分野に係る支援を重点分野の1つとしていることから、TKC開発の一部に位置付けられるマムノ国境OSBP化に対し強い期待を有している。

TKCS（特に事務局長のSimataa氏）は加盟国間の調整のみならず、各国National Committeeへの参加・助言、SADC・SACU等地域国際機関との調整、加盟国・関連機関におけるキーパーソンとのネットワークを構築しており、マムノ国境OSBPに係るあらゆる動向をフォローしている。

付 属 資 料

1. 収集資料リスト

2. 質問票（全提出先）

3. 質問票に対する回答

（1）ボツワナ統一歳入庁（BURS）

（2）マムノ官署

（3）トランス・カラハリ官署

（4）ナミビア・ロジスティック協会（NLA）

（5）トランス・カラハリ回廊事務局（TKCS）

4. 面談議事録

1. 収集資料リスト

Botswana Unified Revenue Service (BURS), Annual Report 2009

(Annual Report 2007以前はBURSホームページで入手可能)

BURS, Customs Divisions Structure (電子データ)

BURS, Passenger Statistics (Mamuno Border Post) (電子データ)

Namibia Customs and Excise, Organizational Structure

Namibia Customs and Excise, Annual Report 2005/06

Namibia Customs and Excise, Leaflet

Namibian Port Authority (NAMPORT), Annual Report 2008 (web資料)

SADC, Guide to the SADC Protocol on Trade

USAID, Southern African Global Competitiveness Hub 資料一式

Walvis Bay Corridor Group, Leaflet (web資料)

World Economic Forum, The Africa Competitiveness Report 2009 (web資料)

2. 質問票（全編出先）

2.3 Do you have any information about the possibility of other development partners' assistance to the establishment of OSBP in TK Corridor?

(3) Challenges

- 3.1 What do you think are the challenges (difficulties, problems) for the establishment of OSBP and its effective operations?
- 3.2 How do you think JICA can respond to those challenges (difficulties, problems) for the establishment of OSBP and its effective operations?
- 3.3 Do you have any comments or suggestions to the possible assistance of JICA for the establishment of OSBP in TK Corridor?

USAID (Botswana) Questionnaire

JICA Team already read your Report "Feasibility Study for Establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor" (Aug. 2008), which we found very informative. We would like to obtain updated information and would also like to hear your views on the possibilities and the challenges for establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor.

(1) Current situations of custom procedures, system, and institutions

- 1.1 How do you think about the current status of customs procedures, its system and institutions at the Marmuro/TK border post?
Are there any new situations for the establishment of OSBP since the submission of the report in August 2008?
- 1.2 Do you have any additional information about the situations of facilities and equipments for inspection at the border?
Are there any changes since 2008?
e.g. X-Ray facility for goods verification, new inspection site, new buildings for verification of goods and/or trucks investigation or for staffs
- 1.3 Do you have any additional information about the current situations of information management of customs procedures including cargo inspection in Botswana and Namibia?
How do you find the situation of information sharing between the two countries?
- 1.4 Do you have any additional/updated information about the plans of improving the following issues? (The issues below were mentioned in the USAID Report in 2008.)
 - Information sharing of between Namibia
 - Single administration documents (SDA), vehicle registration, etc.
 - Connection of ASYCUDA++ of both countries
 - Joint inspection
 - Authorized Economic Operator (AEO) System (already introduced in 2008?)
 - Risk management framework (improved in 2008?)
 - Customs Transit Bond Guarantee System
 - Client Service Charter (adopted in 2008?)
 - Implementation timeline of improvement

(2) USAID's involvement in the establishment of OSBP in TK Corridor

- 2.1 Are you continuing the study on the establishment of OSBP in TK Corridor?
- 2.2 Do you have a plan to offer any further technical assistance to the establishment of OSBP in TK Corridor?

- 1.5 Did you establish the Customs Business Forum (in August 2007), as written in USAID Report?
- If so, what are the current activities of the Forum?
- 1.6 Do you have a plan to conduct Time Release Study, as written in USAID Report? Is it already progressing, or what was the result?
- 1.7 Would you explain the current status of the profiling methods, risk analysis, database for risk management?
- 1.8 Would you explain the current status of the training of staffs?
- What kind of training programs have been done, e.g. Risk management, tariff assessment, tariff structure, etc.?
- 1.9 What kind of training curriculum do you have?
- Could you give us more information of its contents, the number of trainees, frequency of the seminars, etc.
- 1.10 Do you use any manuals and/or guidelines for effective management and operations?
- If so, do you need (any assistance) to improve those manuals and/or guidelines?
- 1.11 Is there any other technical assistance (TA) from other development partners to enhance the capacity of the customs?
- Is SIDA offering TA for introducing the system based on "Rules of Origin"?
- **Question regarding the situations of coordination with other related organization such as police, immigration, quarantine, etc.**
- 1.12 Do you have any close coordination with other related organization such as police, immigration, quarantine, etc.?
- Do you have any difficulties for the coordination with them?
- **Question regarding the legal framework for establishment of OSBP**
- 1.13 Are there any progress regarding the bilateral agreement for introducing OSBP, especially between Botswana and Namibia?
- e.g. Act to regulate the operation, management, and maintenance of custom procedures, etc.
- Was the first meeting to exchange views between 2 countries held in February 2010?
- 1.14 Are there any recent progress regarding the domestic legal framework for the establishment of OSBP in Botswana?
- e.g. Authorization to allow any host countries to conduct custom procedures in Common Control Zone(s)

Botswana Unified Revenue Service (Customs and Excise) Headquarters Questionnaire

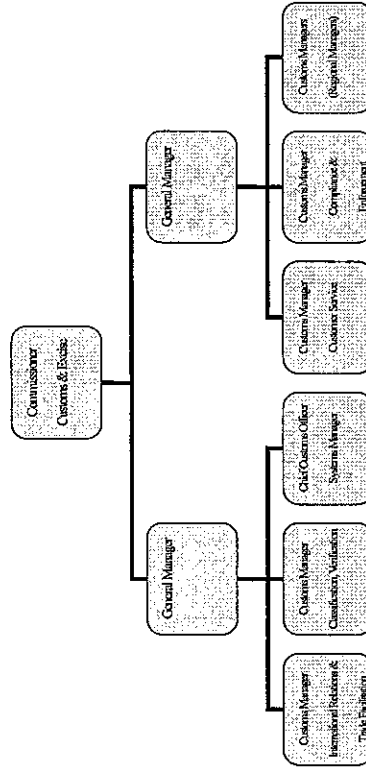
JICA Team obtained and read the USAID Report (Feasibility Study for Establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor, Aug. 2008). The following questions are made with a view to obtain updated information as well as to clarify the relevant data.

(1) Organization & Management system of Customs and Excise Office

• Questions regarding the Organizational structure

- 1.1 Please provide us with the latest (current) organizational chart of BURS.

The following chart shows only a chart of Heads of divisions of the structure. Do you have a chart of nation-wide system of customs operations?



- 1.2 Are there any changes regarding the structure of BURS (Customs & Excise)?

- Is there any plan of improvement or changes of the function or structure of the BURS (Customs & Excise)?
- Do you have any plan of increasing the number of staff for customs inspection at Mamuno Border Post?

• Questions regarding the training of management and operation : current status and a plan for improvement

- 1.3 Did you conduct needs analysis on human resource development, as written in USAID Report?
- What were the results of the needs analysis?
- 1.4 Did you make clients satisfaction survey, as written in USAID Report?
- What is the result of the survey?

3.2 Could you give us your forecast of the traffic in the future?
Table 6 was a projection made in 2008, but is this right?

Do you have any new projection?

3.3 Could you give us the estimated time (days) between Walvis Bay and Gauteng (including clearance time at the border)? : past, current, and projection

3.4 Could you give us the estimated time of clearance at the border? : past, current, and projection

3.5 How much was the time of clearance at the border already reduced in the past?

Is it true that it already reduced from 4 hours to less than 1 hour? (This is based on the information from other JICA survey)

3.6 How much will the time of clearance be reduced to pass the border by introducing OSBP at Mamuno? [Perhaps 3~5hours, as mentioned in USAID Report?]

3.7 Do you have any plan of improvement of transportation infrastructure between Botswana and Namibia on the Trans Kalahari Corridor?

Are there any Feasibility Studies conducted and/or any other plans?

(2) Concrete measures to operate OSBP

• Status of current facilities and necessary facilities at the border for OSBP

2.1 Do you have any plan to introduce new facilities that would be necessary for the implementation of OSBP?
e.g. X-Ray facility for goods verification or others as recommended by USAID Report)

2.2 Do you have any plan to construct any new buildings at the border post?

e.g. new inspection site, new building for verification of goods and/or investigation of trucks or new building for staffs

Are there any plan or buildings that are already constructed?

2.3 If applicable, did you already allocate the necessary budget for the implementation of such plan(s) mentioned in 2.1, 2.2 above?

2.4 Do you have any other plan to establish other border post in addition to Mamuno?

How about the border post at the boundary to South Africa?

• Current situations of custom procedures, system, and institutions

2.5 Are there any necessity and/or any plan of improving the following issues?

(The issues below were mentioned in the USAID Report.)

- Information sharing of between Namibia

- Single administration documents (SDA), vehicle registration, etc.

- Connection of ASYCUDA++ of both countries

- Joint inspection

- Authorized Economic Operator (AEO) System (already introduced in 2008?)

- Risk management framework (Improved in 2008?)

- Customs Transit Bond Guarantee System

- Client Service Charter (adopted in 2008?)

- Increasing the number of inspection staff at the border

2.6 Do you have any implementation timeline or "Roadmap" for such improvement?

(3) Current situations of regional trade and transport

3.1 Current volume and contents of trade and transport

Would you check the data in Table 1 to Table 4 (below at the bottom of this questionnaire), and add new data after 2008? (These Tables were extracted from the USAID Report, which were based on the data of Namibian side. Could you give us the data of Botswana side?)

Traffic Eastbound and westbound, tones, values (Table1 &2)

Passengers (Table 3), Vehicles (Table 4: Could you give us new data after 2008?)

The Botswana Freight Forwarders Association (Botswana)

Questionnaire

(1) The role and activities of BFFA

- 1.1 When was BFFA established?
- 1.2 How many members (traders) are there in BFFA?
- 1.3 What are the objectives and main activities of BFFA?
- 1.4 What is the view of BFFA on the establishment of OSBP?
- 1.5 How do you think BFFA can contribute to the establishment of OSBP?

(Note) A "One Stop Border Post" (OSBP) aims at rectifying the current disorganized land border management by combining the multiple border processes that are regarded as the main cause of the delay at land border posts.

(2) Challenges at the border

- 2.1 Would you give us your views on the problems, if any, in obtaining customs clearance at the border, especially Mamuno border post between Botswana and Namibia?
- 2.2 Do you have any specific comments/views/desires on the problems, if any, of inspection operations in Botswana and Namibia respectively?

(3) Responses

- 3.1 How have you been responding to those challenges (difficulties, problems)?
Do you have any plans/solutions to overcome such issues?
- 3.2 What kind of activities is BFFA doing for better transportation and better customs clearance, especially on the Trans Kalahari Corridor?
- 3.3 Does the BFFA conduct any training program or hold seminars for drivers and/or traders with a view to enhance their knowledge or provide updated information on customs clearance?

(4) Relationship with the Customs of Botswana

SADC Headquarters (Botswana) Questionnaire

(1) SADC's role and activities for establishment of OSBP in Trans Kalahari Corridor

- 1.1 What kind of activities is the SADC doing for promoting trade and transportation on the Trans Kalahari Corridor?
Are there any specific discussions among SADC, Botswana and Namibia?
- 1.2 Are you taking any concrete measures to expand the cross-border trade on the Trans Kalahari Corridor, e.g. rules, infrastructure, custom procedures, etc.?

(2) Current situations of coordination between Botswana and Namibia

- 2.1 What are the progresses in recent years in terms of customs union and trade facilitation?
Did the MoU among Botswana, Namibia & South Africa regarding TKCMC concluded in 2003?
Are there any agreements on introduction of OSBP at their borders?
- 2.2 Are there any progress regarding the bilateral agreement for introducing OSBP (especially between Botswana and Namibia)?
e.g. Act to regulate the operation of common custom procedures, etc.
Can SADC play any role to promote bilateral agreement for OSBP in South African Region?
- 2.3 Or, can SADC play any role to assist the formulation of domestic legal framework for the establishment of OSBP in each member country of SADC?
e.g. Authorization to allow any host countries to conduct custom procedures in Common Control Zone(s)

Mamuno Border Post (Botswana side)

Questionnaire

JICA Team obtained and read the USAID Report (Feasibility Study for Establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor, Aug. 2008). The following questions are made with a view to obtain updated information as well as to clarify the relevant data.

(1) Operational system and structure at the Border Post

- 1.1 Would you explain the latest (current) organizational structure of this Border Post?
Do you have a chart of the structure of customs operations?
Are there any changes regarding the organizational structure of the Border Post in recent years?
- 1.2 How many staffs are in this border post? (6 persons x 2 shifts?)
How many hours/shifts are they working in a day?
Do you have any plan of increasing the number of staff, e.g. for customs inspection?
- 1.3 Would you explain the current customs procedures including inspection procedures (verification of goods, inspection of trucks) for imports, exports and transit for them?
Are most goods crossing the Mamuno border transit goods?
How do you implement tracking of goods (transit or imports)?
Is there any plan of improvement or changes of the customs procedures at the Border Post?
- 1.4 What kinds of training programs for staffs have been done here at this border post?
How often have those training programs been held and how often did staffs participate into those programs?
Are those training program necessary?
- 1.5 How do you coordinate with the staffs of other ministries (such as police, immigration, quarantine, etc.)?
How do you share the information among customs and their branches?

(2) Facilities, equipments, and information management

- 4.1 What kind of relationship do you have with the Botswana Unified Revenue Service (Customs and Excise)?
- 4.2 Are there any (periodical) meetings held between the BFFA and the BURS, so as to share information or discuss any issues?
If so, what are the issues of discussions (or negotiations) with them?

Buitepos Border Post (Namibia side)

Questionnaire

JICA Team obtained and read the *USAID Report (Feasibility Study for Establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor, Aug. 2008)*. The following questions are made with a view to obtain updated information as well as to clarify the relevant data.

(1) Operational system and structure at the Border Post

- 1.1 Would you explain the latest (current) organizational structure of this Border Post?
Do you have a chart of the structure of customs operations?
Are there any changes regarding the organizational structure of the Border Post in recent years?
- 1.2 How many staffs are in this border post?
How many hours/shifts are they working in a day? (6 persons x 3shifts?)
Do you have any plan of increasing the number of staff, e.g. for customs inspection?
- 1.3 Would you explain the current customs procedures including inspection procedures (verification of goods, inspection of trucks) for imports, exports and transit for them?
How do you implement tracking of goods (transit or imports)?
Is there any plan of improvement or changes of the customs procedures at the Border Post?

- 1.4 What kinds of training programs for staffs have been done here at this border post?
How often have those training programs been held and how often did staffs participate into those programs?
Are those training program necessary?
- 1.5 How do you coordinate with the staffs of other ministries (such as police, immigration, quarantine, etc.)?
How do you share the information among customs and their branches?

(2) Facilities, equipments, and information management

- 2.1 What are the situations of facilities and equipments at this border post?
Are there any new facilities (e.g. storage, weighbridges) or equipments (e.g. X-ray detectors, forklift truck) introduced in recent years?

- 2.1 What are the situations of facilities and equipments at this border post?
Are there any new facilities (e.g. new building for inspection, parking place, weighbridges) or equipments (e.g. detectors, computers) introduced in recent years?
Do you have any plan to improve or increase the facilities and equipments in the future? Or, are the facilities and equipments already enough for your operations?
- 2.2 How many cases of illegal goods did you detect at the border post in the past?
Do you have any statistics of the results of such detection?
- 2.3 How do you perform inspection of cargoes and trucks? (Number of staffs, what kind of equipment do you use, how long it takes, etc.) The Team is aware that according to the USAID Report, "For imports into Botswana, Customs generally does the inspection and release at the destination." (August 2008)
- 2.4 What are the current situations of information management?
For Instance, how about the situations of the following issues?
 - Information sharing of between Namibia border post and your border post
 - Single administration documents (SDA), vehicle registration, etc.
 - Connection of ASYCUDA++ of both countries (not yet connected?)

(3) Challenges (Others or in general)

- 3.1 What are the challenges (difficulties, problems) for effective operations of customs procedures at your border post?
- 3.2 How have you been responding to those challenges (difficulties, problems)?
- 3.3 Do you have any plan to improve the situations of those challenges?
- 3.4 Do you have good relations with the freight forwarders?
Do you have any problems?
What should be improved, if any?

The Namibia Logistics Association (Namibia)

Questionnaire

(1) The role and activities of Namibia Logistics Association (NLA)

- 1.1 When was NLA established?
- 1.2 How many members (traders) are there in NLA?
- 1.3 What are the objectives and main activities of NLA?
- 1.4 What is the view of NLA on the establishment of OSBP?
- 1.5 How do you think NLA can contribute to the establishment of OSBP?

(Note) A "One Stop Border Post" (OSBP) aims at rectifying the current disorganized land border management by combining the multiple border processes that are regarded as the main cause of the delay at land border posts.

(2) Challenges at the border

- 2.1 Would you give us your views on the problems, if any, in obtaining customs clearance at the border, especially Buitepos border post between Namibia and Botswana?
- 2.2 Do you have any specific comments/views/desires on the problems, if any, of inspection operations in Namibia and Botswana respectively?

(3) Responses

- 3.1 How have you been responding to those challenges (difficulties, problems)?
Do you have any plans/solutions to overcome such issues?
- 3.2 What kind of activities is NLA doing for better transportation and better customs clearance, especially on the Trans Kalahari Corridor?
- 3.3 Does the NLA conduct any training program or hold seminars for drivers and/or traders with a view to enhance their knowledge or provide updated information on customs clearance?

(4) Relationship with the Customs of Namibia

Do you have any plan to improve or increase the facilities and equipments in the future?

- 2.2 How many cases of illegal goods did you detect at the border post in the past?
Do you have any statistics of the results of such detection?
- 2.3 How do you perform inspection of cargoes and trucks? (Number of staffs, what kind of equipment do you use, how long it takes, etc.)
When do you use weighbridges?
- 2.4 What are the current situations of information management?
For Instance, how about the situations of the following issues?
 - Information sharing of between Namibia border post and your border post
 - Single administration documents (SDA), vehicle registration, etc.
 - Connection of ASYCUDA++ of both countries (not yet connected?)

(3) Challenges (Others or in general)

- 3.1 What are the challenges (difficulties, problems) for effective operations of customs procedures at your border post?
- 3.2 How have you been responding to those challenges (difficulties, problems)?
- 3.3 Do you have any plan to improve the situations of those challenges?
- 3.4 Do you have good relations with the freight forwarders?
Do you have any problems?
What should be improved, if any?

National Planning Commission, Namibia Questionnaire

Since the establishment of OSBP (at Mamuno and Buitempos) involves two adjacent countries, JICA believes that it would create greater impact if the Project is jointly implemented by Botswana and Namibian Governments. (JICA already received a request from Botswana Government.)

- 4.1 What kind of relationship do you have with the Namibia Customs and Excise (NCE)?
- 4.2 Are there any (periodical) meetings held between the NLA and the NCE, so as to share information or discuss any issues?
If so, what are the issues of discussions (or negotiations) with them?

- 1.1 What are your views on the development of One Stop Border Post (OSBP) on the Trans Kalahari Corridor, as a tool for trade facilitation?

(Note) A "One Stop Border Post" (OSBP) aims at rectifying the current disorganized land border management by combining the multiple cross-border procedures (e.g. customs, quarantine, etc.) that are regarded as the main cause of the delay at land border posts.

- 1.2 Does your government have any plan to promote the establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor and request the development partners for any necessary assistance for it?
- 1.3 Does your government already have assistance (technical assistance or financial assistance) from any other development partner(s) for the establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor?
- 1.4 Do you have the intention to request the Japanese Government for assistance if Namibia Customs and Excise wishes to request JICA for technical assistance for the establishment of OSBP and its effective management and operations?

E.g. Authorization to allow any host countries to conduct custom procedures in Common Control Zone(s)

SACU (South Africa Custom Union) (Namibia) Questionnaire

- (1) **SACU's role and activities for establishment of OSBP in Trans Kalahari Corridor**
 - 1.1 What kind of activities is the SACU doing for promoting customs union in the South African region, especially between Botswana and Namibia?
Are there any specific discussions between Botswana and Namibia on this issue?
 - 1.2 What kind of concrete measures are you taking to promote the initiatives of the customs union as well as promote the cross-border trade on the Trans Kalahari Corridor?
 - 1.3 What kind of relationship do you have with the Botswana Unified Revenue Service (Customs and Excise)?
What kind of relationship do you have with the Namibia Customs and Excise?
 - 1.4 What is your view on the necessity and usefulness of the establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor?
Do you have any plan to promote the establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor?
- (2) **Current situations of coordination between Botswana and Namibia**
 - 2.1 Did the MoU among Botswana, Namibia & South Africa regarding TKCMC concluded in 2003?
Are there any agreements on introduction of OSBP at their borders?
 - 2.2 Is there any progress regarding the bilateral agreement for introducing OSBP (especially between Botswana and Namibia)?
E.g. Act to regulate the operation, management, and maintenance of custom procedures, etc. T
JICA learned that the first meeting was to be held between Botswana and Namibia some time during February 2010, to exchange views on OSBP. Is SACU involved in this issue?
 - 2.3 Is there any progress in the formulation of the domestic legal framework for the establishment of OSBP in each member country of SADC, e.g. any authorization of rules, issues of law? How about in Botswana and Namibia?

Namibia Customs and Excise, Ministry of Finance, Namibia Questionnaire

Since the establishment of OSBP (at Mamuno and Buitepos) involves two adjacent countries, JICA believes that it would create greater impact if the Project is jointly implemented by Botswana and Namibian Governments. (JICA already received a request from Botswana Government.)

JICA Team obtained and read the USAID Report (Feasibility Study for Establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor, Aug. 2008). The following questions are made with a view to obtain updated information as well as to clarify the relevant data.

(1) Organization & Management system of Customs and Excise Office

• Questions regarding the Organizational structure

- 1.1 Please provide us with the latest (current) organizational chart of NCE.
Do you have a chart of nation-wide system of custom operations?
- 1.2 Are there any changes regarding the structure of NCE?
- Is there any plan of improvement or changes of the function or structure of the NCE?
- Do you have any plan of increasing the number of staff for customs inspection at Buitepos Border Post?

• Questions regarding the training of management and operation : current status and a plan for improvement

- 1.3 Do you have any plan to enhance the capacity of human resources?
- 1.4 Would you explain the current status of the profiling methods, risk analysis, database for risk management?
- 1.5 Would you explain the current status of the training of staffs?
What kind of training programs have been done, e.g. Risk management, tariff assessment, tariff structure, etc.?
- 1.6 What kind of training curriculum do you have?
Could you give us more information of its contents, the number of trainees, frequency of the seminars, etc.
- 1.7 Do you use any manuals and/or guidelines for effective management and operations?
If so, do you need (any assistance) to improve those manuals and/or guidelines?
- 1.8 Is there any other technical assistance (TA) from other development partners to enhance the capacity of the customs?
- Question regarding the situations of coordination with other related organization such as police, immigration, quarantine, etc.
1.9 Do you have any close coordination with other related organization such as police, immigration, quarantine, etc.?

Do you have any difficulties for the coordination with them?

• Question regarding the legal framework for establishment of OSBP

- 1.10 Are there any recent progress regarding the bilateral agreement for introducing OSBP between Botswana and Namibia?
e.g. Act to regulate the operation, management, and maintenance of custom procedures, etc.
Was the first meeting to exchange views between 2 countries held in February 2010?
- 1.11 Are there any recent progress regarding the domestic legal framework for the establishment of OSBP in Namibia?
e.g. Authorization to allow any host countries to conduct custom procedures in Common Control Zone(s)
- (2) Concrete measures to operate OSBP
- Status of current facilities and necessary facilities at the border for OSBP
- 2.1 Do you have any plan to introduce new facilities that would be necessary for the implementation of OSBP?
e.g. X-Ray facility for goods verification or others as recommended by USAID Report
- 2.2 Do you have any plan to construct any new buildings at the border post?
e.g. new inspection site, new building for verification of goods and/or investigation of trucks or new building for staffs
Are there any plan or buildings that are already constructed?
- 2.3 If applicable, did you already allocate the necessary budget for the implementation of such plan(s) mentioned in 2.1, 2.2?
- 2.4 Do you have any other plan to establish other border post in addition to Buitepos?
How about the border post at the boundary to South Africa?
- Current situations of custom procedures, system, and institutions
- 2.5 Are there any necessity and/or any plan of improving the following issues?
(The issues below were mentioned in the USAID Report.)
- Information sharing of between Namibia
Single administration documents (SDA), vehicle registration, etc.
Connection of ASYCUDA++ of both countries
- Joint inspection
- Authorized Economic Operator (AEO) System (already introduced in 2008?)
- Risk management framework (improved in 2008?)
- Customs Transit Bond Guarantee System

Trans Kalahari Corridor Secretariat (Namibia)

Questionnaire

(1) Organization and activities of Trans Kalahari Corridor Secretariat

- 1.1 What kind of activities is the Trans Kalahari Corridor Secretariat doing for promoting trade and transportation on the Trans Kalahari Corridor?
What is the role of the "Trans-Kalahari Corridor Management Committee"?
- 1.2 Are you taking any concrete measures to improve the procedures to cross the borders on the Trans Kalahari Corridor?
What is the "Action Plan to realize the Trans-Kalahari Memorandum of Understanding"?
- 1.3 Do you have close relationships with the Botswana Unified Revenue Service (Customs and Excise) and the Namibia Customs and Excise?

(2) Current situations of coordination between Botswana and Namibia

- 2.1 What are the progresses in recent years in terms of customs union and trade facilitation?
Did the MoU among Botswana, Namibia & South Africa regarding TKCMC concluded in 2003?
Are there any agreements on introduction of OSBP at their borders? (These are written in USAID Report that was conducted in August, 2008)
(*Feasibility Study for Establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor*, Aug. 2008)
- 2.2 Are the customs procedures becoming simpler and well coordinated, introducing joint transit procedures in recent years?
Are these really progressing and working well? (Those are also mentioned in USAID Report 2008.)
- 2.3 Were the following customs procedures and systems already introduced?
(All mentioned in USAID Report)
 - AEO (Authorized Economic Operator) System
 - Risk management framework
 - Joint Customs Transit Bond Guarantee System
 - Sharing data by connecting ASYCUDA++ of both countries
 - Client Service Charter
- 2.4 Are there any progress regarding the bilateral agreement for introducing OSBP?
Any progress in recent years, any conclusions?
 - e.g. Act to regulate the operation, management, and maintenance of custom procedures, etc. T

- Client Service Charter (adopted in 2008?)

- Increasing the number of inspection staff at the border

- 2.6 Do you have any implementation timeline or "Roadmap" for such improvement?

(3) Current situations of regional trade and transport

- 3.1 Current volume and contents of trade and transport
Would you check the data in Table 1 to Table 4 (below at the bottom of this questionnaire), and add new data after 2008? (Those are USAID statistics, which were based upon the data of Namibian side.)
 - Traffic Eastbound and westbound, tones, values (Table1 &2)
 - Passengers (Table 3), Vehicles (Table 4: Could you give us new data after 2008?)
- 3.2 Could you give us your forecast of the traffic in the future? Table 6 was a projection made in 2008, but is this correct? Do you have any new projection?
- 3.3 Could you give us the estimated time (days) between Walvis Bay and Gauteng (including clearance time at the border)? : past, current, and projection
- 3.4 Could you give us the estimated time of clearance at the border? : past, current, and projection
- 3.5 How much was the time of clearance at the border already reduced in the past?
Is it true that it already reduced from 4 hours to less than 1 hour? (This is based on the information from other JICA survey)
- 3.6 How much will the time of clearance be reduced to pass the border by introducing OSBP at Builepos? [Perhaps 3~5hours, as mentioned in USAID Report?]
- 3.7 Could you give us the estimated figure of the Cargo and Vessels at Port of Walvis Bay?: past, current, and future estimation (Table6)
- 3.8 Among them, how much was and will be the goods to Namibia?: past, current, and future estimation
- 3.9 Does your government have a plan to expand the capacity of the Port of Walvis Bay, any F/S, any forecast, any concrete plan?
Do you have any plan of improvement of transportation infrastructure between Botswana and Namibia on the Trans Kalahari Corridor?
Are there any Feasibility Studies conducted and/or any other plans?

(3) Current situations of regional trade and transport

- 3.1 If you have, would you provide us with the latest data of the volumes and their contents of trade and transport, and the shift of the figures in the past?
Traffic Eastbound and westbound on the Trans Kalahari Corridor
Vehicles, passengers, goods, tones, values
- 3.2 Do you have the figures of the projection of the traffic in the future?
- 3.3 Do you have any data of estimated time (dates) between Walvis Bay and Gauteng (including clearance time at the border): past, current, and future estimation?
- 3.4 Do you have any data of estimated time of clearance at the border: past, current, and future estimation?
How much time was already reduced in the past?
How much time will be reduced to pass the border by introducing OSBP?
- 3.5 Do you have the data of estimated figure of the Cargo and Vessels at Port of Walvis Bay?: past, current, and future estimation (see Table1 at the bottom)
Among them, how much was and will be the goods to Namibia, Botswana, and South Africa etc.?: past, current, and future estimation
- 3.6 Are there any plans to expand the capacity of the Port of Walvis Bay: any F/S, any forecast, any concrete plan?
- 3.7 Are there any plans of improvement of transportation infrastructure in the area of Trans Kalahari Corridor: any F/S, any forecast, any concrete plan?

Questionnaire

JICA Team obtained and read the USAID Report (Feasibility Study for Establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor, Aug. 2008). The following questions are made with a view to obtain updated information as well as to clarify the relevant data.

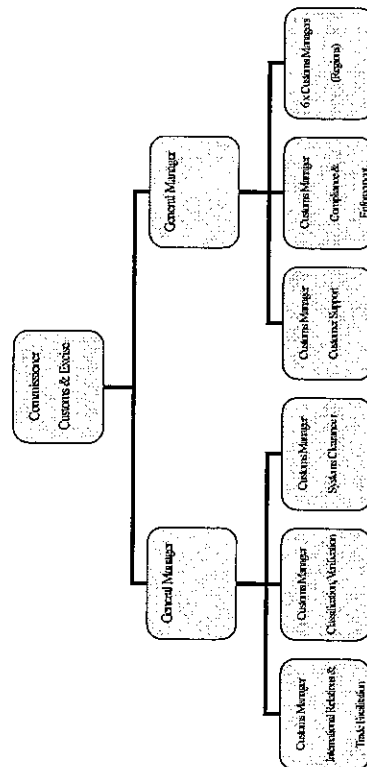
(1) Organization & Management system of Customs and Excise Office

• Questions regarding the Organizational structure

1.1 Please provide us with the latest (current) organizational chart of BURS.

Chart is attached as Annexure 1

The following chart shows only a chart of Heads of divisions of the structure. Do you have a chart of nation-wide system of customs operations?



1.2 Are there any changes regarding the structure of BURS (Customs & Excise)?

- Is there any plan of improvement or changes of the function or structure of the BURS (Customs & Excise)? Yes in 2010
- Do you have any plan of increasing the number of staff for customs inspection at Mamuno Border Post? This will be done having regard to the recommendations made in the Feasibility Study.

• Questions regarding the training of management and operation : current status and a plan for improvement

1.3 Did you conduct needs analysis on human resource development, as written in USAID Report? A BURS wide Training Needs Assessment was conducted. However

3. 質問票に対する回答

March 3, 2010

Botswana Unified Revenue Service (Customs and Excise) Headquarters

To whom it may concern,

In response to the request submitted by the Government of Botswana on the Project for "Establishment of a One Stop Border Post in Botswana" (the Project), Japan International Cooperation Agency (JICA) decided to dispatch the Survey Team from 8th March to 12th March, 2010. Objective of the survey is to identify the current situation and challenges of introduction of OSBP (One Stop Border Post) in Botswana and obtain detailed information for the Project. The Team will also conduct a field survey at Mamuno border post.

In connection with this survey, please prepare your answers to the attached questionnaire and kindly provide the Team with your answers by the time the Team visits BURS on 9th March. Answer sheets can be filled either by handwriting, typewriting, or by attaching booklets, copies of relevant materials, etc.

We deeply appreciate your kind consideration in this matter and look forward to discussing with you various matters regarding the Project during our stay in Botswana.

Thank you in advance for your cooperation.

Sincerely yours,

Juichi INADA, Consultant to JICA Survey Team e-mail: jinada11@aol.com

Please add your name, affiliation, title, contact telephone/FAX number and e-mail address for further contact and information:

Name: Gaisiwe M. MOTSEWABAGALE	Your affiliation and title: General Manager (Technical Services)
Telephone/Fax Number: 267-363 9116/267-390 4640	E-mail address: gmotsewabagale@burs.org.bw

1.11 Is there any other technical assistance (TA) from other development partners to enhance the capacity of the customs? Yes, BURS is receiving support from the EU, through the SADC Customs Modernization Project and the WCO in the implementation of the SACU Reform and Modernization project. Further, USAID continues to provide assistance whenever requested by BURS on short term projects.

Is SIDA offering TA for introducing the system based on "Rules of Origin"? Yes. IDA has given short term training to BURS staff on Rules of Origin. BURS does not guarantee the continuation of the TA.

• **Question regarding the situations of coordination with other related organization such as police, immigration, quarantine, etc.**

1.12 Do you have any close coordination with other related organization such as police, immigration, quarantine, etc.? Yes
Do you have any difficulties for the coordination with them? Yes, the coordination is not formalized. Hence at times there is duplication of work and conflicts in terms of role clarity.

Question regarding the legal framework for establishment of OSBP

1.13 Are there any progress regarding the bilateral agreement for introducing OSBP, especially between Botswana and Namibia? Not yet, the two parties have not yet met to negotiate the Bilateral Agreement. However we are informed that the Botswana Government will soon approach Namibia to discuss the way forward.

1.14 Was the first meeting to exchange views between 2 countries held in February 2010? No.

1.15 Are there any recent progress regarding the domestic legal framework for the establishment of OSBP in Botswana? Not yet.

1.16 Authorization to allow any host countries to conduct custom procedures in Common Control Zone(s) – Not yet

(2) Concrete measures to operate OSBP

• **Status of current facilities and necessary facilities at the border for OSBP**

2.1 Do you have any plan to introduce new facilities that would be necessary for the implementation of OSBP? e.g. X-Ray facility for goods verification or others as recommended by USAID Report) : Yes- However, initially it is intended that Namibia would build the facilities on her side to host the X-Ray equipment as it may be costly for both countries to introduce scanners on both sides of the common border. In addition there may be need to realign the OSBP control zone to ensure effective and

there is still need to conduct a TNA based on the OSBP

What were the results of the needs analysis?

1.4 Did you make clients satisfaction survey, as written in USAID Report?

What is the result of the survey? Yes, A Client Satisfaction survey has been conducted focusing on the whole BURS organization.

1.5 Did you establish the Customs Business Forum (in August 2007), as written in USAID Report? Yes, the Forum has been established.

If so, what are the current activities of the Forum? Recent forum activities include two workshops held in November 2009 on the introduction of the AEO Programme in Botswana and on Customs Procedures relating to valuation of second hand motor vehicles and bonded warehouses. Another workshop is scheduled for 12th March 2010 to consult on the BURS intention to introduce Processing Fees.

1.6 Do you have a plan to conduct Time Release Study, as written in USAID Report?

Is it already progressing, or what was the result? Preparations are underway to conduct the TRS. Study in the early part of the 2010/11 financial year, which commences in April, 2010.

1.7 Would you explain the current status of the profiling methods, risk analysis, database for risk management? The ASYCUDA selectivity module is used for Risk Management. However there is need to develop a more robust system which will address all potential risks.

1.8 Would you explain the current status of the training of staffs?

What kind of training programs have been done, e.g. Risk management, tariff assessment, tariff structure, etc.? BURS regularly conducts in-house training for its customs staff to identified topics. Such training is also complemented by external training which is donor funded. Recently BURS conducted training for its customs personnel on Risk Management.

1.9 What kind of training curriculum do you have?

Could you give us more information of its contents, the number of trainees, frequency of the seminars, etc. BURS currently uses a generic curriculum which was developed through assistance from the donor community. A new curriculum is however being developed in house

1.10 Do you use any manuals and/or guidelines for effective management and operations? Guidelines are developed and published in the BURS intranet for access by all field staff. Currently BURS has engaged a consultant to update all the guidelines. The consultant has produced a draft which is being reviewed by management for implementation with effect from 1st April, 2010.

If so, do you need (any assistance) to improve those manuals and/or guidelines?

Given that customs work is ever changing, there may be need in the future to seek assistance to develop new guidelines or update existing ones.

constraints which may result in the construction of staff houses being delayed.

2.6 Do you have any implementation timeline or "Roadmap" for such improvement? The road map is still to be developed based on the envisaged negotiations with Namibia. However the study had made some indicative timeframes which appear reasonable.

(3) Current situations of regional trade and transport

- 3.1 Current volume and contents of trade and transport
Would you check the data in Table 1 to Table 4 (below at the bottom of this questionnaire), and add new data after 2008? (These Tables were extracted from the USAID Report, which were based on the data of Namibian side. Could you give us the data of Botswana side?) Yes, the data is provided on the table
Traffic Eastbound and westbound, tones, values (Table1 &2)
Passengers (Table 3), Vehicles (Table 4: Could you give us new data after 2008?)
- 3.2 Could you give us your forecast of the traffic in the future?
Table 6 was a projection made in 2008, but is this right?
Do you have any new projection?
- 3.3 Could you give us the estimated time (days) between Walvis Bay and Gaulteng (including clearance time at the border)? : past, current, and projection
- 3.4 Could you give us the estimated time of clearance at the border? : past, current, and projection : Previous – up to 6 hours, current –up to 1 hour and projection – less than 30 minutes
- 3.5 How much was the time of clearance at the border already reduced in the past?
Is it true that it already reduced from 4 hours to less than 1 hour? (This is based on the information from other JICA survey) Yes
- 3.6 How much will the time of clearance be reduced to pass the border by introducing OSBP at Mamuno? [Perhaps 3~5hours, as mentioned in USAID Report?] -The target is to have the clearances done in less than 30 minutes
- 3.7 Do you have any plan of improvement of transportation infrastructure between Botswana and Namibia on the Trans Kalahari Corridor? The question would be most appropriately addressed by the Ministry of Infrastructure and Communications
Are there any Feasibility Studies conducted and/or any other plans? We are not aware of any. The question is more relevant to the Ministry of Infrastructure and Communications.

Table 1: Traffic Eastbound on the Trans Kalahari Corridor (Namibia Botswana Border)

efficient flow of traffic.

2.2 Do you have any plan to construct any new buildings at the border post?
e.g. new inspection site, new building for verification of goods and/or investigation of trucks or new building for staffs – Yes, based on the identified needs

Are there any plan or buildings that are already constructed? Yes

2.3 If applicable, did you already allocate the necessary budget for the implementation of such plan(s) mentioned in 2.1, 2.2 above? No, because of the tight budgetary situation in Botswana.

2.4 Do you have any other plan to establish other border post in addition to Mamuno? Yes. How about the border post at the boundary to South Africa? Yes, it is intended to roll out the OSBP to borders with Zambia, South Africa and Zimbabwe, subject of course to the smooth operations of the Mamuno OSBP and financial resources being made available. This is expected in the Medium to long term.

• Current situations of custom procedures, system, and institutions

2.5 Are there any necessity and/or any plan of improving the following issues? Yes, they are at various levels of design or implementation
(The issues below were mentioned in the USAID Report.)

- Information sharing of between Namibia

Single administration documents (SAD) vehicle registration, etc. – SAD is implemented on both sides of the border post.

Connection of ASYCUDA++ of both countries – Both countries use the ASYCUDA+

- Joint inspection: Joint operations have not commenced as they will be subject to the enactment of n OSBP legislation, which is intended to address the issue of hosting officials of each country in each others territory. This is a very fundamental aspect of an OSBP operation

- Authorized Economic Operator (AEO) System (already introduced in 2008?) – An AEO framework is being developed an expected to operate before the end of 2010.

- Risk management framework (improved in 2008?) – A Risk Management framework is also being developed

- Customs Transit Bond Guarantee System -

- Client Service Charter (adopted in 2008?) – A Client Charter has been developed and awaits approved by BURS management for implementation during 2010.

- Increasing the number of inspection staff at the border – Yes, however this will be dependent on availability additional staff houses. BURS has experienced budgetary

Table 4: Trans Kalahari Vehicle Traffic

Year / Months	Commercial Vehicles		Private Vehicles			
	arrival	departure	total	arrival	departure	total
Jun-07	760	645	1,405	3,703	1,260	4,963
Jul-07	708	654	1,362	2,353	2,190	4,543
Aug-07	1,401	1,101	2,502	6,153	3,976	10,129
Sep-07	844	807	1,651	2,335	2,514	4,849
Oct-07	871	575	1,446	1,563	1,555	3,118
Nov-07	576	490	1,066	1,676	1,727	3,403
Dec-07	749	643	1,392	3,620	3,005	6,625
Jan-08	820	729	1,549	3,909	3,890	7,799
Feb-08	640	627	1,267	1,773	1,803	3,576
Mar-08	767	794	1,561	2,767	2,264	5,031
Apr-08	778	637	1,415	1,565	1,534	3,099
May-08	730	697	1,427	2,514	2,441	4,955
Totals	9,644	8,399	18,043	33,931	28,159	62,090

Source: USAID, FEASIBILITY STUDY OF ESTABLISHING ONE STOP BORDER POSTS ON THE TRANS KALAHARI CORRIDOR, 2008.8.

Table 5. Projections for Daily Traffic on the TKC

Year	Commercial Vehicles		Private Vehicles		Travelers	
	Commercial Vehicles	Private Vehicles	Commercial Vehicles	Private Vehicles	Travelers	Travelers
Aug-07	49	167	771	49	167	771
2009	55	190	910	66	209	964
2010	63	217	1,074	90	261	1,205
2011	72	247	1,267	122	326	1,506
2012	82	282	1,495	166	407	1,883
2013	93	321	1,764	226	509	2,353
2014	106	366	2,082	307	637	2,942
2015	121	418	2,457	417	796	3,677

Source: USAID, FEASIBILITY STUDY OF ESTABLISHING ONE STOP BORDER POSTS ON THE TRANS KALAHARI CORRIDOR, 2008.8.

Thank you very much for your cooperation.

Table 1: Trans Kalahari Vehicle Traffic

2004 Total	183,891	511,357
2005 Total	529,512	629,592
2006 Total	144,690	748,055
2007 Total	195,955	1,142,456
2008 Total Estimate*	306,270	1,593,005

* Note: January - June 2008

Source: USAID, FEASIBILITY STUDY OF ESTABLISHING ONE STOP BORDER POSTS ON THE TRANS KALAHARI CORRIDOR, 2008.8.

Table 2: Traffic Eastbound on the Trans Kalahari Corridor (Namibia Botswana Border)

Year	Tonnes		Value (N\$'000)		Value (BWP'000)	
	2004 Total	183,891	511,357	2005 Total	529,512	629,592
2006 Total	144,690	748,055	2007 Total	195,955	1,142,456	937,647
2008 Total	158,301	1,522,097	2009 Total	293,982	1,522,097	1,522,097

Source: USAID, FEASIBILITY STUDY OF ESTABLISHING ONE STOP BORDER POSTS ON THE TRANS KALAHARI CORRIDOR, 2008.8.

Table 3: Summary of TKC Passenger Traffic

Year	Citizens		Non Citizens		Total	
	Arrivals	Departure	Arrivals	Departure	Arrivals	Departure
2005	27,732	28,971	54,076	55,557	81,808	84,528
2006	27,755	28,464	53,719	56,633	81,474	85,097
2007	32,992	35,617	62,198	65,025	95,190	100,642
2008*	19,964	20,490	31,565	34,763	51,529	55,253
2009						106,782

Source: USAID, FEASIBILITY STUDY OF ESTABLISHING ONE STOP BORDER POSTS ON THE TRANS KALAHARI CORRIDOR, 2008.8.

Note: *Partial Year (January to June)

March 3, 2010

Mamuno Border Post (Botswana side)

To whom it may concern,

In response to the request submitted by the Government of Botswana on the Project for "Establishment of a One Stop Border Post in Botswana" (the Project), Japan International Cooperation Agency (JICA) decided to dispatch the Survey Team from 8th March to 12th March, 2010. Objective of the survey is to identify the current situation and challenges of introduction of OSBP (One Stop Border Post) in Botswana and obtain detailed information for the Project. The Team will also conduct a field survey at Mamuno border post.

In connection with this survey, please prepare your answers to the attached questionnaire and kindly provide the Team with your answers by the time the Team visits Mamuno Border Post on 11st March. Answer sheets can be filled either by handwriting, typewriting, or by attaching booklets, copies of relevant materials, etc.

We deeply appreciate your kind consideration in this matter and look forward to discussing with you various matters regarding the Project during our stay in Botswana.

Thank you in advance for your cooperation.

Sincerely yours,

Juichi INADA, Consultant to JICA Survey Team e-mail: jinada11@aol.com

Please add your name, affiliation, title, contact telephone/FAX number and e-mail address for further contact and information:

Name:	Patronella Zakaapi	Your affiliation and title:	Principal Customs Officer
Telephone/Fax Number:	6569013	BURS 5	E-mail address:
Fax - 6592271			pzakaapi@burs.org.bw

Questionnaire

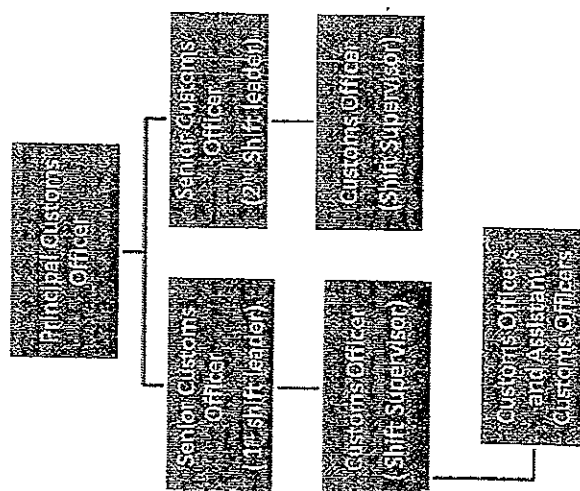
JICA Team obtained and read the USAID Report (Feasibility Study for Establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor, Aug. 2009). The following questions are made with a view to obtain updated information as well as to clarify the relevant data.

(1) Operational system and structure at the Border Post**1.1 Would you explain the latest (current) organizational structure of this Border Post?**

Do you have a chart of the structure of customs operations?

Are there any changes regarding the organizational structure of the Border Post in recent years?

- Our unit structure is composed of three units being: departure, arrival and the cashier office.
- Departure side is manned by three officers, two in the office and one at the boom gate. The officer at the boom gate in most cases is accompanied by Police officers. Arrival side is also manned by three officers deployed as above. Cashier office structurally was supposed to be manned by two officers but due to lack of space it is only operated by one officer on rotational or shift basis.
- Organizational structure of the Border Post:



- There have been no changes in regards to the organizational structure of the border post.
- 1.2 How many staffs are in this border post? (6 persons x 2 shifts?)
How many hours/shifts are they working in a day?
Do you have any plan of increasing the number of staff, e.g. for customs inspection?
- There are 17 officers in the border – 9 and 8 persons x 2 shifts.
 - Each shift works 8.75 hours in a day.
 - Yes there are plans to increase staff as soon as we have adequate staff accommodation.
- 1.3 Would you explain the current customs procedures including inspection procedures (verification of goods, inspection of trucks) for imports, exports and transit for them?
Are most goods crossing the Mamuno border transit goods?
How do you implement tracking of goods (transit or imports)?
Is there any plan of improvement or changes of the customs procedures at the Border Post?
- Verification of goods – goods are verified by reconciling the invoices against description in the bill of entries, then the declaration is keyed in for assessment and collection of due duties and taxes.
 - Physical inspection of trucks – inspection of trucks is done but not intensely as we would like to due to lack of equipment i.e. searching bays, forklifts, scanners/ detectors e.t.c.
 - If goods are selected for physical examination, they are off loaded at the parking lot for thorough inspection which is very tedious and time consuming
 - Export and transit goods
 - Export goods - Documents are also checked against invoices and thereafter keyed in for assessment, physical examination is done randomly.
 - Transit goods – the clearance is done as above for export of goods. For trucks which are sealed, the seal is checked whether it's still intact, also trucks that are sealable are sealed by customs seal to be broken by customs officials at the point of exit. Sometimes seals are broken for goods verification.
 - Most of the goods that pass through Mamuno border are transit goods to South Africa and our Northern borders.
 - Currently there are no plans to make some changes or improvements of customs procedures
- 1.4 What kinds of training programs for staffs have been done here at this border post?
How often have those training programs been held and how often did staffs participate into those programs?
Are those training program necessary?

- Some of the staff has been to the following training programs:
 - Risk management
 - Border controls
 - Protection against radiation material (safety & security)
- The trainings are coordinated by the Divisional Training Unit. The officers are normally nominated by the training unit on a need basis when on offer as informed in most cases by the divisional training plan.
The courses are necessary as they equip members of staff with new ideas and skills.
- 1.5 How do you coordinate with the staffs of other ministries (such as police, immigration, quarantine, etc.)?
How do you share the information among customs and their branches?
- The coordination with staff of other ministries is through meetings, savings and telephonically.
 - We share information among customs through e-mail and through the phone.
- (2) Facilities, equipments, and information management
- 2.1 What are the situations of facilities and equipments at this border post?
Are there any new facilities (e.g. new building for inspection, parking place, weighbridges) or equipments (e.g. detectors, computers) introduced in recent years?
Do you have any plan to improve or increase the facilities and equipments in the future? Or, are the facilities and equipments already enough for your operations?
- Facilities and equipment at this border post are inadequate. We do not have any/ new buildings for inspection though there is an old weigh bridge office owned by Roads Department. We do have computers and a small radioactive material detector. Plans of improvements are there should funds be available. We are also thinking of having a searching bay, fork lifters, radiation detecting machines or equipment.
- 2.2 How many cases of illegal goods did you detect at the border post in the past?
Do you have any statistics of the results of such detection?
- Numbers of cases of illegal goods detected over the past years are as follows:
 - o 2006 – 3 cases
 - o 2007 – 4 cases
 - o 2008 – 3 cases
 - o 2009 – 22 cases
 - o 2010 – only two (2) cases so far.

3.2 How have you been responding to those challenges (difficulties, problems)?

- Indeed some of the challenges are not easy to overcome, but we have been responding to some of these challenges by encouraging staff to be innovative, planning and prioritizing their tasks and at times improvising some of the situations.

3.3 Do you have any plan to improve the situations of those challenges?

- The divisional management is aware of our situation and they are looking into upgrading the border facilities. Plans are underway to address these problems by providing adequate staff accommodation, increasing staff and providing tools/equipment to enhance our detection capabilities.

3.4 Do you have good relations with the freight forwarders?

Do you have any problems?

What should be improved, if any?

- The freight forwarders are not competent with their job, we come across a lot of mistakes on the SAD forms when processing.
- I think Customs officials from Namibia and Botswana must address the competence of the freight forwarders to bring them to an accepted level or standard either through forums to up skill them on a number of customs procedures.

Thank you very much for your cooperation.

2.3 How do you perform inspection of cargoes and trucks? (Number of staffs, what kind of equipment do you use, how long it takes, etc.) The Team is aware that according to the USAID Report, "For imports into Botswana, Customs generally does the inspection and release at the destination." (August 2008)

- The inspection of cargo and trucks at this border is still done manually. Two to three officers do the inspection. The inspection takes a bit of time, ± 30 minutes as the job is done manually.

2.4 What are the current situations of information management?

For instance, how about the situations of the following issues?

- Information sharing of between Namibia border post and your border post
- Single administration documents (SDA), vehicle registration, etc.
- Connection of ASYCUDA++ of both countries (not yet connected?)
- Information sharing between Namibia border and our border post is excellent. We meet regularly to share information from intelligence relating to new searching skills, vehicle fraud, new methods of concealments, duties & taxes evasion methods, smuggling of restricted and prohibited goods etc.
- Single Administration documents (SAD) – we have a common SDA form which makes our jobs easier in terms of document processing & assessment
- Vehicle registration –
- Connection of ASYCUDA++ - it is connected but due to poor network system in that part of the country, we are unable to access (we hope our Information Technology Office in Gaborone, together with the network provider, the problem will be resolved).

(3) Challenges (Others or in general)

3.1 What are the challenges (difficulties, problems) for effective operations of customs procedures at your border post?

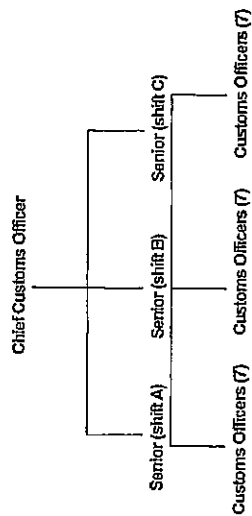
- The challenges that we face are: - poor infrastructure
- Lack of facilities/equipment – searching bay, detectors etc.
- Shortage of staff
- Inadequate staff accommodation which hampers plans to increase staff.

Questionnaire

JICA Team obtained and read the USAID Report (Feasibility Study for Establishment of OSEP on the Trans Kalahari Corridor, Aug. 2008). The following questions are made with a view to obtain updated information as well as to clarify the relevant data.

(1) Operational system and structure at the Border Post

1.1 Would you explain the latest (current) organizational structure of this Border Post?



Do you have a chart of the structure of customs operations? **NO**

Are there any changes regarding the organizational structure of the Border Post in recent years? **NO**

1.2 How many staffs are in this border post?

- 23 Customs & Excise Officers

How many hours/shifts are they working in a day? (6 persons x 3 shifts?)

-Morning shift: (07h00 -15h00) 8 hours

-Afternoon shift: (15h00 – 24h00) 9 hours

-Two shifts are working 17 hours per day

Do you have any plan of increasing the number of staff, e.g. for customs inspection?

Yes, officers will be appointed to work on the new scanner

March 3, 2010

Butepos Border Post (Namibia side)

To whom it may concern,

In response to the request submitted by the Government of Botswana on the Project for "Establishment of a One Stop Border Post in Botswana" (the Project), Japan International Cooperation Agency (JICA) decided to dispatch the Survey Team from 8th March to 12th March, 2010. Objective of the survey is to identify the current situation and challenges of introduction of OSEP (One Stop Border Post) in Botswana and Namibia, and obtain detailed information for the Project. The Team will also conduct a field survey at Butepos border post.

In connection with this survey, please prepare your answers to the attached questionnaire and kindly provide the Team with your answers by the time the Team visits Butepos Border Post on 11th March. Answer sheets can be filled either by handwriting, typewriting, or by attaching booklets, copies of relevant materials, etc.

We deeply appreciate your kind consideration in this matter and look forward to discussing with you various matters regarding the Project during our stay in Namibia.

Thank you in advance for your cooperation.

Sincerely yours,

Juichi INADA, Consultant to JICA Survey Team e-mail: jinada11@aol.com

Please add your name, affiliation, title, contact telephone/FAX number and e-mail address for further contact and information:

Name: Immanuel Undjee Kaeka	Your affiliation and title: Chief Customs & Excise Officer
Telephone/FaxNumber: +26462560401	E-mail address: Immanuel.kaeka@gov.mof.na
+26462560418	

How do you implement tracking of goods (transit or imports)?

- Transit: Goods in transit are given time limit and once the given time limit is expired and the consignment did not reach the point of exit, Customs takes necessary action.

Is there any plan of improvement or changes of the customs procedures at the Border Post?

- Yes, the plan is there. The erection of the Scanner is one of the changes at this Border Post which is underway.

1.4 What kinds of training programs for staffs have been done here at this border post?

- ODS
- Excise
- Asyouda ++

1.5 How often have those training programs been held and how often did staffs participate into those programs?

- ODS twice and staff members participated fully in these programs

Are those training program necessary?

Yes,

1.6 How do you coordinate with the staffs of other ministries (such as police, immigration, quarantine, etc.)?

We are coordinating through information sharing and meetings

How do you share the information among customs and their branches?

- The information sharing is base on specific consignment, illegal goods, statistics

(2) Facilities, equipments, and information management

2.1 What are the situations of facilities and equipments at this border post?

- We have examination facilities, but not equipment (Forklift)

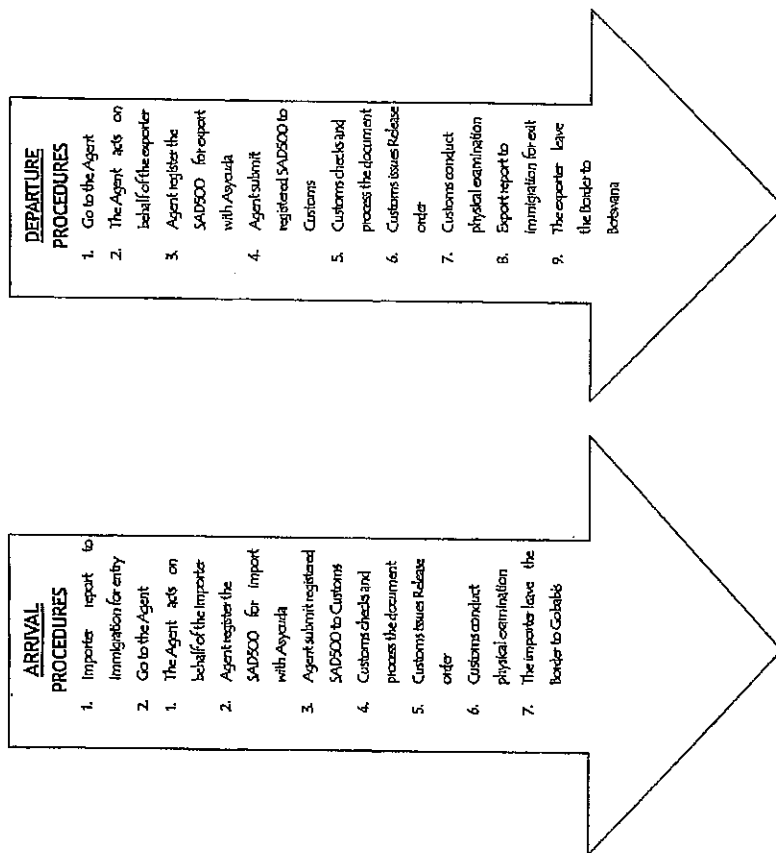
Are there any new facilities (e.g. storage, weighbridges) or equipments (e.g. X-ray detectors, forklift truck) introduced in recent years?

- Scanner is underway

Do you have any plan to improve or increase the facilities and equipments in the future?

- Yes, if the budget allows us to do so.

1.3 Would you explain the current customs procedures including inspection procedures (verification of goods, inspection of trucks) for imports, exports and transit for them?



23/01/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE /RE EXPORTED
30/01/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	RE EXPORTED
03/02/2010	NAILS, TACKS, SCREWS	SMUGGLED	FINE
07/02/2010	MAN CLOTHES	SMUGGLED	FINE
08/02/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE / RE EXPORTED
11/02/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE
15/02/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE/ RE EXPORTED
16/02/2010	CLOTHES	SMUGGLED	FINE
03/03/2010	FURNITURE	SMUGGLED	FINE
03/03/2010	CLOTHING MATERIAL SHOES	SMUGGLED	FINE
05/03/2010	FURNITURE	SMUGGLED	FINE
06/03/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE/R EXPORTED
22/03/2009	TRUCK	SMUGGLED	PENDING INVESTIGATION
20/01/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	PENDING INVESTIGATION
07/02/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	PENDING INVESTIGATION
18/02/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	PENDING INVESTIGATION
18/02/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	PENDING INVESTIGATION
26/02/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	PENDING INVESTIGATION

2.3 How do you perform inspection of cargoes and trucks? (Number of staffs, what kind of equipment do you use, how long it takes, etc.)

- The examination of cargoes and trucks are done manually and it takes us 30 minutes to two hours, depending on the size of the consignment

When do you use weighbridges?

- We don't have weighbridges

2.4 What are the current situations of information management?

For instance, how about the situations of the following issues?

- Information sharing of between Namibia border post and your border post
- Single administration documents (SDA), vehicle registration, etc.
- Connection of ASYCUDA++ of both countries (not yet connected?)

(3) Challenges (Others or in general)

3.1 What are the challenges (difficulties, problems) for effective operations of customs procedures at your border post?

- The smuggle of restricted cars has increased rapidly at this Border Post,

2.2 How many cases of illegal goods did you detect at the border post in the past?
Do you have any statistics of the results of such detection?

STATISTICS

DATE	DESCRIPTION OF GOODS	PURPOSE	ACTION TAKEN
08/02/2007	MAN AND WOMAN CLOTHES	SMUGGLED	FINE
13/06/2008	COSMETICS	SMUGGLED	FINE
12/08/2008	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE
28/02/2009	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE
04/04/2009	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE / RE-EXPORTED
04/04/2009	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE / RE-EXPORTED
09/05/2009	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE /RE EXPORTED
21/06/2009	DECODES	SMUGGLED	FINE
01/07/2009	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE
09/07/2009	MAN&WOMAN CLOTHES	SMUGGLED	FINE / RE EXPORTED
14/07/2009	HANDBAGS & EARRINGS	SMUGGLED	FINE
25/07/2009	PILLOWCASE & SEAT COVER	SMUGGLED	FINE
12/08/009	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE
15/08/2009	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE /RE EXPORTED
21/08/2009	CLOTHING MATERIALS	SMUGGLED	FINE/RE-EXPORTED
25/08/2009	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE/RE- EXPORTED
11/10/2009	CLOTHING MATERIAL	SMUGGLED	RE EXPORTED
11/10/2009	CASSETTES	SMUGGLED	SEIZURE
12/10/2009	MOTOR	SMUGGLED	FINE
16/11/2009	MOTOR VEHICLE	SMUGGLING	FINE /RE EXPORTED
17/11/2009	EARRINGS	SMUGGLED	FINE
18/11/2009	JEWELLERY BEARRINGS	SMUGGLED	FINE
24/11/2009	CLOTHES	SMUGGLED	FINE
01/12/2009	CLOTHES	SMUGGLED	FINE
01/12/2009	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE
02/12/2009	VEGETABLES	SMUGGLED	FINE AND
08/12/2009	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE & VAT PAID
13/01/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE/ RE EXPORTED
14/01/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE /RE EXPORTED
17/01/2010	MOTOR VEHICLE	SMUGGLED	FINE/ RE EXPORTED
22/01/2010	FURNITURE	SMUGGLED	FINE

- Smugglers are importing these with fake registration documents
- 3.2 How have you been responding to those challenges (difficulties, problems)?
- We normally share the information with the Namibia Police, and they contact Interpol and Interpol gives the correct information about the cars in question.
- 3.3 Do you have any plan to improve the situations of those challenges?
- Yes,
- 3.4 Do you have good relations with the fright forwarders?
- No
- Do you have any problems?
- Most smuggle activities come through fright forwarders
- What should be improved, if any?
- Clear education must be given fright forwarders

Thank you very much for your cooperation.

(4) ナミビア・ロジスティック協会 (NLA)

naMarch 5, 2010

The Namibia Logistics Association (Namibia)

To whom it may concern,

In response to the request submitted by the Government of Botswana on the Project for "Establishment of a One Stop Border Post in Botswana" (the Project), Japan International Cooperation Agency (JICA) decided to dispatch the Survey Team from 8th March to 12th March, 2010. Objective of the survey is to identify the current situation and challenges of introduction of OSBP (One Stop Border Post) in Botswana and Namibia and obtain detailed information for the Project. The Team will also conduct a field survey at Mamuno/Buitepos border post.

In connection with this survey, please prepare your answers to the attached questionnaire and kindly provide the Team with your answers by the time the Team visits your association on 11th March. Answer sheets can be filled either by handwriting, typewriting, or by attaching booklets, copies of relevant materials, etc.

We deeply appreciate your kind consideration in this matter and look forward to discussing with you various matters regarding the Project during our stay in Namibia.

Thank you in advance for your cooperation.

Sincerely yours,

Juichi INADA, Consultant to JICA Survey Team e-mail: jinada11@aol.com

Please add your name, affiliation, title, contact telephone/FAX number and e-mail address for further contact and information:

Name:	Your affiliation and title:
Namibia Logistics Association	Secretary general
Telephone/Fax Number	E-mail address:
www.nla.og	

share information or discuss any issues? Yes in planning 3 per year
 If so, what are the issues of discussions (or negotiations) with them?
 Various will be dealt with in meeting
Thank you for your cooperation.

Questionnaire

(1) The role and activities of Namibia Logistics Association (NLA)

1.1 When was NLA established?

See website

1.2 How many members (traders) are there in NLA?

See website

1.3 What are the objectives and main activities of NLA?

See website

1.4 What is the view of NLA on the establishment of OSBP?

Supportive, work with TKC Secretariat

1.5 How do you think NLA can contribute to the establishment of OSBP?

See 1.4

(Note) A "One Stop Border Post" (OSBP) aims at rectifying the current disorganized land border management by combining the multiple border processes that are regarded as the main cause of the delay at land border posts.

(2) Challenges at the border

2.1 Would you give us your views on the problems, if any, in obtaining customs clearance at the border, especially Buitepos border post between Namibia and Botswana?

We do not trade, our members do and they will be at meeting

2.2 Do you have any specific comments/views/desires on the problems, if any, of inspection operations in Namibia and Botswana respectively?

See 2.1

(3) Responses

3.1 How have you been responding to those challenges (difficulties, problems)?

Do you have any plans/solutions to overcome such issues?

See 2.1

3.2 What kind of activities is NLA doing for better transportation and better customs clearance, especially on the Trans Kalahari Corridor?

See 2.1

3.3 Does the NLA conduct any training program or hold seminars for drivers and/or traders with a view to enhance their knowledge or provide updated information on customs clearance?

Driver development programme

(4) Relationship with the Customs of Namibia

4.1 What kind of relationship do you have with the Namibia Customs and Excise (NCE)?

Very good

4.2 Are there any (periodical) meetings held between the NLA and the NCE, so as to

Questionnaire

March 3, 2010

Trans Kalahari Corridor Secretariat (Namibia)

To whom it may concern,

In response to the request submitted by the Government of Botswana on the Project for "Establishment of a One Stop Border Post in Botswana" (the Project), Japan International Cooperation Agency (JICA) decided to dispatch the Survey Team from 8th March to 12th March, 2010. Objective of the survey is to identify the current situation and challenges of introduction of OSBP (One Stop Border Post) in Botswana and Namibia, and obtain detailed information for the Project. The Team will also conduct a field survey at Mamuno and Bullepos border post.

In connection with this survey, please prepare your answers to the attached questionnaire and kindly provide the Team with your answers by the time the Team visits Trans Kalahari Corridor Secretariat on 12th March. Answer sheets can be filled either by handwriting, typewriting, or by attaching booklets, copies of relevant materials, etc.

We deeply appreciate your kind consideration in this matter and look forward to discussing with you various matters regarding the Project during our stay in Botswana.

Thank you in advance for your cooperation.

Sincerely yours,

Juichi INADA, Consultant to JICA Survey Team e-mail: jirada11@aol.com

Please add your name, affiliation, title, contact telephone/FAX number and e-mail address for further contact and information:

Name:	Your affiliation and title:
Bevan Simataa	Executive Director
Telephone/Fax Number:	E-mail address:
+264 61 250 071 (o)	bevan@tkcmc.com
+264 61 250 074 (f)	

(1) Organization and activities of Trans Kalahari Corridor Secretariat

1.1 What kind of activities is the Trans Kalahari Corridor Secretariat doing for promoting trade and transportation on the Trans Kalahari Corridor?

What is the role of the "Trans-Kalahari Corridor Management Committee"?

Improving Trans Kalahari Corridor operations and implementing the SADC Transport & Trade Protocols commitment to regional corridor performance.

1.2 Are you taking any concrete measures to improve the procedures to cross the borders on the Trans Kalahari Corridor?

Yes, Simplifying and harmonizing customs/transport procedures, Common transit procedures, facilitating pre-clearance of goods and implementing joint border controls and management (One Stop Border Posts), Accreditation of Authorised Economic Operators, Risk based approach, transport law enforcement, establishment of truck stops, etc. .

What is the "Action Plan to realize the Trans-Kalahari Memorandum of Understanding"?

We have a multi-year Action Plan Matrix. We have attached it for your information.

1.3 Do you have close relationships with the Botswana Unified Revenue Service (Customs and Excise) and the Namibia Customs and Excise?

Yes, All 3 Customs Administrations of the TKC, i.e. Botswana, Namibia and South Africa are part of our primary drivers of Customs related deliverables.

(2) Current situations of coordination between Botswana and Namibia

2.1 What are the progresses in recent years in terms of customs union and trade facilitation?

All Member States of TKC are members of the Southern Africa Customs Union (SACU) which is already a Customs Union and SADC which envisages establishing a Customs Union in 2010.

Did the MoU among Botswana, Namibia & South Africa regarding TKCMC concluded in 2003?

Yes, signed on November 3, 2003

- (3) Current situations of regional trade and transport**
- 3.1 If you have, would you provide us with the latest data of the volumes and their contents of trade and transport, and the shift of the figures in the past?
Traffic Eastbound and westbound on the Trans Kalahari Corridor
Vehicles, passengers, goods, tones, values (Pages 14 -15 of study)
- 3.2 Do you have the figures of the projection of the traffic in the future?
Total passenger vehicles crossing the border by 2015 are projected between 418 & 796
Total number of passengers by 2015 to cross the border is projected at 2457 & 3677
Commercial traffic by 2015 is projected between 121 & 417
- 3.3 Do you have any data of estimated time (dates) between Walvis Bay and Gauteng (including clearance time at the border): past, current, and future estimation?
Past: 3 days (48hrs) – Determined by company's travel plans and the speed as well as the rests in-between
Future: 1-2 days
- 3.4 Do you have any data of estimated time of clearance at the border: past, current, and future estimation?
Past: 1 – 2 days
Current: less than 2 hrs
Future: 30 min – 1hrs
- How much time was already reduced in the past?
See answer above (3.4.)
- How much time will be reduced to pass the border by introducing OSBP?
3 – 5 hrs on a one way trip between Walvisbay & Gauteng
6 – 10 hrs per round trip

- Are there any agreements on introduction of OSBP at their borders? (These are written in USAID Report that was conducted in August, 2008)
(Feasibility Study for Establishment of OSBP on the Trans Kalahari Corridor, Aug, 2008)
- Yes indeed, both Botswana and Namibia have agreed to establish OSBP at Mamuno and Trans Kalahari Border Posts. The system will be extended to Pioneer Gate (Botswana) and Skilpadshak (South Africa) Border posts at a latter stage to complete streamlined facilitation on the entire corridor
- 2.2 Are the customs procedures becoming simpler and well coordinated, introducing joint transit procedures in recent years?
Yes
- Are these really progressing and working well? (Those are also mentioned in USAID Report 2008.)
Yes they are progressing well.
- 2.3 Were the following customs procedures and systems already introduced?
(All mentioned in USAID Report)
- These procedures are work in progress. However, risk management and client charters are operational in some Members States, but require harmonisation on the corridor.
- AEO (Authorized Economic Operator) System
 - Risk management framework
 - Joint Customs Transit Bond Guarantee System
 - Sharing data by connecting ASYCUDA++ of both countries
 - Client Service Charter
- 2.4 Are there any progress regarding the bilateral agreement for introducing OSBP?
Any progress in recent years, any conclusions?
e.g. Act to regulate the operation, management, and maintenance of custom procedures, etc.
- National workshops to present findings and recommendations of the Feasibility study were conducted in Botswana and Namibia at technical, Managerial and Political levels. We have been given a go ahead to establish National Committees, which are already in place. A bilateral meeting of the two countries is now scheduled to take place in the 2nd quarter of 2010

4.2 How has TKCS taken initiatives, if any, in overcoming such challenges?

The TKC Secretariat through its programme of action has embarked on addressing key initiatives that would improve facilitation. Such initiatives include, introducing OSEP, streamlined procedures such as risk Management system, harmonisation of weighbridge procedures, introduction of AEO, Client Service Charter, etc.

Do you have any specific comments to the problems of each side of the customs procedures including inspection operations in Botswana and Namibia respectively?

Botswana mainly deals with transit traffic which constitutes about 96%, hence little efforts are made to ensure compliance with broad core requirements of facilitation. Namibia on the one side has to ensure compliance with all aspects of the cargo clearance including the collection of VAT, Customs (duties where applicable) and enforcement thereof.

Similarly each Customs Administration conducts its own inspection, the result of the inspection of which are not very often shared counterpart Administration, which in itself subject the cargo to double inspection in some cases.

Thank you for your cooperation.

3.5 Do you have the data of estimated figure of the Cargo and Vessels at Port of Walvis Bay?: past, current, and future estimation (see Table1 at the bottom)

Table 1: Cargo and Vessel at Port of Walvis Bay

	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Total Containers (TEU)	148,234	183,625	264,224
Total Bulk and Break Bulk ('000 tonnes)	1568,948	1592,632	722,679
Total Vessels	2,384	2,509	2,716

Source: Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg Port Training Institute, and AFRICON Namibia (Pty) Ltd, *Study of the Long - term Development of the Ports of Walvis Bay and Luderitz, Namibia*, May 2007.

USAID, *FEASIBILITY STUDY OF ESTABLISHING ONE STOP BORDER POSTS ON THE TRANS KALAHARI CORRIDOR*, 2008.8.

Among them, how much was and will be the goods to Namibia, Botswana, and South Africa etc.?: past, current, and future estimation.

3.6 Are there any plans to expand the capacity of the Port of Walvis Bay: any F/S, any forecast, and any concrete plan?

Yes. The port is in the process of expanding their container terminal from

the current capacity of 250 000 TEU to a capacity accommodating 500 000 TEU capacity. Will be commissioned early in 2013

3.7 Are there any plans of improvement of transportation infrastructure in the area of Trans Kalahari Corridor: any F/S, any forecast, any concrete plan?

Yes, installation of weighbridges and revamping of structures at the border. A feasibility study for a rail line is also underway to link Namibia to Botswana and South Africa respectively.

(4) Challenges at the border

4.1 Would you give us your views on the challenges (difficulties, problems) in crossing the border (especially the Mamuno/TK border between Botswana and Namibia)?

Lack of advance information, attitudes of border agencies, Drivers without knowledge of border operations, disjointed coordination of border activities, less cooperation between Member States Agencies, lack of risk methodology supporting the ASYCUDA system.

協議議事録

3月8日（月）9:00～9:45

【日本大使館】田中書記官

辻）今次調査では、ボツワナ国（ボ国）から要請があった「Mamuno における OSBP 化促進支援プロジェクト」（本件）について、なぜ Mamuno に OSBP が必要とされているのかなど、fact-finding を行う。またナミビア国（ナ国）とも協議し、要請提出の可能性などについて探る。調査の結果、案件の必要性や妥当性が確認できれば本件採択を外務本省に働きかけ、採択後に事前調査にて案件計画の詰めを行うことを考えている。

田中）着任してから1週間であるため当地の状況はまだ把握しかねるものの、国際物流網の形成に関し日本としてどういうことができるのか、チャレンジングな課題。今回は関税局も参画するとのことで、とても心強く感じる。ボツワナ側がどういう意向を示すか分からないが、日本ができることを踏まえ、議論をうまくリードして欲しい。

辻）JICA は東アフリカ、ルスモ、チルンドで OSBP プロジェクトを実施中である。Mamuno 国境における物流や交通量は他に比べると圧倒的に少ない。しかし、ボ国とナ国の間で OSBP に関する議論が進んでいるようであり、また両国間の関係や組織的な能力は他に比べれば良い方であると思われる。そういう中で、日本として何ができるか検討したい。両国は Mamuno の OSBP をモデルにして、他国境に広げていきたい意向のようであり、モデルの構築・地域への発展といった協力は、JICA も力を発揮し易い考える。

田中）アジアやアフリカにおける国境支援の意義は、日・メコン協議や TICAD に裏づけされているからか。

辻）然り。また地域共同体形成のステップとして、国境における物流円滑化のニーズはあるだろう。特にアフリカにおける国境は何もないところに引かれているようなものではないか。

田中）SACU、SADC では南アがリーダーシップを発揮しているかといえば、そうでもない。しかし他の小国が他国を引っ張っていきける訳でもない。SADC の機能や市場規模を考えれば将来的な見込みは大きい、まだまだこ入れが必要である。例えば米国は地元企業の民活など market-oriented の協力を志向している。日本も TICAD を推進しており、日本モデルの協力ができるといいのだが。

一方、クロスボーダー分野について、本件以外にこの地域ではどのような案件があるか。

辻）ナ国のウォルヴィスベイ港の拡張が挙げられる。ナ国は欧州や北米からの物資輸入のため、南アのダーバンに替えて同港をハブにしたいとの意向がある。そうすればボ国→南アへのルート、また DRC への物流ルートが切り開ける。同港拡張については、KfW と円借款による協調融資が検討されている。実現されれば、トランス・カラハリ回廊の重要性が高まるだろう。更にルサカやナカラ回廊ともつながれば大陸を横断してインド洋へ抜けられることになる。モザンビーク北部やタンザニアへもつながることになる。南部アフリカ諸国には、南ア中心の経済・物流から脱却しなければ、という想いがあるだろう。EU は積極的にインフラ案件を実施している。アンゴラでは中国が港や鉄道案件を手掛けているし、他でも中国は道路案件を多く実施している。

円借款でアジア諸国の道路案件を実施していた頃は、人材育成の一環として地元企業に土木建築を担わせていた。しかし近年はそういった条件をつけておらず、アフリカでは地元の土木建築会社が作業を担うことがなく人材育成が進まないばかりか、中国が受注し自ら土木を担うことが

多くなってきた。しまった。

日本企業による資源開発は進んでいるか。

田中) いくつかあるが、ボ国一カ国で資源が豊富という訳ではないため、地域全体で捉える必要がある。

中長期的な視野で取り組む課題である。当地では日本のプレゼンスは大きくない。一つでも多く、日本の案件を実施していきたい。

辻) そういった観点からも、本件は良い案件となるだろう。

以上

日時	3 月 8 日(月) 10:00-11:00	場所	外務・国際協力省
協議先	外務・国際協力省他		
先方	外務・国際協力省	Ambassador Sasara C. George (Deputy Permanent Secretary)	
	財務・開発計画省 Botswana Unified Revenue Service	Boikanyo M. Mathipa (Director, Tax Policy) Keneilkwe R. Morris (Commissioner, Customs & Excise) 他 9 名	
当方	調査団員 5 名（財務省関税局・青山国際協力専門官は 8 日午後から合流）		

冒頭、当方より今次調査の目的及びスケジュールを説明。概要は以下の通り。

- 当方より、貴国から要請書を受領したが、それを取り上げるかどうか、現在検討中。そのため今次調査では特に①案件実施の必要性及び妥当性、②OSBPに係る二国間協定の進捗状況、③ナミビア側の要請取り付けの可能性を確認する旨説明。合わせてこれまで当機構が東アフリカを中心に実施してきた OSBP 案件を紹介。また OSBP 案件における JICA の一般的な支援形態につき説明。
- 先方より BURS は財務・開発計画省の所管であり、また同省は SACU 及び SADC を管轄していることから、今後 OSBP 関連の協議は財務・開発計画省を含めてほしい旨要請有り（そのため急遽、当日午後に会議を入れることとなった）。またボツワナナミビア間の OSBP については次官補（Deputy Permanent Secretary）レベルでの National Committee を設置済みであり、ボツワナ国内では Cabinet Memorandum をファイナライズ中である旨説明あり。

会議議事録

面談先	USAID
氏名	Mr. Ranga Munyaradzi, Senior Customs Adviser
日 時	平成 22 年 3 月 8 日 15:10-15:55
場 所	International Commerce Park (USAID Competitiveness Hub 事務所)
出席者	辻・馬杉・青山・鈴木・谷口・稲田
入手資料	USAID, Southern Africa Global Competitiveness Hub 関連資料一式
討議事項	内 容
開会	まず最初に、辻より訪問目的概要説明 次いで稲田より質問票項目確認
返答・説明	(1) 2008 年のレポート概要・提案は、その後ボツワナ運輸省・財務省・貿易省等を相手にプレゼンテーションをし、レポートに示された提案 (Recommendation) は両国政府に受理された。その後コンサルテーションを継続している。ボツワナ・ナミビア双方にこの件に関する委員会が設置され、現在、反応を待っている状態である。 (2) ボツワナ側は大統領を始めとても熱心であるが、ナミビア側の対応が遅く、両国間の対話の会合予定は、当初予定から遅れ、2010 年 2 月に予定されていたが、これもさらに延期された (4 月予定)。この遅延の主たる要因はナミビア側の準備の遅れである。ナミビアの NCE (関税局) は局長が不在で 3 人の副局長が 1 週間交代で局長を代行しており、実施体制が弱い。Garoeb 氏に会うと良い。ボツワナ側は BURS の Morris 局長が指揮を取っている。 (3) ボツワナ側には大きな施設はなく、ナミビア側には貨物検査のための施設が既にあるのだから、USAID の提案は、貨物検査施設を必要とする商用車・物品の通関はナミビア側で実施し、それ以外の乗客や小型車についてはボツワナ側で通関させるのが効率的というものであったが、ボツワナ側にもプライドがあり、ボツワナ側でも施設を作り実施するといっている。(注一次の財務省の会合では、財務省は資金的な効率性の観点から、当面はナミビア側通関という USAID 提案でも良いという返答があった。) しかし、それでは施設建設のための期間が必要であり、全体のプロセスを slow down させることが懸念される。施設には最小限に手を加えるだけで (minimal change) OSBP が実施できるように提案したものである。 (4) USAID は規制枠組みについての助言をすることが中心的業務であり、調査や政策対話等は行なうが、インフラ関連の支援はできない。研修事業等に関して、JICA の支援ニーズは高いと思う。 (5) Mamuno の国境税関施設には、今年の 1 月にも視察に行ったが、全体的な印象としては 2 年前と大きくは変わっていないという印象であった。ASYCUDA++ が両国で導入されているものの、未だ連結されておらず、ボツワナ側にはこの upgrade 計画があるが、実施はまだで時間がかかっている。個々の項目に関する近年の変化に関しては、現地に行って個々にその変化を聞くのが一番良いと思う。 (6) OSBP 化は、ボツワナ・ナミビア間では SACU のもとで同じ手続きが規定されており、実施は比較的容易なはずである。ただ、二つの国の法的なビジョンが同時に進む必要があり、この調和が重要である。 (7) USAID の OSBP に関する助言活動は 2010 年 9 月末でいったん終了する。その前に、これまでの活動のレビューをし、必要な修正をし、次の段階につなげていくことを考えている。次のステージは 2010 年 10 月から 6 年間の予定であり、引き続き OSBP の促進が主たる活動目的となろう。これまでは研修支援はなかったが第二段階では未定である。JICA がやることは良いことだ。
質疑応答	(青山) OSBP 化には国内の法的枠組みの整備が重要であるが、これはどこが (どの組織が) すすめるのであろうか。 (返答) Attorney General's Office である。 (青山) TRS ガイドラインを作成することが望ましく、この必要性についてはすでに 2002 年に提示されている。先日の PTC でもこれについて議論があった。 (青山) ナミビア・ボツワナ国境税関で言語的・文化的な違いはどの程度あるのか。両国税関のスタッフの給料に大きな差はあるのか。 (返答) 両国とも英語が公用語であり、言語的な障害はない。サラリーについては、ボツワ

	ナ側の BURS が独立機関であるのに対し、ナミビア側は政府機関（財務省）の一部であり公務員であるので給料はボツワナ側よりも低い。 次の財務省での会合予定時間が迫っているので、以上で面談を終了した。 （記録：稲田十一）
--	---

協議議事録

3月8日(月) 16:15~17:15

【財務・開発計画省】 Mr.Kelapile Ndobano, Deputy Secretary, Macroeconomic Policy

Mrs.Boikanyo Mathipa, Director, Tax Policy

【入国管理局】 Mr.Kago Regoeng, Lekoko Bakane, Ivy Simon

【警察】

Ndobano) ボ国、ナ国とも SADC、SACU のメンバーであり、両組織とも貿易円滑化を重要課題に挙げている。そのため OSBP の取り組みも重要課題として位置づけられている。日本に対して OSBP 化促進支援プロジェクトを要請したが、このように訪問してもらい、とても嬉しく思う。

辻) 本件はまだ採択されていないが、ナ国との協議結果も踏まえて検討する方針である。

馬杉) OSBP 確立に向けた現在の法整備の取り組み状況について承知したい。

Ndobano) USAID の報告書の提言を受け、ボ国では Secretariat of Economic and Financial Policy がリーダーする National Committee を発足し、その下に、関係省庁 (BURS、入国管理、警察など) から構成され、自身がリーダーを務める Negotiating Committee を設置した。Negotiating Committee はこれまで 2 回ほど召集しており、現在は country position paper を作成中で、この作業にあと 1~2 ヶ月を要する見込みである。

国内法整備については OSBP を実施するにあたり、他の関連国内法にどのような影響があるか、その調整が必要であるが、これまでやったことがない作業であり、時間を要している。そのため、いつまでに何が調整されるといった具体的なタイムラインを示すことは極めて難しい。

ナ国との二国間合意に向けた交渉についてはまだこれからである。まずは国内関係機関との調整を終える必要がある。Country position paper を作成し、National Committee の承認を得る必要がある。ナ国との交渉はその後である。

Mamuno の国境施設については、既存の施設を使用していく予定である。世界金融危機の影響はボ国も受けており、予算状況は厳しい。

一方、南アとの国境にアル Pioneer Gate の施設建設資金を無償またはローンで支援してくれないか。

辻) ボ国は無償資金協力対象国ではないことから難しい。また既に 4 件の円借款案件の要請を受けており (カズングラ橋建設、モルプール火力発電所、ザンベジ総合商業農業開発、トランス・カラハリ鉄道)、いずれも大規模案件である。Pioneer Gate の施設建設費用はそれほど大きいものではないと思われるが、仮に円借款で追加要請されると、ボ国の優先順位がどうなっているのか、日本側は判断に困るのではないかと個人的に思う。

Ndobano) 国内法整備のためのボ国内の調整、二国間合意形成のためのナ国との交渉など、いずれも我々にとっては未経験のことである。こうした Legal Framework 作りを支援してほしい。

辻) 確かに JICA はこれまでに他の案件で法整備支援を実施してきたが、結局 CDC に委託している。JICA はどちらかというと、法整備支援やインフラ整備よりも、職員研修に力を入れてきた。

一方、Mamuno 国境の重大な懸案は何か？交通量は他の国境に比べれば少ない方だし、通関事情も比較的良い方だと側聞するが。

Ndobano) 確かに経済規模は小さいところだが、物流の促進を図り、経済的な損失を削減する必要性に

変わりはない。Mamuno を OSBP にすることで、業者が選択的にルートを使えるようになれば彼らの便益も拡大する。ここをモデルとして構築し、様々な教訓を学び取ることが相応しいと考えている。成功すれば Pioneer Gate などに適用することができよう。

辻) ウォルビスベイ港の拡張が円借款で予定されている。これが成功すればトランス・カラハリ回廊の交通量も増え、重要性が増すだろう。

馬杉) Mamuno の既存施設を拡張する計画はあるのか。

Ndobano) 当面は USAID の提案どおりにすることを考えている（既存の施設を活用し、最小限の施設増改築を施すことにより、商業貨物はナ国側、その他はボ国側で通関処理を行う）。長期的にはボ国側施設も拡張することを考えている。

青山) BURS の税収状況についてどのように見ているか。

Ndobano) その時の経済状況や貿易量にもよるので一概にいけない。SACU 加盟国では域外からの輸入品については関税を一旦徴収し、それを common revenue pool に入れて、年に一度、SACU Agreement で定められた一定の計算式により加盟国に分配されている。加盟国間の輸入については、国境で VAT（例えば南アは 14%、ボ国は 10%）のみ徴収しており、無関税となっている。

青山) 徴収や分配など手続きの煩雑さを勘案すると、VAT は加盟国間で同率とした方が簡便ではないか。

以上

会議議事録

面談先	BURS (Botswana Unified Revenue Service)
氏名	Mr. Freddy Modis, Commissioner General Mr. Keneilwe R. Morris, Commissioner, Customs & Excise Mr. Buhalo M. Mudongo, General Manager (Regions & Compliance) Mr. James Sethibe, General Manager (Corporate Planning & Communication)
日 時	平成 22 年 3 月 9 日 9:00-10:30
場 所	BURS 本部 5 階会議室
出席者	辻・馬杉・青山・鈴木・谷口・稲田
入手資料	BURS Annual Report2009 (最新版)
討議事項	内 容
開会	まず最初に、辻より訪問目的概要説明
Modis より 説明	(1) BURS の任務は、税収入の徴収と資産管理であり、税収は所得税・VAT (付加価値税) 等からなる。VAT は集計して国庫に入れる。 (2) ボツワナは内陸国であり、周辺国を経由した輸入とトランジットの両方がある。貿易促進は重要である。関税は SACU の共通ルールに従っている。ボツワナと周辺国の国境の OSBP 化も重要な課題であり、トランス・カラハリに関するナミビアとの交渉がもたれており、ボツワナ国としてはウォルビスベイ港の利用を高め、トランス・カラハリ回廊を重視しているほか、ボツワナとザンビア、ボツワナとジンバブエ (カズングラ) は今後の課題であるが、当然 OSBP にすべきであろう。合計 15 箇所の BP (ボーダー・ポスト) があるが、そのうち 4 つが南アフリカとの国境である。そのうち Pioneer Gate については新施設建設を政府に要望している。この施設デザインも OSBP 仕様にしたい。現在、我々 BURS の見解の最終的とりまとめの段階にあり、これを受けて政府に資金を要請する手はずである。その観点から今次 JICA 調査は、我々の OSBP に対する考えを詰めるうえで重要である。我々は OSBP を経験したことがなく、具体的にどういったオペレーションが必要なのか分からない。また OSBP の有用性を本当に理解しているとはいえない。そのため日本の支援に期待している。 (3) SACU の方針に基づき、ナミビア・ボツワナ間でシステムは同じものが導入されており (ASYCUDA++)、輸出・輸入のデータを互いに伝送するという合意はある。ただ、OSBP とは何かについてまだ十分に情報がなく、他の事例での具体的なやり方の情報も欲しいし、共通手続を二国間で共有し管理運営を調整する必要もある。日本の強みを生かして JICA が支援してくれれば、ナミビアとの協力を最大化できる。
辻より返答	JICA による技術協力の内容の可能性やメニューについて、概要を説明。
Morris より 返答	長官&Morris) 次の点について疑問があり、支援が必要と考えている。 ・OSBP に係る二国間合意：ジンバブエとザンビアの事例を取り寄せて検討している。ナミビア側とはこれから協議する予定である。 ・人材育成の方法：職員の育成は必要である。チルンドへの視察も良いだろう。また通関業者の理解力向上も必要である。 ・施設のあり方：Mamuno において、ナミビア側とどのように施設をアレンジしたらよいか。OSBP のタイプは Juxtaposed (並列型) で意見は統一されているが、施設、システム、オペレーションを実際にどのようにするのか、もっと情報が必要である。 ・他省庁との連携：どのように調整を進めていったらよいか。 ・USAID のレポートでは他に AEO や Client Service Charter など各種提案がある。いずれ国際スタンダードに合致するよう努力する必要がある。そのために準備を進めていきたい。 (1) リスク・マネジメント(RM)のガイドラインには関心がある。SACU の国際基準にあうものをつくる必要がある。 (2) また、VAT は国によって異なり (ボツワナ 10%、ナミビア 15%)、輸出入の時にどうするかよくわからない。どのようなシステムをつくりどのような手続なのか、もっと知りたい。
青山より返 答・質問	(1) 専門家とカウンターパートでチームをつくって共同で解決策(solution)を見つけることが大切である。専門家と一緒にどこか他の事例を視察し、ベンチマークを作成・分析し、改善方法を見つけることも可能である。

Morris より 返答・説明	(2) 輸出入業者の申告のコンプライアンスの度合いは如何? インフォーマル・セクターの問題はどの程度大きいのか? (1) 上記(1)については、了解。申告のコンプライアンスの度合いについては、調査が実施したことがなく、よく分からない。具体的な事例は幾つかあるが、業界全体としてどうかということは分からない。ASYCUDA の判定結果で赤が出た割合を教えることはできる。 (2) インフォーマル・セクターを通じた商品の国境取引は全体の 10%以下だろう。一般車両によるタバコ(関税が高い)の密輸は問題であり、BP 以外の国境を通過するものは警察の管轄だが、BP を通過するものが BURS にとっての問題である。またトランジット貨物の管理のあり方も改善する必要がある。 (3) 中古車の輸入問題はとても悩ましい。
質疑応答	このあと Modis 氏より「税関だけでなく、他省庁も含めた協力関係ができると良い」と JICA 支援に対する期待が述べられ、退席。 引き続いて Morris 氏以下と質疑を継続。 人材育成について(リスク・マネジメント) ASYCUDA++を導入しているが、情報分析に基づくリスク・マネジメントの導入が必要であり、過去の履歴に基づくリスク・パラメーターの設定は ad hoc で変更しているものの、まだ初期のレベルであり、人材育成が必要である。(通関処理件数の 95%は ASYCUDA で処理しており、また本部と各 BP の ASYCUDA は接続されている。) 関税評価や HS については我々にも少しキャパシティがあると考えている。 (1) JICA 側より統計や年報の入手に関する要請があり、準備しておくとの返答。 (2) OSBP に関連する政府の関連部局は広く、財務省や交通省等も関係する。政府内に委員会(National Committee)が設置されており、何か提案があれば関係者を集めて検討し、関連部局にフィードバックする体制がとられている。重要な課題は、OSBP のデザインや法的(legislative)な課題などである。OSBP を進めるには個々別々の国内法を改正していく必要があるが大変な作業なので、それらを包含する overarching legislation の策定を目指している。ステアリング・コミティーは財務省が担っており、法案づくりは司法的なものなので、Attorney General が作成する。 (3) BFFA とは四半期に一度の割合で協議をしているが、2007 年からで比較的最近のことである。現在 working agreement を制定中であり、TOR を作成しているところである。業界との関係においては幾つか問題点はあるが、最大の問題は、BFFA にはすべての業者が加盟しているわけではないので、未加盟の業者については加盟するよう勧奨(encourage)していることである(強制はできない)。全部で 82 業者あり、問題があったとしても BURS が個別企業と交渉するのは難しいためである。また AEO 制度の導入を進めている。良い業者と悪い業者の選別を出来るようにしたい。 (4) ボツワナ税関としては国境手続きにおいて、他国の足を引っ張らないようにしたい。なお、4 月頃から TRS(Time Release Survey)を始める予定である。 このあと、午後 3 時半から協議を再び持つことで合意し、いったん面談を終了した。 (記録: 稲田十一)

日時	3 月 9 日(火) 11:45-12:30		場所	SADC
協議先	SADC			
先方	SADC Infrastructure & Service Directorate	Lovemore Bingandadi (Corridor Coordination Advisor)		
当方	調査団員 6 名			

冒頭、当方より今次調査の目的及びスケジュールを説明。概要は以下の通り。

- 先方より SADC は内陸国の開発を重視しており、内陸国において少なくとも 2 つ以上の回廊を最も経済的に開発するのが目標との説明あり。それにより、①輸出入に係る費用対効果を算出し、グローバルマーケットへのアクセスを促進すること、②回廊が選択できることにより、輸送業者、通関業者などのサービス・プロバイダーの間で競争を促進させること、を目指す。これによって輸送全体の効率性が増し、コストが引き下げられることを目標としている。「Africa Competitiveness Report 2009」を読むと良い。
- 当方より現時点でマムノ（ボツワナ・ナミビア間の国境）はさほど交通量は多くないと考えられる旨言及したところ、先方より TKC（トランスカラハリ回廊）は MOU 署名済であり、ボツワナ・ナミビア・南アの 3 ヶ国において技術的及び政治的委員会を設立済との説明あり。現在国境では入国手続きや関税等 10 以上の手続きを両国が別々に行っており、これが時間のロスを生み出しているとの由。現在 SADC が TKC の調査を実施中。
- 先方よりボツワナの運輸・物流戦略につき説明あり。戦略として①ダーバン港、②ウォルビスベイ港の利用があり、①は現在ダーバン港のキャパシティが飽和状態にあることから、②のウォルビスベイ港の拡張を通じ、新たな物流ルートを形成したいとの由。したがって現時点で TKC の交通量はさほど多くないが、同交通量は毎年増加しており、マムノ OSBP を含め TKC 開発は両国及び SADC にとって非常に重要との認識あり。また先方より USAID によるマムノ OSBP の F/S は現在ある施設を利用し、並列型（juxtaposed）の設計を計画しているようだが、将来的には交通量が増加するので新たなインフラ投資が必要であるとの見解が表明された。トランスカラハリ鉄道については世銀が Pre F/S を実施中であり、SADC も関心を示している。（当方よりウォルビスベイ港は JICA が F/S 実施中で円借款供与検討中、トランスカラハリ鉄道は円借款要請受領済である旨言及。）
- 先方より昨年 10 月にジンバブエが TKC 参加要請を提出したとの説明あり。同国西部のブラワヨ（Bulawayo）を TKC の一部に組み込む戦略。ブラワヨの物流ルートとして①ブラワヨ→カサネ（ボツワナ）→トランスカプリビ回廊→ウォルビスベイ港、②ブラワヨ→トランスカラハリ回廊→ハンチ（ボツワナ）→ウォルビスベイ港が考えられるとの由。先方より SADC の業務戦略は①地域統合、②世界市場へのアクセス、③経済成長のドライバーとしてのインフラ投資であり、SADC 各国は需要抑制傾向にあることから支援を積極的に進めていく旨説明あり。
- 当方より SADC の FTA 進捗状況について問うたところ、先方よりネガティブリスト以外は FTA 合意済であり、将来的には SADC－COMESA－EAC の三者で FTA 締結を計画しているとの説明あり。

- 当方より SADC 域内における共通の通関手続き書類の有無について問うたところ、先方より TKC をモデルプロジェクトとし、最終的には SADC 域内の共通書類（Single Administration Document や Customs Bond Guarantee 等）を作成予定との説明あり。
- 当方より現在マムノ OSBP の二国間協定締結に向けて法制化を進めている中、同法制化は容易に進められるのか問うたところ、先方より同協定ドラフトは既に完成しており、TKC の委員会も設立済であることから比較的容易であるとの見解が表明された。他方、OSBP の運用上、税関職員に対するトレーニングは必須である説明あり。また SADC 各国は SADC 加盟時に運輸及び関税プロトコールの批准が要求されており、仮に同プロトコールに反する行動を取った場合は SADC 本部より警告可能であるとの由。SADC は TKC 委員会への参加及びシニアオフィサーに対する助言を行っており、引き続き TKC 開発に積極的に関わる意向を有している。

協議議事録

3月9日（火）14:00～15:30

【ボツワナ通関業者協会】 Mr.Oduetse Makgane (Chairman)

Mr.Bokani Sam Kebaatlhotse (Deputy Chairman)

Mr.Jeffis Mpala (Secretary)

BFFA の組織について：

- ・ 2007 年 2 月に設立。現在加盟業者は 20 社前後。主要な通関業者が加盟している。なお、協会の特定の事務所が設けられているわけではない。
- ・ 設立目的：加盟業者の意見等を集約し、政府へ申し入れたり、窓口となって政府との調整役を担う。
- ・ Chairman 等役員は、民間業者の代表等が兼任、無報酬。現 Chairman は設立以来務めており、そろそろ交代する時期と考えている。

Makgane) OSBP 導入の動きについては承知している。チルドでも OSBP が始まったと聞いている。

OSBP については期待感もあるが、複雑な思いもある (very excited but have mixed feelings)。OSBP を導入することにより何がどう変わるのか、何が起きるのか、実際に見たことがないので評価しかねるという側面もある。OSBP にすることによって誰が便益を受け何が効率化するのか、良い点もあれば悪い点もある。

国境通関の効率化という意味では歓迎すべきことであろう。しかし、ボ国は輸出が少ない一方、輸入やトランジット貨物が多く、また空路よりも道路物流に頼らざるを得ないという事情から、国境手続きを OSBP 化してしまうと、我々通関業者の仕事がなくなってしまうのではないかという点が、現時点で考える唯一の懸念である。¹

業者によって異なると思うが、Mamuno 国境はあまり使用していない。ウォルビスベイ港に通ずるルートとしては理想的だが、コストが掛かる。鉄道があればよいのだが。軍事物資などは鉄道で運んだ方が安全であるうえコストも安くて済む。

ボツワナはトランジット貨物が多い。国内を走っているトラックの 95%が他国のものである。トランス・カラハリ回廊を走っているトラックの 80%は他国のトラックだろう。このように、ボツワナはトランジットだけで何も便益を受けない。特に我々通関業者にとっては何も裨益するものがない。

辻) ボツワナ政府は Mamuno 国境を OSBP のモデルとし、それがうまくいけば他の主要な国境に適用していく考えと承知している。OSBP によって何がどのように変わるのか、政府内でもまだは

¹ 例えばナミビアの輸入業者が南アのダーバン港で荷揚し、ボツワナ経由で輸入する場合、ダーバン港で荷揚申請→南ア／ボツワナの国境でトランジット申告→ボツワナ／ナミビア国境で輸入申告をすることになり、国境でその都度申告書類の作成が必要となり、通関業者はその書類作成により手数料を儲けている。

しかし OSBP 化すると、ダーバン港で（南アの通関業者が）輸入申告書類の作成と手続きを行うことになり、当該書類が各国境で共有されることになると、ボツワナの通関業者は書類作成によるビジネス機会を失うことになる、という懸念を有している。

ボツワナ政府はウォルビスベイ港にドライポートの敷地を購入した。面談した通関業者は、政府は同港における荷揚貨物の保管業務などは地元の業者に行わせるだろうと見ており、結局ボツワナの業者が裨益することはないと考えている。

っきりと理解が共有されているわけではないようだ。（他に、ウォルビスベイ港の拡張計画、鉄道延伸計画などが円借款の要望案件として要請されており、F/S を実施中であることなどを説明。）

稲田）BURS との関係についてはいかがか。

Makgane）BURS とは四半期に一度の頻度で会合を開いている。その都度会合を開くこともある。前は 2 週間ほど前に開催した。OSBP や我々のこの懸念について話あったことはまだない。

OSBP に関する話は BURS からではなく、Board of Business Sectors が開催した輸送業者が集まる会合で、南アの関係者から聞いたことはある。

Customs Business Forum という会合を設立した。こういった場で我々の懸念についてよくディベートしないとイケない。

馬杉）関税分類や評価といった業務について、BURS と見解の相違などトラブルはないか。

Makgane）解釈の違いはそここでよくある話である。我々は Tariff Booklet を参照して分類を行っているが、新しい製品などは分類が難しく、BURS と解釈の違いが生じることもある。

辻 ）（先方から示された懸念に対し）JICA が OSBP 化の方針を決めるわけではないので勘違いしないで欲しい。ボツワナ政府から日本にアプローチをし、支援を求めてきたものである。また SADC が物流促進の観点から OSBP 化に取り組んでおり、ボツワナ政府もそれに基づき検討しているものと承知している。ボツワナ国内関係者ともよく話し合っていて欲しい。この後に BURS と会うので、この懸念については調査団からも伝える。

Makgane）BURS は IT システムについても導入することを支援してきているのか。

辻 ）要望はあるが、はっきりとしたアイデアがある訳ではないようである。ただ、Mamuno 国境においてナミビア側とボツワナ側の情報を共有するインターフェースを必要としていると承知している。

以上

平成 22 年 3 月 15 日

会議議事録

面談先	BURS (Botswana Unified Revenue Service)
氏名	Mr. Freddy Modis, Commissioner General Mr. Keneilwe R. Morris, Commissioner Customs & Excise Mr. Buhalo M. Mudongo, General Manager (Regions & Compliance) Mr. James Sethibe, General Manager (Corporate Planning & Communication)
日 時	平成 22 年 3 月 9 日 16:30-17:30
場 所	BURS 本部 5 階会議室
出席者	辻・馬杉・青山・鈴木・谷口・稲田
入手資料	質問票への回答(ハードコピー)
討議事項	内 容
開会	辻) これからナミビア側とも協議をし、彼らの意向を確認するが、本件要請をどのように実現させるか、検討したい。 ① ナミビアをプロジェクト対象に含めるとして、日本人専門家をどこに配置するか。Mamuno 国境への支援を考えると、ハボロネよりもウィンドフックの方が物理的に距離が近いので、ウィンドフックに配置した方がよいかも知れない。 ② ナミビアがプロジェクト参加への関心を示さなければ、ボツワナへの支援に集中できるが、OSBP を進めるには税関手続きの調和化が必要であるため、ナミビア側から正式要請書が提出されなくても、何らかの形でナミビア側も支援対象に含める方が良いだろう。一方、Mamuno 国境を念頭に置きつつ、他の国境をプロジェクトの中でどのように位置付けるか、検討が必要。 ③ 日本人専門家は Morris 局長のアドバイザーとして位置付けられることになる。また必要な技術移転のため、BURS 本部・Mamuno 国境にもカウンターパートの任命が必要となる。 長官) Mamuno 国境への距離の問題はあるものの、本件要請書を日本に提出したのは我々であり、その点を念頭に置いて欲しい。 南ア国境である Pioneer Gate では OSBP を目指して施設建設を始めた。OSBP 化は Mamuno、Pioneer Gate、Kazungla の 3 箇所を念頭に置いているが、Kazungla は橋梁建設があるので暫く時間が掛かる。Mamuno についてはナミビア側と交渉を始めたので、これは継続していく。南アとはまだ何も交渉を始めている。 Morris) 今朝の協議で、本件プロジェクトの必要性について、日本側の理解を得たと思っていた。Mamuno までの距離は困った問題であるが、日本による支援は正しい方向に向かっていると思うし、日本から協力を得られることを楽観的に考えている。 辻) ハボロネに日本人専門家を配置することが fair であると思う。一方でナミビア側の税関職員を支援対象に含めることは必要だろう。 Morris) それは最も好ましいことである (most favorable)。 次いで、馬杉より BURS に対する JICA 支援のメニュー・スキームについて概要説明。①専門家の派遣、②ワークショップの開催 (ハボロネ及び他の場所)、③オフィス等 BURS 側負担のもの・JICA 側負担のもの、等についての概要説明があった。 長官) ボツワナ側の予算措置や専門家の執務室提供などは然るべく手配するので問題ない。 (団長より、BFFA における協議結果の概要 (BFFA としては、OSBP 導入によりビジネスの機会 (輸出入申告書類の作成) を失うのではないかと懸念がある) を長官に伝達したところ) 長官) BFFA の懸念は理解するところだが、このままの状態でも継続するのも如何なものかと思っている。BFFA とはうまくやっけていかないと感じている。 辻) ボツワナ国はトランジット貨物が多いが、OSBP 化によりどのようにメリットを受けるかが問題であろう。 長官) (1) ボツワナは「距離の不利益 (disadvantage of distance)」を抱えている。ナミビアの Walvisbay 港の拡張によって、南アフリカ・アンゴラ・トランスカラハリ (ジンバブエ・南アフリカへのトランジット) へのコンテナ取扱量が拡大することが見込まれる。 (2) (馬杉の質問に対して) OSBP 化は貿易の促進を重視する観点からのものであるが、流通業者の不安は理解できる。しかし、流通業者もグローバル化に対応して、他国業者とネットワーク化を進めたり、提携したりすることもあり得よう。また、貿易促進によって長期的

稲田より質問票回答の確認、それに対する返答（Morris氏）	に輸出が拡大していけば、彼らの利益にもなるであろう。ボツワナは内陸国でトランジット貨物が多いが、貿易促進はこの地域全体の課題だということも忘れてはいけない。 辻）いずれにせよ、ステークホルダーとはよく話し合って進められたらよい。 長官）今次調査結果をフィードバックして欲しい。 （１）BURS に対する他ドナーの支援に関して BURS は職員の人材育成（Staff Development）を担う Division を設立した。税関もその対象分野の一つであり、現在カリキュラム等を検討しているところである。EU から研修カリキュラム支援を受けたが、かなり以前のことであり、（特に OSBP にも対応した）新しいカリキュラムが必要である。SIDA（IDA ではない）から「Rules of Origin」に関する支援を受けているが、これは 1 年単位で行われており、毎年見直した上で継続の可能性を検討している。BURS から職員を 1 人、スウェーデンに派遣している。 （２）OSBP 化に伴ってナミビア側で検査をすることについて USAID の提案に基づき、当初、ボツワナ側は乗客・小型貨物通関の専用とすることとした。ナミビア側が貨物検査スキャナーを導入するのであれば、ボツワナ側にスキャナーは設置しない。OSBP が導入されれば貨物検査はナミビア側で共同実施することになる。 X 線機材については 2 台購入した。1 台は大型（トラック・コンテナごと検査するタイプ）で、最も交通量の多い Tlokeneng の BP（南ア国境）に設置予定である。もう 1 台は車載型のものだが、BP のリスクに応じて配置場所を決定する（動き回ることも想定）。 （３）将来の検査業務の短縮時間目標について これはナミビア側で pre-clearance をすることによって、ボツワナ側の検査業務時間を今の 1 時間から 30 分に半減することができるという計算に基づくものである。両国のコンピューターは同じデータ・システムを使っているが、今は重複した作業になっている。IT システムの改善が必要である。また通関業者を両国で相互認証することで、通関を迅速化することも考えられる。 （４）組織図について 質問票回答に載せた組織図はマネジメント・レベルのものであり、必要ならば、税関業務の実施レベルの組織図概要も提供できる。ただ、すべての国境税関の詳細なデータは難しいので、Mamno BP に限ったものであれば、それも提供できる。 Ghanzi に BURS の支所を新たに設置する予定である。現在は Maun にある支所が Kazungula, Mamuno を管轄している（組織上の reporting line は、Mamno→Maun→General Manager of Compliance）。Mamuno が戦略的にその重要性が増せば、支所管轄から外し、本部直轄にするかも知れない。 なお、来る 4 月以降、組織の改編を予定している。他国の歳入庁を参考にしたい。現行組織体制では、必ずしも現場の業務に合致していない部署もあったりする。 （５）Mamuno の施設図面について 大判の図面はあるが、物理的にコピーが難しい（調査団も確認）。（USAID レポートに付属の資料を代用するほかない。）
更に質疑応答（Morris氏の返答）	（１）EU の支援したカリキュラムは、リスク・マネジメント、評価、調整・調和化などの項目からなっている。協力期間は今年の 9 月までであり、現在これまでの活動をレビューしている（プロジェクト名：Customs Strategic Modernization Project）。 人材育成に関し、関税評価や HS などについては、我々内部のキャパシティはあると考えている。リスク・マネジメントは能力強化が必要である。 （２）Mamno が OSBP 化されることによって、BURS の組織体制が大きく変わるというわけではないだろうが、Mamuno にはよく訓練されたスタッフを配置することになるだろう。 （３）税関スタッフのローテーションは、通常 3 年交代である。勤務先は本部のほか、全国 30 箇所（24BP、6 空港）である。同じ場所に長くいると地元との癒着などの問題が発生することも懸念されるため、こうしたローテーション体制がとられている。 質問票への回答については更に追加修正したのち、後日メールで送付するとのことで了解。面談を終了した。 （記録：稲田十一）

協議議事録

3月11日（木）9:00～11:00

【mamuno国境施設】 Ms.Patronnela Zakaapi, Principal Customs Officer, Mamuno

別途、質問票に対する回答を入手済

<国境監視>

- ・ 担当する国境に沿って（地図参照）、警察・動物検疫・入国管理・動物保護の関係省庁と合同で年4回（3月、5月、9月、11月）、パトロールを実施している。
- ・ 密輸者を捕らえるケースはあまりないが、国境を越えて保護区内の動物を射殺する者がいる。射殺された動物を発見するケースが多い。
- ・ ナミビアと Working Committee を設立しており、年4回、ボツワナとナミビアで相互に開催し、国境を越える犯罪について協議を行っている。

<輸出入申告件数>

- ・ 2010年2月の実績で、輸出が45件、輸入が141件（うち12件は個人輸入）、トランジットは200件前後。
- ・ すべて電子処理されている。
- ・ 入出国者数は月間1000人前後。

<関税徴収>

- ・ 例えば欧州からのボツワナ国内向の輸入貨物が、ナミビアのウォルビスベイ港で荷揚げされれば、同港で「関税」が課税される。Mamuno 国境では「VAT」が課税される。

<混雑状況>

- ・ 業務時間は7時～24時。
- ・ 業務開始時にトラックは10～15台ほど並んでいる。水、金、日曜日が、比較的台数が多い。
- ・ 輸出申告書類の処理に10分、トランジット貨物の処理に10～15分、輸入申告書類の処理に10分程度を要している。輸入について何か問題（申告書類の再検査など）があったとしても、30分～1時間程度でリリースしている。
- ・ パソコンを導入（ASYCUDA++を導入の意と思われる）してからは、業務が効率的になった。通関に際して長い時間を待つとしたら、申告書類の訂正やVATを支払う金がないなど、特別な事情に起因するものであろう。
- ・ TRS（Time Release Survey）は実施したことはない。

<OSBP 導入の所感>

- ・ OSBP が導入されれば一つの建物で一緒に働くことになるが、ナミビア側の税関とは人間関係も含め良好であり、特に問題ない考える。

<業務状況>

- ・ 当該施設には税関、入国管理、動物検疫が駐在している。(動物検疫は当施設内ではなく、入国ゲート脇の小さな小屋にオフィスを置いている。)
- ・ 警察は Charles Hill に駐在し、毎日午前中、こちらに来ている。
- ・ 税関は他省庁 (Transport や Wildlife) の業務を代行 (必要税金の徴収) している。
- ・ 自身は 2006 年に現ポストに就任している。
- ・ 職員を増やしたいと考えているが、宿泊施設が足りないため、そちらをまず建てなければならないが、予算がそこまで回らない。
- ・ 当ボーダーポストは Maun にある Regional Office の傘下であり、同所を通じて本部に報告・協議することになる。
- ・ 本部からの各種通達はメールや fax で伝達される。本部は通達前に、必要に応じて現場と意見交換を実施しており、関係は良好である。

<貨物検査>

- ・ 貨物内容によって検査場所が異なる。SACU 域外からの輸入品については貨物を seal し、ハボロネで検査する。
- ・ また、warehouse (保税倉庫) 行きとなっている輸入貨物 (別途、合意書で定められているもの) についても、seal のうえハボロネで検査する (なお、ボ国内に warehouse はハボロネとフランシスタウンにしかない)。
- ・ それ以外の小貨物については当地で検査するが、施設や機材がないので、実態として検査は難しい。
- ・ 詳細に検査をする必要があるものについては seal をし、ハボロネで検査を実施している。

<職員研修>

- ・ ハボロネの本部で随時実施している。研修科目としては、リスクマネジメント、国境監視などの他に、会計や人材育成も含まれる。
- ・ 研修対象者は年次によって、選別される。

<非合法物の摘発>

- ・ 麻薬や武器を摘発することもあるが、ケースとしては少なく、むしろ、未申告物品の摘発が多い。
- ・ ジンバブエ人がナミビアに物資を運び込もうとする際に、そういったケースが見られる。またナミビア人も貨幣持込について申告しないケースが見られる。
- ・ 2009 年の摘発件数が 22 件と増加したのは、2008 年 10 月より職員数を増やし、検査体制を強化したためと考えられる。
- ・ 職員の配置は、出国ゲートに 2 人、出国手続きに 2 人、入国ゲートに 2 人、入国手続きに 2 人としている。

<ASYCUDA++>

- ・ ナミビア側とは物理的につながっているが、機器の不具合のためか、完全ではない。ナミビア側からボツワナ側のデータは閲覧できるようになっているが、ボツワナ側からナミビア側のデータが閲覧できない不具合が生じている。(ナミビア側は、ボツワナ側のデータを閲覧できないと発言してい

る。)

- ・ 今年中には不具合を改善したいと考えているが、当施設の所管ではない。(本部の IT 室が所管。)
- ・ お互いにデータを交換し、週締め・月締めでデータを突合し、輸出入申告額に相違がないか、検査することとしている。(業者によっては輸出側と輸入側で金額を改竄することがある由。)

<通関業者>

- ・ 当地にボツワナ側の通関業者は少ない。以前、2 社が当施設内にオフィスを構えようとしたが入札に応じたが、本部の方針で施設内に業者を入れないこととなったため、その話はなくなった。そのため、通関業者は敷地外(500m ほど離れたところ)にオフィスを構えている。
- ・ 当地はナミビアの通関業者が主である。
- ・ 申告書類に何か誤り等あれば、書類を返却し、通関業者に訂正させている。

以上

協議議事録

3月11日(木) 11:00~12:50

【トランス・カラハリ国境施設】 Mr.Immanuel Kaeka, Chief, Customs & Excise, Trans Kalahari

別途、質問票に対する回答を入手済

<国境監視>

- ・ ボ国側と合同で実施しているほか、警察を中心に組成したユニットでこの地域（region）をカバーして実施している。
- ・ 当施設があるルート以外に、越境できるルートはない。

<輸出入申告件数>

- ・ 月間で、輸入は 9,000~10,000 件、輸出は 1,000~1,100 件（うち、ウォルビスベイ港からのトランジットは 229 件（2 月実績））で、輸入が多い。
- ・ SACU 域外からの中古車の輸入が問題となっている。ナミビアでは中古車を SACU 外から輸入する場合、当該車は製造が 5 年以内のものでないといけない。例えばダーバン港から荷揚げしてボツワナ経由でナミビアに輸入するとなると、この時点で車両の年型が不正に書き換えられることがある。

<関税・VAT の徴収>

- ・ 業者にとって VAT の支払い方法は 2 つあり、当地で支払う方法と、口座引き落としがある。多くの業者が口座引き落とし方式を選択しており、課税額通知の 21 日後に引き落としする。
- ・ 課税額の結果はドライバーに書類を手交して通知しているが、輸入業者は ASYCUDA 上でも確認できる。
- ・ 例えばボツワナの輸入業者が欧州からウォルビスベイ港を経由して貨物を運び込む場合、輸送業者がナミビア税関（ウォルビスベイに荷揚げする時点で）に対して、関税と VAT 支払いのための guarantee を支払う必要がある。貨物がボツワナ側に入った時点でボツワナ業者が VAT を支払うため、VAT の戻入はウィンドフックで行われることになる。

<混雑状況>

- ・ 業務時間は 7 時~24 時（夏時間）。冬時間は 6 時から 11 時だが、業務の開始・終了時間はボ国側と同じである。
- ・ 業務開始時にトラックが並んでいることはそれほどない。あったとしても、比較的速やかに通関処理できているため、ずっと待たされるようなことはない。
- ・ トラックの運転手が通関業者のオフィスに書類を取りに行き、そのうえで輸出申告（含むトランジット）するため、税関窓口申請者が殺到することもない。
- ・ 輸入申告書類は量の多さにもよるが、10-15 分で確認・処理を終えられる。
- ・ 検査の所要時間はケースにより異なるため一概に言えない。

<OSBP 導入の所感>

- ・ ボツワナ側とは年に 3 回合同会議を開催しており、情報共有を図っている。

- ・ 特に大きい問題は、SACU 域外からの中古車輸入に際しての偽造である。この場合、5 年よりも前の型式でないと輸入できないことになっているが、例えばダーバン港で荷揚げした後、ナミビアに持ち運ぶ間に書類や年型式が偽造され、5 年前よりも新しい中古車として偽造申告するケースがある。
- ・ OSBP の利点として、通関所要時間の短縮化につながるため良いと考える。また共同で仕事をするため、ボツワナ側との関係強化につながる。
- ・ 一方、disadvantage としては、逆にボツワナ側職員と一緒に作業を行うため、信頼関係の情勢などに時間を要するだろう。また自国の法律を相手国領土内で執行することの難しさの有無について懸念している。
- ・ いずれにせよ、上層部から「greenlight」が示されれば、積極的に取り組んでいきたい。

<業務状況>

- ・ 2008 年末頃に職員数を増やしており、9 名の 3 シフト制を敷いている。(Senior Customs Officer2 名と職員 7 名))
- ・ 自身は 2008 年末頃に現ポストに就任している。
- ・ 現在の職員数は十分と考えている。
- ・ 事後調査を実施している（本部ベースで実施しているものと思われる）。

<貨物検査>

- ・ 敷地内に verification shed を設置しており、疑義のあるものについては随時実施している。X 線がないので人を配置して実施しているが、大型貨物の検査は難しい。要すれば時間をかけて検査している（非番の職員を動員することもある）。
- ・ フォークリフトを以前所有していたが、今はない。
- ・ 現在 X 線はないが、大型 X 線（固定型、トラックごとを検査するタイプのもの）を 4~5 月頃に設置、稼動予定。そのための基礎工事を現在実施中である。機材は中国から購入し、機材設置後は研修を受けることになっている。設置後はすべてのトラックを検査することを想定している。

<職員研修>

- ・ 当地でも必要に応じて研修を実施している。その場合、本部から講師が派遣される。

<非合法物の摘発>

- ・ 摘発件数が増えているが、輸入申告件数が増えているためと考えられる。特に開被検査を強化しているわけではない。

<ASYCUDA++>

- ・ ASYCUDA には業者が直接アクセスし、データを入力できるように整備している。(DTI)
- ・ ボツワナ側とは物理的につながっており、以前はボツワナ側のデータを閲覧できたが、機器の不具合のためか、今は閲覧できない。修復を試みているが、いつどうなるか、定かではない。

<通関業者>

- 敷地脇に通関業者数社がオフィス（小屋）を構えて業務に当たっている。
- 通関業者と輸入業者が組んで invoice 価額を意図的に低くすることで、課税額を低くし、脱税を図ろうとするケースはよくある。

<Kaeka 氏からの質問>

- 本件プロジェクトをいつから始める計画か？
 - 半年後を目途に専門家を BURS に派遣する見込み。
 - ボツワナ側、ナミビア側との協議結果、および日本国内での調整を経て決定する予定。
- 日本が他に OSBP を支援した実績如何？
 - チルンドの事例等を説明。
- OSBP 実施はどれほど難しいものなのか？
 - 国内法の改定・制定、二国間合意の締結、税関業務の調和化などを説明。

以上

協議議事録

3月11日(木) 17:00~18:00

【ナミビア・ロジスティックス協会】 Mr.Francois Uys, Secretary General

Mr.Kora Seifert, DHL

Mr.Norbert Liebich, Transworld Cargo

Mr.Lars-Oliver Nees, Kuehne+Nagel LTD

Mr.Bokani Sam Kebaathotse, Nice Touch Investments Ltd、他

Uys) OSBP 導入については TKCS から聞いており、良いことと考える。ナミビア政府も supportive であると理解している。ボツワナ側とまず始める方がやり易いだろう。一方、同じ SACU メンバーである南ア国境も OSBP の対象に加えるべきではないか。OSBP は TKCS が推進しているので共に取り組んでいくべきだし、業界が引っ張っていければなおさら良いことだ。

辻) ボツワナ政府はまずナミビアと取り組みたいと言っている。はっきりと言わないが、南アとの力関係を考慮しているのではないか。

Uys) ボツワナ／南ア国境で OSBP を進めるのは、ナミビア／ボツワナ国境に比べたら確かに難しいかもしれない。ナミビア・ボツワナは同じ ASYCUDA++を導入している利点もある。OSBP は多くの関係省庁が関係する。どのように調整を図るのか。

辻) ボツワナ政府はだからこそ日本に要請してきたのだと思う。OSBP のコンセプトを理解しても、実際にどう手続きを進めていったらよいのか、他の国の事例と比較してどうなのか、アドバイスを欲しいのだろう。

Uys) 当協会は 2009 年に設立したが、前身は 1974 年に設立された Transporters 協会、1990 年に設立された Freight Forwarders (FF) 協会、2007 年に設立された Namibian Logistics を統合したものである。設立にあたり DED (German Service Development) が支援している。本セクターにおける DED の支援は、本件だけである。FF は 10~15 社が登録しているが、主要企業が加盟していると考えてよい。

<輸送について>

- ・ ボツワナについてはトランジットが多く、輸送上の問題は特段ない。以前はボツワナ側の通関事情に問題があったが、だいぶ解消され、今となっては問題でない。TKC を使うか南側ルートを使うか、行き先によっても異なるが、効率性だけの問題ではない。コストの問題でもある。
- ・ 例えばダーバンからアンゴラに輸送するなら (TKC ではなく) 南側ルートを使うだろう。今は良くなったが、道路に動物が出てくる (故に遅延する) などといった問題もある。
- ・ ナミビア／南ア国境の通関には 2 時間ぐらい掛かるが、ボツワナ国境は 30 分程度である。

<研修について>

- ・ ASYCUDA++が導入された当初は、税関の支援を得つつ、民間業者を集めてトレーニングを続けていた (4~5 年前)。
- ・ 今は研修は特段実施していない。

<ナミビア税関との関係について>

- ・ 昨年末に会合を持った。様々な課題、例えば国境通関や輸入手続きなどについて協議している（「それこそあらゆる問題がある」由で、詳細を語らなかった）。全般的に関係は良いと考える。
- ・ 一ついえるのは、税関のキャパシティが向上すれば、それは業者にとっても便益があるということ。
- ・ 税関とは輸送業者や通関業者の認証制度導入について、検討を始めた。まず政府が要件などを検討することになっている。

<Regional Bond Guarantee System>

- ・ 現行制度では、SACU 各国国境を越えるごとに、bond guarantee を支払う必要がある。貨物が国境を越えれば、出国側に設定していた bond を解除できるが、通過するすべての国の分、一時的に資金を guarantee account に積んでおく必要があるため、運転資金に影響する。これを例えば SACU については一つの bond にまとめることができれば、事務的にも経費的にも効率的である。このような取り組みを推進したいと考えている。

<その他>

- ・ SACU と TKCS は全く別の位置づけとして考える必要がある。
- ・ SACU は加盟国間の意見調整を行う機関である。
- ・ TKCS は SACU で決められた方針の枠組みの中で、具体的にどのように推進していくかを決める役割を担っており、ポリシーを策定する機関ではない。ただし、政府に助言を与えることはある。
- ・ そのため当協会が直接 SACU と協議をすることはない。
- ・ 回廊やトランジットなどの事項については TKCS がまとめ役となるが、ナミビア国内に限った課題であれば、当協会が税関に直接申し入れる。

以上

日時	3 月 12 日(金) 10:00-10:45	場所	国家開発委員会（NPC）
協議先	国家開発委員会（NPC）		
先方	国家開発委員会	Peter H. Katjavivi (Director General) Ned Sibeya (Deputy Director, Directorate Development Cooperation) Ngakare Keeja (Personal Assistant to the Director General) 他 1 名	
当方	調査団員 6 名		

冒頭、当方より今次調査の目的及びスケジュールを説明。概要は以下の通り。

- 先方より①質問票は現在ナミビア財務省と調整中、②マムノ OSBP はナミビア・ボツワナにとって地域統合を推進する上で重要である旨発言あり。特にナミビアは南部アフリカ地域のゲートウェイであり、南部アフリカ地域開発のハブになりえることから、ボツワナ等隣国にとっても OSBP は重要であるとの由。他方、ナミビアには OSBP 実施の経験がないため、ボツワナのみならずナミビアに対する専門家の派遣要請あり。
- 当方よりチルンド及び EAC 諸国における JICA の OSBP 事業を紹介したところ、先方はその経験を高く評価し、先方よりナミビア・ボツワナは SACU の加盟国であることが事業実施上の比較優位である旨説明あり。日本政府及び JICA に対する要請書の提出についてはナミビア政府内で検討するとの由。
- また先方より必要機材についても要請を検討したいとの発言があったが、当方より技術協力が主体であり、PC や車両の供与については検討できるものの、高額な物は難しい旨回答した。

日時	3 月 12 日(金) 11:00-12:00		場所	SACU
協議先	SACU			
先方	SACU	David Maleleka (Deputy Director, Revenue Management) Yusuf Daya (Deputy Director, Trade Facilitation) Simana Chimana (Deputy Director, Policy Development and Research)		
当方	調査団員 6 名			

冒頭、当方より今次調査の目的及びスケジュールを説明。概要は以下の通り。

- 先方より SACU の関税業務につき説明あり。SACU は①OSBP、②Customs Bond Guarantee、③手続きの電子化、④Custom Control、⑤SAD を推進しており、関連研修を実施。①については SACU 加盟国国境で juxtaposed のベストモデルを作りたいと考え、パイロットサイトを定めることとなった。Mamuno はその一つ。TKC の委員会には SACU も 2 週間前に参加。加盟国から他のパイロットサイトの提案を待っているところ。また SACU 加盟国では WCO のコロンバスプログラム（①政策、②登録、③手続き、④マネジメント、⑤パートナーシップ）を実施中。SACU としてはマムノ国境の OSBP 化をぜひとも推進し、他国境に普及させたいと考えている。同国境はボツワナ・ナミビア両国が SADC 及び SACU 加盟国であり、且つ ASYCUDA++を使用していることから、同国境の OSBP 化は比較的容易。（スワジランドも ASYCUDA++を導入予定。レソトは未定。）SACU は関税業務に係る ICT 及びインフラ開発にも取り組んでいる。現在 OSBP については SACU 内でレソトがイニシアティブを取り推進しているとの由。また SACU は南アーモザンビーク国境のルサノガルシアにおける OSBP 動向を注視しているとの説明あり。
- 当方より①TKCS に対する SACU の関わり方、②マムノ国境以外の OSBP 化に係る困難性について問うたところ、先方より①ボツワナ・ナミビア間の交渉を側面支援しており（ただし、二国間交渉になれば SACU としてもそれ以上の支援はできかねる）、②南アーモザンビーク間はボツワナ・ナミビア間と同様に SADC 及び SACU 加盟国であるため容易だが、JICA が F/S を実施したナミビア・アンゴラ間は言語、法制度ともに異なることから、より困難である旨説明あり。また一般的に経済規模が極端に異なる国々が OSBP を導入するのも困難であるとの由。
- 当方より SACU における WCO プログラムの進捗状況について問うたところ、先方よりフェーズⅠは終了、現在フェーズⅡを実施中であり、Regional Action Plan についても策定済、実施中である旨回答あり。（いずれ TRS（Time Release Survey）を実施したい由。）関税評価、分類に関する研修も Regional WCO Office を活用して実施している。各国によって HS 分類の解釈が異なる話もある一方、税関と通関業者の知識共有も必要であろうとのこと。
- 当方より SACU 内の関税徴収メカニズムについて問うたところ、先方より最終目的地の政府が聴取するものの、結果的に SACU の関税プールに資金が集まることから、どの政府が徴収するかは本質的に問題ではないとの説明あり。

会議議事録

面談先	NCE(Namibia Customs & Excise, Ministry of Finance,)
氏名	Ms. Jacqueline Umuna Tjiseseta, Deputy Director: Statistics, Tariff & Risk Management Mr. D. Katuwo, Customs International Liaison Division Mr. Jacques Hillinger, UN Information Technology Advisor
日 時	平成 22 年 3 月 12 日 14:00-15:30
場 所	ナミビア財務省 NCE 会議室
出席者	辻・鈴木・谷口（以上 3 名は次の会合のため 14:55 に退席）及び馬杉・青山・稲田
入手資料	NCE 組織図及び担当者一覧表(ハードコピー) Ministry of Finance Annual Report 2005/06 (ハードコピー、最新版ではない)
討議事項	内 容
開会	まず最初に、辻より訪問目的の概要説明がなされた。 次いで、馬杉より、JICA による OSBP 支援の概要について、配布資料を使いながら説明がなされた。
Tjiseseta 氏より説明	（１）ナミビア政府とボツワナ政府とは OSBP 化促進を含む両国国境税関業務について、2005 年に二国間協力の合意がなされた。両国は良い関係にあり、SACU のメンバーとしても強い関係を持っている。両国は共に税関能力向上に努力しており、関心を共有しており、共に協力にむけた委員会 (National Committee) を設立した。ナミビアは財務省の Deputy Permanent Secretary がその議長に任命されている。TKCS の Simataa 氏が間に入って調整している。協議のタイム・スケジュールははっきりと決まっていないが、まずは二国間で会って協議していくことから始めるが、ボツワナ側が（国内の検討が）進んでいると認識している。 （２）WCO からの支援も受けている。日本からも（WCO のファンド等を通じての意と思われる）色々と支援してもらっている。 （３）関税局の組織図は別途渡す(会合の最後にハードコピーで入手)。近年の新しい変化としては、半年ほど前にリスク・マネジメント(RM)ユニットをつくった点である。ここに技術支援を得たいと考えている。NPC と協議して JICA に要請を提出したい。 （４）キャパビルについては優先度の高いニーズとして、リスク・マネジメント、関税分類、関税評価、X 線画像分析、事後調査を考えている。 （５）Oshikango に車載型の X 線を導入した。南アとの国境 2 ヶ所にも X 線を導入する予定だが、予算が必要だ。
Hillinger 氏より説明	（１）両国間では SAD(Single Administrative Document)については 3 年前から標準化されている。また、2 年前に両国のデータ・システムを ASYCUDA++ で共通化し、同じバージョンで互いのシステムを安全な通信回路 (VPN (Virtual Private Network)) を通じて結合することをめざしている。12 ヶ月前に 3 ヶ月の試行ののち、次の二つの問題が判明した。 ①一つの問題は通信手段である。ボツワナ側は衛星回線を使っているためどうしても通信速度が遅くなる。一方、ナミビア側は光ファイバーを使っている。両国のデータを直接（例えば光ファイバーで）結ぶ必要があり、これにはコストが掛かる。この点で半年前からこの結合作業がストップしている。 ②両国の情報の共有化に関しては、特にリスク・マネジメントに関わるデータの交換が必要であり、この点でも進んでいない。 （２）南アフリカとの BP (Border Post) では、南アフリカ側が ASYCUDA ではない新しい独自のシステム (TATIS) を昨年から開発して導入しており、どのようにデータの共有をするかが課題である。昨年のプレトリアの会合でもこの接合をどうするかについて議論がなされた。 （３）トランス・カラハリ回廊は、欧州への輸出にとってもその重要性は高い。この回廊における貿易の促進、税関手続の統一などの考え自体はとても良い。 （４）通関手続きの調和化の一環として、トランジット・フォームを導入すべく、現在パイロット試験中である。これを使えば、例えばナミビアのウォルビスベイ港からボツワナを経由して南アに行く貨物については、ボツワナで情報を再入力せずに済み、南アの税関が同フォームを受領したらウォルビスベイ港に返送する手続きとなっている。
質疑応答	（１）（辻よりナミビアーボツワナの交渉の現状について質問あり）

ナショナル・コミッティーを設立し、議論は進展している。委員会は3週間毎に開かれ、関連省庁・部局で情報交換をしている。また TKCS(トランス・カラハリ回廊事務局)ともコミュニケーションしている。

(2) (馬杉より通関業者との関係について質問あり)

通関業者との関係は初期的な段階にあるが、強化の方向ではある。NLA (Namibia Logistics Association) とは3ヶ月に一回程度会合を開いており、すでに3回の会合を持った。NLA は対象企業の9割近くに対し、ASYCUDA のトレーニングを実施した。NLA と OSBP について、協議したことはまだない。TKCS を交えつつ、いずれ話をしていかななくてはならないだろう。

(3) (馬杉より研修についての質問あり)

スタッフのトレーニングに関しては、NCE 所内で、ASYCUDA のソフトウェアの研修や、リスク・マネジメント、関税分類などのいくつかのコースがある。頻度については、必要に応じてマネジメントレベルとも相談しながら開いている。研修講師は自前(in-house trainers)である。SACU や WCO の支援も必要に応じて受けている。リスク・マネジメントについては南アにも支援を依頼している。リスク・マネジメントは我々にとって新しい取り組みであり、リスク指標(パラメーター)は動かしていない。通関統計などデータは豊富にあるが、活用できていない。また USAID とも議論しており、2週間前に技術支援に関するショッピングリストの提示がなされた。我々の弱いところへの技術協力を期待しており、日本からの支援でもよい。

(4) (青山より日本の強みについて、次のようなコメントがあった)

リスク・マネジメント(RM)に関してはRM政策のあり方やベンチマークの設定等が重要であるが、欧米はRMの戦略づくりが得意であるのに対し、日本はRMの現場での実施方法に強みがある。プロファイリングやデータベースづくりといった作業もやっている。

(5) 事前審査について

生鮮物については事前審査を実施している。輸入の殆ど(85%)が南アからである。ウォルビスベイ港から入ってくるものについては事前審査は実施していない。

ここで辻・鈴木・谷口の3名は次の会合のため退席。引き続き3名は残って質疑応答を継続。

(5) 年次報告の資料要請。2005/06年の古いものを持ってきたのでとりあえずもらい、最新のものを要請。ファイルがあればあとで送るという返事。

(6) (稲田より2009年以降の非合法物品の摘発事例の急速な拡大原因についての質問)

2008年3月より100%DTI(Direct Trader Input)を実施している。ただ、2009年以降の摘発は乗用車の摘発が多く、スタッフの増員等による検査の厳格化が原因ではないか。あるいは、インテリジェンス情報も役立っているかもしれない。

(7) (財務省関税局の組織図をハードコピーでもらう。それについて青山の質問あり)

関税局のchairmanは財務省のDeputy Secretaryである。関税局には3人のDeputy Directorsがいる。あと2-3週間もすれば(現在空席となっている)Directorが任命されるだろう。OSBPについては財務省全体が管轄しており、交通省等とも協力している。

以下はHillinger氏の追加コメント(氏は2011年12月までの予定でUNから財務省関税局に派遣されているアドバイザー)

(8) BPではキーインフォメーションを通関前に共有できると利便性が高まる。両国間でASYCUDAがしっかり接続できれば、情報は共有できる。しかし、双方が得た情報を、ナミビア側は自分達が使い易いように加工することを考えているが、そうすると最終統計データに齟齬が生じるのではないかと危惧がボツワナ側にはある。一方、ボツワナ側はトランジットが多いため、細かい貨物の内容や量といったデータにそれほど関心があるわけではない。そのためデータ共有に際してはまず閲覧のみ可能となるよう設定できれば良いが、こうした両国間の考え方の違いもあり、接続作業が進んでいない。ASYCUDA Worldを導入すればこうした問題は比較的容易に解決できるようだが、コストの問題もあるため、ASYCUDA Worldを導入するつもりはない。

(9) BPネットワークの改変については、改変の便益と費用を天秤にかけることになる。データの共有の便益とFirewall等のセキュリティ対策等のコストのバランスで、後者が大きければ進めるのは難しい(マネジメント層の理解がなかなか得られない所以との弁明だった)。両国のBP間の通信のために光ファイバーを設置するにしても、そのコストを誰がどう負担するのかが問題である。

(10) SACUはメンバー間で同じシステムを使ってデータを共有する方向で調整している。

	最低限、関係国で輸出入データ等の共有・交換は必要である。 (10) OSBP 化が必要なのは明らかである。ただ、それは情報の共有なくしては意味がない。それは must である。 最後に質問票への回答は追加修正した上で後日送るとの了解がなされ、面談を終了した。 (記録：稲田十一)
--	---

日時	3 月 12 日(金) 15:00-17:00	場所	TKCS
協議先	TKCS (Trans Kalahari Corridor Secretariat)		
先方	TKCS	Bevan S. Simataa (Executive Director)	
当方	調査団員 6 名		

冒頭、当方より今次調査の目的及びスケジュールを説明。概要は以下の通り。

- 先方より TKCS 概要につき説明あり。TKCS は南ア・ボツワナ・ナミビアの 3 ケ国により構成され、各国運輸大臣間で MOU サイン済。役割は大きく分けて①関税・国境管理、②インフラ整備、③マーケティング・ビジネス開発。TKCS は各国大臣や関連機関と日常的に協議し、3 ケ国間の域内貿易を促進しているとの由。
- 先方より JICA のボツワナに対するマムノ OSBP 支援はボツワナ・ナミビア両国から歓迎されるものである旨発言あり。TKCS も SAD をはじめ税関管理に力を入れており、JICA による OSBP 支援は TKCS としても望ましいとの由。これに対し当方より JICA は二国間機関であるため仮にナミビアに対し事業を実施する場合、ナミビア政府からの要請取り付けが必要である旨説明。合わせてボツワナはマムノ OSBP を他国境のモデルプロジェクトに位置付けている点、及びウォルビスベイ港やカズングラ橋に対する円借款供与検討状況につき解説。
- 当方より懸念材料として①今後の二国間協定締結のタイムフレームワーク、②ボツワナは TKC においてトランジット国である中、同国のベネフィットの有無について問うたところ、先方より①ボツワナと比較しナミビアの検討状況は遅れているものの、3月21日にナミビア新政権の内閣発足・大臣就任が行われるため、順調にいけば今年5～6月に両国議会で承認される予定、¹②ボツワナは牛肉輸出国であると同時に、トランスカラハリ鉄道建設による石炭輸出を計画しており、ダーバン港の代替手段としてウォルビスベイ港・TKC は重要との回答あり²。
- 当方より TKC 3 ケ国における税関のリスク管理状況³について問うたところ、先方よりボツワナにはあるがナミビアはリスク管理チームを持っておらず、共にキャパシティとしては高くなく、情報分析を行える職員がいないため、南アがボツワナ・ナミビアに対し同分野における支援を行っているとの説明あり。また USAID が同分野における支援のためにコンサルタントを雇用し、ボツワナと南アの AEO やリスク・マネジメントに関し調査した。UN は ASYCUDA++ に対する支援を行っているとの由。
- 当方より JICA の支援すべき分野につき問うたところ、先方よりボツワナ・ナミビア両国は ASYCUDA++ システムの接続に関し、ASYCUDA World に upgrade しても解決にはならず、第三プラットフォームの導入（ボツワナ・ナミビア双方のシス

¹ ナミビアは当初、OSBP 推進に係る管轄が運輸省にあったが、途中で財務省に移されたため、一旦検討が止まってしまった経緯がある由。ボツワナ側と比べ進捗が遅れていることがナ政府内でも確認され、現在急ピッチで検討が進められている由である。一方、TKCS はボツワナ側とは十分に協議を行っており、supportive であるとの認識である。

² ボツワナ政府はウォルビスベイ港にドライポートの敷地を購入しており、いずれ、運び込んだ石炭をそこに貯蔵することも可能になるとの見解である。ダーバン港から輸出するには3週間以上かかるが、ウォルビスベイ港から輸出するには18～21日で出荷できる由である。

³ TKCS の下にワーキンググループ (WG) が作られ、そのうちの税関 WG には、リスクマネジメント、AEO、IT システム、Client Service Charter についてそれぞれ検討作業を行う Task Team が設置されている。

テムを第三のソフトに接続し、相互に閲覧できるように設定する）による解決が求められる旨回答あり。SACU にとっても関税のプールファンドに係る正確な統計入手は喫緊の課題となっていることから、JICA 支援は重要であるとの発言あり。尚、南アのシステムは ASYCUDA++ではなく独自のプログラム「TATIS」を使用しているとの由。その他、電子貨物トラッキングシステム（Electronic Sealing System）の導入、関税分類・関税評価に係る能力強化が必要であるとのこと。

- 当方より Time Release Study の有無について問うたところ、先方よりウォルビスベイ港→マムノ国境→ハボロネまでの調査は未実施との説明あり。他方、USAID の支援による CPMS（Corridor Performance Monitoring System）調査（単純に貨物の輸送所要時間を調べたもの）は今月中に終了予定であり（結果につき、当方と共有可能の由）、世銀も Operation System に対し支援を行っているとの由。Time Release Study の実施は事業実施上重要である点、先方と合意。

協議議事録

3月12日（金）17:30～18:00

【JICA ナミビア支所】大野支所長

辻 ）（これまでの調査結果概要について報告。ポイントは次のとおり。）

- ・ OSBP 支援に資する税関業務全体の効率化の一環として、業務手続の調和化、適正な業務を進めるための支援を行う。
- ・ OSBP 導入のための関連法整備の進捗如何に関わらず、支援を行う。
- ・ 長期専門家をボツワナ（ハボロネ）に配置する。
- ・ ナミビア政府から要請書が早々に出てこない場合は M/M を締結して現地研修に参加させるなど協力を進め、除外はしない。
- ・ 専門家は必要に応じて Mamuno/TK 国境を訪問し、ウィンドフックにも出張する。
- ・ 最初は小規模の投入でプロジェクト活動を行いつつ、ナミビア側からの要請書提出・採択、OSBP 法整備の目途など、機を見て案件投入規模の拡大を検討する。

青山）本件について（関税局として）協力できる余地はあると思料。派遣される専門家自身の得意不得意の分野はあるだろうが、事前評価調査の際には専門家候補者にも参画してもらえればよいだろう。帰国後、省内でも本件実施について前向きに検討するよう報告したい。本件は SADC、SACU、TKCS など関係機関も多い。専門家がナミビアに出張する際には、貴支所にも支援を頂ければ幸い。

大野）当地は DED、KfW などドイツが開発をリードしている。協力を進めるに当たり、ドイツの動きをよく見ておく必要があるだろう。

辻 ）ナミビア政府に対しては UN、ドイツ、USAID、南アなどが色々と支援している。専門家がウィンドフックに駐在すると、逆にこうしたドナーの動きに振り回されるかもしれない。要請が出ているボツワナ政府のニーズを適切に吸い上げ対応するにはハボロネに駐在していた方が良い。専門家は時々ナミビアも訪問し、こうした関係機関からの情報収集にも努める。そしてそれをボツワナ政府にもフィードバックしてあげるなど、ボツワナを中心にサポートをしてあげた方が良いでしょう。

大野）ナミビア政府も本件実施による便益が見えてくれば、動き出すだろう。またボツワナ政府からナミビア政府に働き掛けることで物事が動くこともあるだろう。ナミビア政府は、自分たちの便益にならないと思ったらなかなか動かない。

辻 ）（本件採択が円滑に進められれば）事前評価調査は 5～6 月頃の実施を予定している。ナミビア政府から正式に要請書が提出されなくても、M/M ベースで協力を進められればよいと考えている。

以上

第9章 調査団の派遣

9-1 調査の背景

西はナ国のウォルビスベイ港から始まり、南アのヨハネスブルグまでをつなぐTKCは、北米・欧州と南部アフリカ地域をより短時間・短距離で結ぶルートとして、近年注目されている。古くから南部アフリカ地域における交易の拠点として利用されてきた南アの東側にあるダーバン港は常時過密状態にあるため、物資が同港を経由するよりも、ウォルビスベイ港とTKCを経由してナ国とボ国方面に入るほうが効率的となっているからである。そのため、ボ国とナ国にとってTKCを経由したウォルビスベイ港の利用価値は高く、現在、ウォルビスベイ港の拡張計画が進められている。

ウォルビスベイ港のキャパシティが増大することにより、TKCの交通量（2007年～2008年の1年間で、商業貨物車は18,043台）は毎年少なくとも14%程度ずつ増加（2008年比）すると見込まれており、物流の確保・促進のためには国境における通関手続を、より効率的・円滑に行う必要がある。そのため、TKC関係国であるボ国、ナ国、南アの各国政府はTKC上の国境（ボ国とナ国国境のママノ／トランス・カラハリ、ボ国と南ア国境のパイオニア・ゲート）にOSBPを導入することに合意している。

しかし、ボ国・ナ国を含め、南部アフリカ地域においてOSBP導入の実績と経験がないことから、2009年8月、ボ国政府は我が国に対してOSBP導入に係る支援を要請してきた。

9-2 調査の目的及び対処方針

（1）ボ国

1）BURS

- a) 前回調査（2010年3月）の結果概要を共有し、プロジェクト内容を協議する。
- b) R/D案、PDM案、PO案を提示し、ボ国として合意・締結作業を進める旨のミニッツを締結する。
- c) OSBP導入に関するナミビアとの二国間合意や国内法整備の進捗状況を聴取する。

- 2) 外務省及び財務省に対してプロジェクト概要を説明し、ミニッツ案及びR/D案の検討とBURSとの調整を依頼する。

（2）ナ国

1）NCE

- a) 前回調査の結果概要を共有し、実施可能なプロジェクト内容案を提示する。
- b) 正式要請提出の意思を再確認する。
- c) ミニッツ案（Master Plan、POを含む）を提示し、協力に関するミニッツを締結する。

- 2) 国家計画委員会（NPC）と協議し、財務省から要請書の提出があった際の手続き促進を依頼する。

- 3) TKCSと協議し、二国間合意などに関する進捗状況を聴取する。

9-3 団員構成

	氏 名	担当分野	所属先
1	辻 一人	総括	JICA公共政策部 技術審議役
2	浜田 栄	税関行政	財務省税関研修所 副所長
3	馬杉 学治	協力企画	JICA公共政策部財政・金融課 調査役

9-4 調査日程

No	Date	Day	Schedule	Accommodation
1	6 / 5	Sat	Narita -> Hong Kong	in plane
2	6 / 6	Sun	-> Johannesburg -> Gaborone	Gaborone
3	6 / 7	Mon	Embassy of Japan Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Finance and Development Planning Botswana Unified Revenue Service	Gaborone
4	6 / 8	Tue	BURS, Sign M/M JICA Botswana Office	Gaborone
5	6 / 9	Wed	Gaborone -> Johannesburg -> Windhoek	Windhoek
6	6 / 10	Thu	National Planning Committee (NPC) Namibia Customs and Excise (NCE)	Windhoek
7	6 / 11	Fri	NCE, Sign M/M Trans Kalahari Corridor Secretariat (TKCS) JICA Namibia Office	Windhoek
8	6 / 12	Sat	Windhoek -> Mamuno/Trans Kalahari Border Post -> Windhoek	Windhoek
9	6 / 13	Sun	Windhoek -> Johannesburg	Pretoria
10	6 / 14	Mon	Johannesburg -->	in plane
11	6 / 15	Tue	Hong Kong --> Narita	

9-5 訪問先・面談者等

BURS：長官、関税局長、他

NCE：次官、関税局長代行（貿易促進、事務・コンプライアンス担当次長）、他

9-6 協議概要

BURSとはほぼ対処方針どおりの内容にて署名・合意した。まだ正式要請がないナ国については、プロジェクトの活動範囲は、長期専門家の出張ベースによる指導及び現地研修に限られるものの、ナ国側は係る制約を踏まえつつ、ボ国と同時にプロジェクトを実施することの意義や重要性を理解しており、現時点は（正式要請後の）R/Dを締結するまでのつなぎの段階として、プロジェクトの実施に合意した。

我々が今回ボ国側と合意した結果を、OSBP導入作業準備が遅れているナ国側に説明したことに

より、ナ国側はこれを機に、これ以上の作業の遅延は許されないと不退転の気持ちが芽生えたものと考えられる。本プロジェクトは、ボ国側とナ国側が相互に情報を共有し、また人材交流・研修や協議を行う活動を盛り込むことで、ナ国にとって当面は限られた協力であるものの、正式要請書を早期に提出する動機付けとなり、OSBP導入の促進に資するものと位置付けられる。

なお、プロジェクト名については、「ボツワナ・ナミビアOSBP化促進プロジェクト」としていたが、ボ国側と協議した結果、下記理由により「ボツワナ・ナミビア国マムノ／トランス・カラハリ国境OSBP導入プロジェクト」とする。プロジェクト名についてはナ国側も同意している。

- ・本プロジェクトは、マムノ／トランス・カラハリ国境へのOSBPの新規導入および運営開始にスコープを絞っていることから、「promotion」ではなく「establishment」がより適切であること。
- ・案件実施国という意味から「in Botswana and Namibia」としていたが、OSBPは国境プロジェクトであり、「between Botswana and Namibia」がより適切と考えられること。
- ・「～between Botswana and Namibia」に続き、具体的な場所を示すため、そのまま国境名をプロジェクト名に入れて、スコープを絞ったこと。

（１）ボ国

正式要請をしているボ国は本プロジェクトに対する期待が極めて高く、とりわけ長期専門家がハボロネに駐在することについてBURS長官以下、感謝の意が述べられた。日本側から提示したプロジェクトの内容－①OSBP業務モデルの構築、②OSBPを適切に運用するためのトレーニングの実施、③税関業務に関する技術分野や運営制度に関する能力向上－は技プロが想定し得るフル・スケールの取り組みであり、そのままボ国側に受け入れられた。

③の研修については理論よりも実務面での運用について能力向上を図る必要があると、BURSの関税局長は説明しており、プロジェクトで取り上げることの必要性が確認された。また②の研修については、マムノ／トランス・カラハリ国境施設におけるOSBPの正式な開始時期が現時点で確定していないため、柔軟に調整する必要がある。早期に開始されればOSBP運用開始後の研修が中心となり、逆に開始が遅延すればそれだけOSBP開始前の研修が多くなる。

プロジェクトに対するボ国側の投入や各種undertakingsについても、先方は十分な準備や手当てが可能との認識を示した。専門家の執務室、パソコン、公務用車両（但し専用ではない）の貸与が約された（プロジェクト専用車両は別途、プロジェクト予算により調達することとする）。カウンターパートはProject Director以下が具体的氏名と共に定められ、プロジェクトに対するBURSの意欲的な姿勢が伺えた。

なお、R/Dの署名者、長期専門家の生活費の振込に対する所得税の免除、専門家求償責任の免除事項の３点については財務省との協議が必要との理由でペンディングになっており、BURSからの回答待ちである。

（２）ボ国：今後の予定

本部で事業事前評価表など必要な手続きを進めると同時に、R/Dのペンディング事項をBURSと最終調整する。R/Dの署名はボツワナ支所長に依頼し、了解を得た（別途内部決裁予定）。プロジェクトの開始は長期専門家が赴任する９月下旬頃を想定している。

（３）ナ国

NCEと３月に面談した際、先方は正式要請書を提出する意向を示していたが、その後音沙汰がなく現在（調査実施時点）に至った。その理由として、①３月中旬に政権交代があったこと、②関税局長のポストが依然空席であること（閣議承認が必要）、③OSBP化を進めるための閣議承認が未了であることが、ナ国側から挙げられた。こうした状況により、ナ国国内のOSBP化手続きの進捗はボ国よりも遅れており、それはナ国側も強く認識していた。

今回改めて調査団がナ国側の要請書提出の意向を確認したところ、ナ国側もプロジェクト実施の必要性を痛感しており、是非とも一緒に実施したいとの申し出があった。我々が今回、ボ国側とプロジェクト実施の合意に至ったことも理由にあると思われる。財務省次官と関税局次長（局長代行）は、早急に正式要請を準備し、NPC経由で日本政府に提出するべく準備するとの発言があった。調査団が帰国後、JICA本部からナ国側関係者に連絡を取りフォローする一方、ナミビア支所にもフォローを依頼した。

調査団から、技術協力の調整窓口であるNPCに対しては、財務省（関税局）から要請があがってきた際には然るべく南アの日本大使館に取り次ぐよう依頼した。

（４）プロジェクトの内容について

ナ国政府からは正式要請がないものの、一方でボ国側にプロジェクトの開始を待たせるわけにもいかないことから、調査団からはミニッツ・ベースで実施可能なスコープ、つまり長期専門家の出張ベースによる指導および現地研修（於、ナ国、ボ国）に絞った形でのプロジェクト活動を提案したところ、NCEはそれを歓迎し、プロジェクト実施に合意した。

今回NCEと署名に至ったミニッツは、ナミビア側が正式に要請書を提出し、R/Dが署名されるまでの過渡的な位置付けであるとの説明を加え、NCEの理解を得た。正式要請が提出されれば、その時点でフル・スケールのプロジェクト実施を検討することとなる。

NCEの申し出により、ミニッツの内容は「ナ国政府」として必要なundertakingsを準備するというR/Dの雛形ではなく、実施機関であるNCE限りにおいて、可能な範囲で各種便宜を図るという内容に変更した。これは、当面ナミビアに対する協力は長期専門家の出張ベースによる対応であり、NCEからは、プロジェクト活動に際して實際上問題が起こらないよう配慮すると言質を得たからである。

ナ国側のProject Directorについては、関税局がNational Negotiating Committee（OSBP導入を推進するため関係省庁から構成される委員会）と協議のうえ決定したいとの申し出があったため、７月下旬頃に決定される予定である。Project ManagerとTechnical Counterpartについては、Project Directorが決定次第、順次任命される見込みである。

（５）OSBP導入に向けた進捗状況

ボ国政府は、OSBP導入のための具体的な手続き等の交渉をナ国政府と進めることについて、すでに閣議の承認を終えている。現在はOSBP導入のための国内法整備に取り組んでおり、今年11月の国会に上程するという。これがうまく進めば、来年４月頃のOSBP正式開始を見込んでいる。

一方、ナ国側においては、ボ国に比べこれまで手続きが遅延していたが、調査団が現地に滞在中、両国間のOSBP導入を調整・仲介するTKCSと、マムノ／トランス・カラハリ国境OSBP

のF/Sを実施したナ国のコンサルタント会社（CDC社）が、財務大臣（新任）と副大臣に対して、F/Sの内容をはじめOSBP導入に向けた今後の具体的な手続き面など道筋についてブリーフィングを行った。あとはボ国同様、OSBP導入のためボ国政府と具体的な手続きの交渉に入ることの閣議決定を待つばかりであり、これが整えばボ国と足並みを揃えることとなる。

両国間の協議を調整しているTKCSによると、当初は6月中旬に二国間の協議を予定していたが、6月下旬～7月上旬に開催するという。9月までに2回は協議の場を持つべく両国に働きかけていく方針との説明があった。

付 属 資 料

1. 事業事前評価表
2. 面談議事録
3. 署名済ミニッツ（ボ国、ナ国）

1. 事業事前評価表

事業事前評価表（技術協力プロジェクト）

作成日：平成 22 年 6 月 21 日

担当部・課：公共政策部財政・金融課

1. 案件名 ボツワナ・ナミビア国マムノ／トランス・カラハリ国境 OSBP 導入プロジェクト
2. 協力概要 (1) プロジェクト目標とアウトプットを中心とした概要の記述 本プロジェクトはボツワナ国とナミビア国の国境であるマムノ／トランス・カラハリ国境におけるワン・ストップ・ボーダー・ポスト（OSBP）の運営開始に備え、OSBP 業務手順ガイドラインを作成し、OSBP 実施運営に必要な両国税関職員的能力向上を図る。同時に、税関業務を効率的・正確に実施するための専門業務知識や通関運用施策に係る研修を両国税関職員に対して行い、円滑に業務が実施できるよう支援する。 (2) 協力期間 2010 年 9 月～2013 年 9 月（3 年間） (3) 協力総額（日本側） 2.1 億円（見込み） (4) 協力相手先機関 ボツワナ統一歳入庁（Botswana Unified Revenue Service）（BURS） ナミビア財務省関税局（Namibia Customs and Excise, Ministry of Finance）（NCE） (5) 国内協力機関 財務省関税局 (6) 裨益対象者及び規模、等 1) 直接的裨益対象者 • BURS 職員約 900 名 • NCE 税関職員約 650 名 • 通関業者協会（ボツワナ側で約 20 社、ナミビア側で約 15 社が加盟） 2) 間接的裨益対象者 • 国境管理に関係する他省庁 • 一般大衆
3. 協力の必要性・位置付け (1) 現状及び問題点 西はナミビア共和国（以下、ナ国）のウォルビス・ベイ港から始まり、南アフリカ共和国（以下、南ア）のヨハネスブルグまでをつなぐトランス・カラハリ回廊（TKC）は、北米・欧州と南部アフリカ地域を、より短時間・短距離で結ぶルートとして、近年注目されている。古くから南部アフリカ地域における交易の拠点として利用されてきた南アの東側にあるダーバン港は常時過密状態にあるため、物資が同港を経由するよりも、ウォルビス・ベイ港と TKC を経由してナ国とボツワナ共和国（以下、ボ国）方面に入る方が効率的となっているからである。そのため、ボ国とナ国にとって TKC を経由したウォルビス・ベイ港の利用価値は高く、現在、ウォルビス・ベイ港の拡張計画が進められている。 ウォルビス・ベイ港のキャパシティが増大することにより、TKC の交通量（2007 年～2008 年の 1 年間で、商業貨物車は 18,043 台）は毎年少なくとも 14%程度ずつ増加（2008 年比）すると見込まれており、物流の確保・促進のためには国境における通関手続きを、より効率的・円滑に行う必要がある。そのため、TKC 関係国であるボ国、ナ国、南アの各国政府は TKC 上の国境（ボ国とナ国国境のマムノ／トランス・カラハリ、ボ国と南ア国境のパイオニア・ゲート）に OSBP を導入することを合意している。 しかし、ボ国・ナ国を含め、南部アフリカ地域において OSBP 導入の実績と経験がなかったことから、2009 年 8 月、ボ国政府は我が国に対して OSBP 導入に係る支援を要請してきた。

(2) 相手国政府国家政策上の位置付け

ボ国、ナ国、南アの各国政府は TKC の円滑・迅速な物流を目指し、2003 年にトランス・カラハリ回廊運営委員会 (TKCMC) を設立し、物流障壁の撤廃、国境における税関手続きの調和・簡素化を図ることで合意している。その枠組みの中でボ国政府は、マムノ／トランス・カラハリ国境施設の OSBP 化をナ国政府と 2005 年に合意しており、同国境の OSBP 化をモデルケースとして、他の周辺国境に順次適用する方針である。

ボ国は OSBP 化を進めることの閣議承認を終えており、現在は国内法整備に取り組んでいる。一方、ナ国においては OSBP 化を進めることの閣議決定が近々なされる見通しである。閣議承認後、両国が OSBP 導入のための二国間交渉に入ることとなっている。

(3) 我が国援助政策との関連、JICA 国別事業実施計画上の位置付け（プログラムにおける位置付け）

わが国は 2008 年 5 月の TICAD IV 横浜行動計画において、「成長の加速化」の一施策として、アフリカで 14 箇所の OSBP 支援を行うことを表明している。OSBP 支援については、これまで東アフリカ地域（技術協力プロジェクト（実施中）、無償資金協力（形成中））、ザンビア／ジンバブエ国境のチルンド（無償資金協力（橋梁）と OSBP ソフト支援）と西アフリカ地域（情報収集調査）にとどまっていたが、本件プロジェクト実施により、南部アフリカ地域にも支援を拡大することとなる。

4. 協力の枠組み

本プロジェクトでは、OSBP 業務モデルを「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクトフェーズ 1」で作成したものをベースにアレンジ・活用し、パイロットサイト（マムノ／トランス・カラハリ国境施設）における OPSP 業務手順の策定、トレーニングや OSBP として機能するために必要な資機材の投入を図る。また、税関基本業務や運営制度の導入実施を図り、OSBP の導入・運営のための税関職員的能力向上を図る。

【主な項目】

(1) 協力の目標（アウトカム）

① 協力終了時の達成目標（プロジェクト目標）と指標・目標値

「OSBP をシステムとして適切に運用できるように、ボ国の税関組織と通関業者協会の能力が向上する。」

【指標・目標値】

- OSBP 業務手順ガイドラインが税関職員によって活用・参照される。
- 税関が通関業者協会に対して提供した助言、官報やその他必要な情報提供の実施回数がプロジェクト開始前と比較して増加する
- 税関職員の指導等により、通関業者から提出された申告書類に見つかったエラー比率がプロジェクト開始前と比較して減少する
- 通関業務において生じた違反や争議の件数比率がプロジェクト開始前と比較して下がる

② 協力終了後に達成が期待される目標（上位目標）と指標・目標値

「マムノ／トランス・カラハリ国境施設に、OSBP が導入され適切に運用される。」

【指標・目標値】

- 通関時間分析のため、輸出入申告データが履歴としてボ国側、ナ国側にそれぞれ保存される
- 正規の輸出入申告書について申告からリリースまでの平均時間がプロジェクト開始前と比較して削減される

(2) 成果（アウトプット）と活動

アウトプット、そのための活動、指標・目標値

【成果1】 マムノ／トランス・カラハリ国境施設のためのOSBP業務モデルが開発され、通関業者協会と共有される。

【指標】

- 1) 開発された OSBP 業務モデルがペーパーに纏められる
- 2) OSBP（一般）に関するコンセンサス構築のために開催したワークショップ／セミナーの回数と参加者数と理解度
- 3) OSBP 業務モデルを普及するために開催したワークショップ／セミナーの回数と参加者数と理解度

【活動】

- 1) マムノ／トランス・カラハリ国境施設のための OSBP 業務モデルを開発する
- 2) ステークホルダーに OSBP（一般的内容）のコンセンサス構築のための活動を行う
- 3) 作成した OSBP 業務モデルをステークホルダー間に普及するための活動を行う

【成果2】 関係する税関職員と通関業者協会がOSBPを適切に運営するための知識を習得する。

【指標】

- 1) 策定された（二国間合意と国内法整備の進捗に基づいて修正された）パイロット実施計画
- 2) 開発されたマムノ／トランス・カラハリ国境施設における OSBP 業務手順ガイドライン
- 3) マムノ／トランス・カラハリ国境施設の税関職員向け及び通関業者協会向けに実施した研修の回数と参加者数と理解度

【活動】

- 1) 「成果 1 の活動 1)」において開発された OSBP 業務モデルに基づき、税関職員が OSBP を適切・円滑に運営できるようにするため、マムノ／トランス・カラハリ国境施設における下記パイロット実施計画を策定する
- 2) 上記活動で策定されたパイロット実施計画を遂行する
 1. OSBP 業務モデルに基づき、マムノ／トランス・カラハリ国境施設における OSBP 業務手順ガイドラインを作成する
 2. OSBP を効率的・円滑に運営するうえで必要となる機材があれば、特定し導入する
 3. OSBP の導入と運営状況に応じて、マムノ／トランス・カラハリ国境施設の税関職員及び通関業者協会に対し、トレーニングを実施する
- 3) OSBP を実現するために必要な二国間合意と国内法整備の進捗状況をモニタリングし、必要に応じてパイロット実施計画を修正する

【成果3】 税関業務に必要な技術分野と運営制度を適切に実施するための税関職員の能力が向上する。

＜ここで習得する能力とは、OSBPの導入如何に関わらず一般的な税関基本業務と、効率的な税関業務運営のための制度導入と実施に関わるもの。成果2とは異なる。＞

【指標】

- 1) ベースライン調査の結果
- 2) 技術分野に関するワークショップ／セミナーの実施回数と参加者数と理解度
- 3) 運営制度に関するワークショップ／セミナーの実施回数と参加者数と理解度
- 4) 運営制度に関して提示された提言
- 5) 税関組織において能力開発を担う中核職員によって作成された行動計画

【活動】

- 1) 税関業務に関する現況ベースライン調査を実施し、現状把握を行う
- 2) 税関職員向けに、必要な技術分野に関するトレーニングを実施する（関税分類、関税評価、事後調査等）
- 3) 必要な運営制度（リスクマネジメント、認可事業者（AEO）、債権保証（bond guarantee）

等)を導入もしくは実施するための提言を作成する

- 4) 税関組織における中核職員に対して能力向上を図り、上記活動 2) と 3) で取り上げた事項について、組織としての能力開発を推進させる

(3) 投入（インプット）

① 日本側（総額約 2.1 億円）

・ボ国への投入

- ◇ 専門家：2 名（チーフ・アドバイザー、業務調整／人材育成）
ローカルコンサルタント 1 名（常勤）

- ◇ 在外事業強化費：セミナー／ワークショップ等開催費、各種印刷製本費、調査費、出張費等

- ◇ 研修経費：現地研修、本邦研修、第三国研修

・ナ国への投入

- ◇ 日本人長期専門家の出張ベースによる支援、助言活動

- ◇ ローカルコンサルタント 1 名（非常勤）

- ◇ 在外事業強化費：セミナー／ワークショップ等開催費、各種印刷製本費、調査費、出張費等

- ◇ 研修経費：現地研修

② ボツワナ国側

・カウンターパートの配置

・カウンターパートの国内移動経費

・国境施設へのアクセス・便宜供与

・日本人専門家・ローカル雇用専門家のための執務室や必要な資機材の供与

・プロジェクト活動のための予算措置

③ ナミビア国側

・カウンターパートの配置

・カウンターパートの国内移動経費

・国境施設へのアクセス・便宜供与

・日本人専門家・ローカル雇用専門家のための執務室や必要な資機材の供与

・プロジェクト活動のための予算措置

なお、まだ正式要請が提出されていないナ国については、プロジェクトの活動範囲は、長期専門家の出張ベースによる指導および現地研修に限ることとした。ナ国側は係る制約を踏まえつつ、ボ国と同時にプロジェクトを実施することの意義や重要性を理解しており、現時点では（正式要請後の）協議事録（R/D）を締結するまでのつなぎの段階として、プロジェクトの実施に合意したところである。正式要請が提出されれば、その時点でフル・スケールのプロジェクト実施を検討することとなる。

(4) 外部要因（満たされるべき外部条件）

【前提条件】

ボ国政府とナ国政府が、マムノ／トランス・カラハリ国境施設に OSBP を導入する方針を変更しない。

【成果達成のための外部条件】

特になし

【プロジェクト目標達成のための外部条件】

- ・研修を受けた税関職員が業務を継続する。

【上位目標達成のための外部条件】

- マムノ／トランス・カラハリ国境施設における OSBP 導入に必要となる二国間合意が、ボ国政府とナ国政府の間で署名される。
- マムノ／トランス・カラハリ国境施設における OSBP 導入に必要となる、両国における国内法の修正や整備が、それぞれの国において承認される。
- マムノ／トランス・カラハリ国境施設において OSBP を円滑に運営するうえで必要となるインフラが、両国政府によって整備される。
- マムノ／トランス・カラハリ国境施設が OSBP として正式に開始する。
- OSBP 運営に必要な予算が、両国の税関によってそれぞれ適切に措置される。
- 他省庁が税関に十分に協力する。

5. 評価 5 項目による評価結果

(1) 妥当性

本プロジェクトは以下の理由から妥当性が高いと判断できる。

- ボ国とナ国は共に SADC（南部アフリカ開発共同体）および SACU（南部アフリカ関税同盟）に加盟しており、SADC は地域統合を目指して FTA（自由貿易協定）を推進する一方、SACU は関税同盟の枠組みで域内国産品の無税通過、商品の自由流通、共通域外関税を目指している。そのため、いずれ域内の経済的な意味での国境はなくなることが見込まれ、現在の国境通過、通関手続きなどの簡素化を目的とする OSBP も、その道程の一部として位置付けられる。また、ボ国とナ国は TKCMC の枠組みの下でこのような OSBP の導入に合意している。以上に鑑み、両国の国境を対象にした本プロジェクトの実施は妥当である。
- SADC は内陸国の開発を進めており、1 カ国に 2 つの回廊開発を目指している。ボ国とナ国にとってトランス・カラハリ回廊（TKC）はそのうちの 1 つであり、同回廊の有効活用は輸送効率の向上と輸送コストの削減を達成するうえで必要である。SADC は既存の国境施設を活用した OSBP（並列型（juxtaposed））導入を推進しており、本プロジェクト目標はその方向性と一致する。
- ボ国とナ国は OSBP 導入のための準備委員会（National Negotiating Committee）をそれぞれ設立しており、両国の強いコミットメントとトランス・カラハリ回廊事務局（TKCS）による不断の仲介の下、OSBP 導入のための二国間合意を目指している。OSBP 実現のためには係る合意と各国国内法の整備、インフラ等ハード面の整備と税関職員等のキャパシティ・ビルディングなどソフト面の投入が不可欠だが、本プロジェクトはソフト面で必要なインプットを行うものであり、OSBP 導入前と導入後のソフト支援に資するものである。
- 我が国においては過去に TKC（ボ国側）の道路改良整備を円借款で実施しており、現在はウォルビス・ベイ港の拡張計画を円借款で支援することを視野に入れている。マムノ／トランス・カラハリ国境施設の OSBP 化に係る技術協力は、我が国の援助方針（回廊整備、貿易促進）と TICAD IV における我が国のコミットメントとも合致する。
- 両国における閣議承認状況と今後予定されている二国間交渉の状況を踏まえ、早くプロジェクトを実施する必要があるが、ナ国からはまだ正式要請書が提出されていない。しかし、国境を対象にしたプロジェクトである以上、両国がプロジェクトを同時に実施する必要があり、片方だけ実施しても意味がない。ボ国は支援を急いでおり、ナ国の正式要請を待つわけにもいかない。そのため、ナ国については過渡的措置としてミニッツ・ベースによる協力を実施するが、これにより早期の正式要請書提出にもつながることが期待されるため、ナ国に対する協力実施は妥当である。

(2) 有効性

本プロジェクトは以下の理由から有効性が高いと見込まれる。

- 本プロジェクトの目標である「OSBP をシステムとして適切に運用できるためのボ国・ナ

国の税関組織の能力向上」とは即ち、成果の三本柱である①OSBP 業務モデルを構築し、②OSBP を適切に運用するためのトレーニングを税関職員等に施し、③税関の基本業務であり且つ OSBP 運営に当たって必要となる技術分野や運営制度に関する税関職員の能力向上を図ること、である。OSBP を運営するためにはまず、地域特性に合わせた業務モデルの構築（成果①）が必要であり、それに基づき当該国境施設に特化した業務手順のトレーニングや資機材等の導入を行う（成果②）ことにより、OSBP 業務知識の面からはプロジェクト目標の達成は理論的には可能である。しかし、OSBP が効率的・効果的に運営されるためには、成果③による税関の基本業務に係る個々の職員の知識の向上と、運営制度の導入実施が必要である。これら一連の活動に加えて、「OSBP 導入に向けた二国間合意や国内法整備状況のモニタリング」を実施することにより（成果②）、OSBP 導入に関する情報や課題がボ国、ナ国の OSBP 導入に関わる他関係機関に共有され、またそれにより相互の協力を促して、OSBP の導入という共通の目標を効果的・効率性に達成することが可能となる。

- 外部条件である、税関職員の定着率に関しては、BURS は優秀な人材を多く集めており、また独立した政府機関であり、給与水準は高いと言われている。そのため外部条件が満たされる可能性は高い。
- 前述のとおり、両国による OSBP 導入に向けた二国間交渉は正にこれから始まる場所である。早ければプロジェクト開始予定の 9 月までに 2 回交渉を行い、ボ国においては 11 月の国会で法整備を行い、早ければ 2011 年 4 月にマムノ／トランス・カラハリ国境における OSBP の運用開始を目指している。こうしたスケジュールに併せて、プロジェクトを実施することの有効性は高い。

（3） 効率性

本プロジェクトは以下の事由により効率的な実施が見込まれる。

- 長期専門家 2 名（チーフ・アドバイザーと調整員／人材育成）がハボロネに配置することで、ボツワナ税関が抱えている課題を日常的に把握・理解し、必要なアドバイスを提供することが可能となる。また定期的にナ国にも出張し、ナミビア税関に対して必要な活動を実施することとなる。現場となるマムノ／トランス・カラハリ国境にも定期的に足を運んで視察・協議を行い、OSBP 業務モデルの構築と税関職員に対するトレーニングを実施する等、現状を踏まえた適切な指導により、OSBP 導入支援を効率的に行うことが可能となる。
- 本プロジェクト実施に際しては、関連機関である SADC 本部（ハボロネ）、SACU 本部（ウィンドフック）、関連ドナーである USAID Trade Hub 事務所（ハボロネ）等とも綿密に情報交換を行い、リソースの活用や調整を図りながら、業務を効率的に進めていくことが期待される。
- 専門家は普段、ハボロネに駐在するため、ナミビアにローカルコンサルタントを配置する。ナミビアにおけるプロジェクトのフォーカル・ポイントを置く体制を取ることで、効率的な活動の実施が期待される。
- 現地研修のほか、税関事情が類似した東部アフリカやメコン地域で実施中の JICA プロジェクトへの視察・協議、また本邦研修において税関業務専門知識等の習得を効果的に織り交ぜることにより、成果の達成に結びつくことが期待される。
- JICA の技プロ「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト」の成果、中でも OSBP 業務モデルの活用や国境施設における情報通信技術の活用等により、本プロジェクトの効率的な実施が見込まれる。
- ボ国・ナ国政府は、マムノ／トランス・カラハリ国境施設の OSBP 化に注力することとしており、その成功をもって他国境へ OSBP を拡大する方針である。両国が持ち得る資源を本国境施設に集中し、OSBP 化を成功に導くことにより、効率的な実施が期待される。そのためにボ国政府はその予算・人員を最大限に活用する予定であり、BURS は強くコミットしている。また、Project Director 以下、C/P となる BURS 職員は本邦に研修で来日

した経験があり、日本の支援の方針や日本の税関事情についてある程度知識を持っている。こうした人材の活用により、本プロジェクトの運営、活動の効率的な実施が見込まれる。ナ国の C/P については現在ナ国側で調整中であり、8 月初旬に決定する予定である。

- 本プロジェクトの合同調整委員会（JCC）に加え、ボ国・ナ国と TKCS を含めた地域合同調整委員会（RJCC）を定期的に開催し、関係機関間で適切な調整と OSBP 導入に向けた促進が図られることが見込まれている。

（４） インパクト

本プロジェクトのインパクトは以下のように予測される。

- 上位目標達成のための外部条件、中でも「二国間合意の締結」、「両国における国内法の修正や整備の承認」「OSBP としての正式な運用」が満たされる必要がある。本プロジェクトでは活動「3） OSBP を実現するために必要な二国間合意と国内法整備の進捗状況をモニタリングし、必要に応じてパイロット実施計画を修正する」を組み込んでいるが、そこではボ国・ナ国政府が相互に情報を共有し、また人材交流・研修や協議を行う活動を盛り込むことで、OSBP 導入の促進に資するものと位置付けられる（プロジェクトが両国間の交渉の仲介や国内法整備の調整に責任を持つわけではないが、必要に応じて支援することはいずれあり得る）。これら外部条件は両国政府の調整努力により、プロジェクト期間内に満たされると想定され、上位目標「マムノ／トランス・カラハリ国境施設に、OSBP が導入され適切に運用される」はプロジェクト終了後 3～5 年以内の実現が見込まれる。
- また、OSBP を円滑に運営するうえで必要となるインフラ整備や運営に必要な予算措置についても、両国政府の強いコミットメントにより、達成されることが見込まれる。
- 本プロジェクトでは、OSBP 業務手順ガイドラインや税関業務に必要な技術分野と運営制度に係る教材資料の作成と、これらを組織内で指導する中核職員を養成することから、トレーニングに参加できない税関職員にも必要な技術が伝播することが期待され、広範な裨益者に対するインパクトが期待できる。
- こうした活動を通じて、ユーザー側となる民間の通関業者や通関業者協会にも税関を通じて必要な助言・指導や正しい通関知識が伝達され、円滑な通関に貢献することが期待できる。

（５） 自立発展性

本プロジェクトの自立発展性は以下のように予測される。

- TKC は南部アフリカ地域における貿易・物流促進のために戦略的に重要な回廊であり、国境通関の簡素化、円滑化は今後も重視される方向にある。そのため、本プロジェクトによる取り組みは、ボ国、ナ国、南ア、TKCS 間で今後とも強力に推進されることが想定される。
- 本プロジェクト実施によりマムノ／トランス・カラハリ国境施設に OSBP が導入された後、ボ国とナ国は他周辺国境にも順次 OSBP を導入していく方針である。プロジェクト終了後も、得られた教訓やノウハウが持続的に活用されることが想定される。
- BURS は組織機能強化を図っており、OSBP というハード面のインフラ整備だけでなく、ソフト面の人材育成やオペレーションといったノウハウの導入も重視している。本プロジェクトで実施する各種研修や作成するガイドライン、資料等はこれらに資するものである。また中核職員の養成により、プロジェクト終了後も技術と知識が維持されることが想定される。
- NCE はリスク・マネジメント（RM）の強化を図っており、RM の新部署を立ち上げている。また関税分類、関税評価、事後調査、X 線画像分析など、優先度の高いニーズがある。自前の研修講師もいるが、世界税関機構（WCO）や USAID など他ドナーの支援を受けることも想定している。このように NCE は組織能力強化の活動に注力しており、ボ国同様、プロジェクトの活動と成果が貢献し、技術と知識が維持されることが想定される。
- BURS は政府の外局だが財政は収支黒字であり、キャッシュフローも確保していることが

ら、プロジェクト活動の財務的持続性は当面問題ないと想定される。 ●NCE は財務省の一部局であり、プロジェクト活動のための予算負担についても前向きな姿勢を示していることから、予算確保の面で特段支障はないと想定される。
6. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮 本プロジェクトに関しては、貧困・ジェンダーに関するインパクトは想定されていない。なお、ウォルビス・ベイ港の拡張と本プロジェクト実施と相まって、TKC の交通量増加が見込まれるが、TKC の道幅と路肩は広く、また周囲の殆どは草原と土漠であり、近隣住民への騒音や自然公園に対する影響などもないことから、環境に関する影響は考えられない。
7. 過去の類似案件からの教訓の活用 アフリカにおける JICA の OSBP に関する技術協力プロジェクトとしては、現在「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト」を実施中である。 ① フェーズ 1 (2007～2009)、対象国：ケニア、タンザニア、ウガンダ ② フェーズ 2 (2009～2013 予定)、対象国：ケニア、タンザニア、ウガンダ、ルワンダ、ブルンジ OSBP の技術協力プロジェクトは、関係国の協力と信頼が成り立って初めて可能となるものである。「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト」のプロジェクト関係国が東アフリカ共同体 (EAC) のメンバー国から構成されているように、本プロジェクト関係国も SADC、SACU の加盟国であり、双方の利害関係や志向が合致していることから、プロジェクト実施が可能となるものであり、この最大にして重要なアドバンテージを有効に活用していく方針である。 OSBP の実現には法整備 (二国間合意、各国の国内法整備)、インフラ整備、人材育成・能力向上などソフト面の充実が必要である。「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト」では、主に人材育成・能力向上を支援しており、これまで得られた成果を、本プロジェクトに活用することが期待される。例えば、「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト フェーズ 1」において開発された OSBP 業務モデル、国境施設間の通関情報の交換を可能とする簡易の情報通信システム (ICT) の導入実績、更には OSBP の運営実施にあたり必要となる税関業務知識の研修やトレーナー育成などは、その活動方法や投入のあり方が、本プロジェクトにも大いに参考となるであろう。 また「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト フェーズ 1」を実施した結果、官側である税関職員のキャパシティ・ビルディングだけでは通関手続きの一層の効率化・円滑化は図られず、ユーザー側である民間の通関業者・通関業者協会のキャパシティ・ビルディングも必要であることが明るみになった。そのため、本プロジェクトにおいても、セミナー等の場を利用して、民間の通関業者・通関業者協会に対する知識普及や税関を通じた助言・指導などを実践することが、プロジェクト目標の達成に有益な取り組みとなるであろう。 そのため、本プロジェクトでは第三国における研修を活用し、「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト フェーズ 2」や「メコン地域における税関リスクマネジメント プロジェクト」への視察・情報交換により、本プロジェクトに取り入れられる成果や教訓が得られるものと考えられる。 なお、「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト フェーズ 2」では、OSBP の二国間合意や法整備については、プロジェクトの外部条件としており、これらは EAC が主導的に進めているが、調整に時間を要している。これを教訓として本プロジェクトにおいては、両国の OSBP 導入交渉が円滑に進められるよう、関係機関、特に TKCS とともに連携できる体制を取りながら活動を進めていくことを想定している。
8. 今後の評価計画 (1) 中間レビュー 2012 年 4 月頃

(2) 終了時評価	2013 年 4 月頃
(3) 事後評価	プロジェクト終了から 3 年後

平成 22 年 6 月 7 日

会議議事録

面談先	在ボツワナ日本大使館
氏名	松山良一 大使 田中賢治 一等書記官
日 時	平成 22 年 6 月 7 日 8:45-9:15
場 所	日本大使館 会議室
出席者	辻・浜田・馬杉
入手資料	
討議事項	内 容
	調査団から本件経緯を説明。 【経緯】 ・ 昨年 8 月にボツワナから正式要請があり、今年 3 月に情報収集調査を実施した結果、案件実施の妥当性が確認された。その後外務省において採択されたため、今般詳細計画策定調査を実施する。 ・ ボツワナに対してはフルスケールのプロジェクトが実施可能。（長期専門家・短期専門家派遣、現地・本邦・第三国研修、国境における機材供与など） ・ 今回ボツワナ側と協議の結果、ミニッツの合意に至れば、日本側で諸手続きを行い、今年 9 月下旬頃に長期専門家（関税局の浜田氏）に赴任頂く予定。 ・ 協力期間は 3 年間。 ・ ナミビアについては前回調査時（3 月）に正式要請提出の意向を示していたが、その後音沙汰がない。OSBP プロジェクトは 2 国間が共同で実施するものだが、ボツワナ側を待たせて、ナミビア側の正式要請を待つ訳にはいかない。 ・ そのため、今回はミニッツを結び、現地研修（ナミビアもしくはボツワナ）に絞った活動の実施に合意できればと考えている。 ・ 正式要請が出てくれば、その時点でフルスケールの協力実施を検討する。 （松山大使） ・ 積極的な支援に感謝。 ・ ボツワナは SADC の中核国になろうと意識している。南アとも対等に物事を言う姿勢であり、南アからの経済的な自立を目指している。 ・ SADC の時期議長国はナミビアの予定（現在は DRC）。関税の取り扱いは SADC の中でも大きな関心がある。 ・ SADC の広域プロジェクトは色々あり、現在優先順位付を行っているところ。カズングラ橋は最重要プロジェクトの位置付けである。鉄道が敷設されると地勢が変わるだろう。 ・ 本件プロジェクトにより、OSBP のモデルが構築され、他国境に広がるよう、是非協力をお願いしたい。 以上

平成 22 年 6 月 7 日

会議議事録

面談先	Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation Ministry of Finance and Development Planning
氏名	Mr. Thuso Ramodimoosi, Acting Director, Asia and the Pacific, MoFAIC Ms. Bokani Sesinyi, Desk Officer of Japan, MoFAIC Mr. M.B. Mutlhako, Chief Economist, Corporate Services, MFDP
日 時	平成 22 年 6 月 7 日 10:00-10:45
場 所	MFDP 会議室
出席者	辻・浜田・馬杉
入手資料	
討議事項	内 容
	調査団から本件経緯を説明。 協議ミニッツ案を手交。 (財務省) ・ ミニッツ案に関し、コメントがあれば、BURS に伝える。 ・ 税金の部分など、当方所掌関連事項については、内部で確認する。 ・ (外務省) ・ (日本大使館と交わす予定の口上書の作業状況について) 日本窓口担当者 (Mr.Tlhalefo Madisa) に確認する。 ・ ミニッツ案・RD 案については恐らく問題ない。何かあれば財務省と協議する。 ・ OSBP の関心は高く、大臣にも報告をあげている。 ・ TICAD など日本のアフリカ支援に対するコミットメントは素晴らしい。 ・ 今年の 10 月に大臣が訪日予定である。 以上

平成 22 年 6 月 8 日

会議議事録

面談先	Botswana Unified Revenue Service (BURS)
氏名	Mr. Freddy Modise, Commissioner General Mr. Keneilwe R. Morris, Commissioner, Customs & Excise Mr. Buhalo M. Mudongo, General Manager, Regions & Compliance Mr. Drake Ramaeba, Regional Manager, North West Mr. Kebaabetsuoe Segole, Principal Customs Officer Ms. Magana, Chief Finance Administrator (Tax Policy) Ms. Maupo, Finance Administrator (Tax Policy),
日 時	平成 22 年 6 月 7 日 11:00-16:00 (間に昼食時間を挟む) 平成 22 年 6 月 8 日 8:30-11:00
場 所	BURS 会議室
出席者	辻・浜田・馬杉
入手資料	
討議事項	内 容
	調査団から本件経緯を説明。 協議ミニッツ案を手交。 (BURS) ・ ミニッツ案は財務省と外務省とも確認し、署名できるように検討を進める。必要なビザや ID についてはなるべく手配するので問題ない。 ・ 長期専門家がハボロネに駐在してくれるとのことは、大変喜ばしい。(more than grateful) ・ マムノ国境における OSBP の正式導入は、来年の始め頃を想定している。その次は南アとの国境である Pioneer Gate とする考え。ジンバブエとの国境も OSBP にしたい。日本の支援はとても嬉しい。 【ローカル専門家雇用、C/P について】 ・ どのような人物がよいか、詳細情報を提供してくれれば、候補者リストを示すことはできる。(詳細は長期専門家が赴任後に決定する。) ・ カウンターパートについては、必要な分野についてその都度アサインするし、窓口となるカウンターパートをもっと増やしたいのであれば、必要な要件を提示してくれれば対応する。 【研修活動について】 ・ BURS Graduate Training Programme というものがある。WCO の e-learning programme への参加も促している。 ・ テクニカルな専門分野 (HS, valuation など) については、できる職員もいれば、よく理解していない職員もいる。 ・ これら業務は OSBP 実施のために必要と認識しており、セオリーではなく、practical な面での研修が必要である。 ・ リスクマネジメントや AEO は我々にとって新しいコンセプトだが、これも OSBP には必要であり、重要と認識している。具体的な対象人数や研修の回数などは、BURS が実施している他の研修活動とも調整のうえ、決めたい。 【R/D について】 ・ ペンディング事項については 1 週間後を目途に内部検討のうえ email で回答する。 ・ 署名後のミニッツをナミビア側に手交することは構わない。 【OSBP 導入目途について】 ・ 今年 11 月の国会には国内法整備法案を承認させたいと考えている。それができれば、来年 4 月頃には OSBP を正式に開始できると思う。 【ミニッツ署名】 ・ 6 月 8 日に最終コメントを編集のうえ、ミニッツを締結した。 以上

平成 22 年 6 月 8 日

会議議事録

面談先	JICA ボツワナ支所
氏名	伊東支所長 大光調整員
日 時	平成 22 年 6 月 8 日 16:30-17:00
場 所	JICA ボツワナ支所 支所長室
出席者	辻・浜田・馬杉
入手資料	
討議事項	内 容
	調査団から本件経緯と協議結果を説明。 締結済ミニッツを手交。 ・ 長期専門家として当地に赴任予定の浜田氏を紹介。 ・ 調査団から、公共政策部と BURS との間で R/D の文言を調整した後、支所長とボツワナ側による署名交換を依頼し、支所長の了解を得た。 ・ またプロジェクト開始後、必要な機材調達の際には、支所の支援が得られることを確認した。 以上

平成 22 年 6 月 10 日

会議議事録

面談先	National Planning Committee (NPC)
氏名	Mr.Micheal Muhongo, Deputy Director, Directorate Development Cooperation Mr. Tobias Sisamu, Economist, Directorate Development Cooperation Ms. Simphine Silombela, Economist, America/Asia/Caribbean&Africa Ms. Edith Tjiunihie, Chief Economist
日 時	平成 22 年 6 月 10 日 9:00-9:30
場 所	NPC 会議室
出席者	辻・浜田・馬杉
入手資料	
討議事項	内 容
	調査団から本件経緯を説明。 ボツワナと合意したミニッツを手交。 ナミビア側との協議ミニッツ案を手交。 (調査団) ・ ボツワナとは手交した資料のとおり、案件実施に合意した。 ・ 前回(3月)にナミビア側の関心を聞いたが、その後要請書は受領していない。ナミビア側の検討状況を聞きたい。 ・ なお、正式要請がなくても、現地研修による支援は可能(本邦・第三国研修、機材供与はなし)。 (Muhongo) ・ 日本政府とは良好な関係であり、またボツワナ側とも協力してプロジェクトをやっていきたい。ナミビア側は OSBP 導入に向けた手続き整備の面などで遅れをとっている。従って、本件をやらないことはない。税関案件なので NCE と協議して欲しい。財務省とも調整のうえ、通常の手続きに則って日本側に正式に要請する。 (調査団) ・ これから財務省と協議するが、正式に要請書を出すかどうかは財務省の考え方次第である。 以上

会議議事録

面談先	Namibia Customs & Excise (NCE)
氏名	Mr.Hans Garoeb, Deputy Director (Trade Facilitation, Procedures & Compliance) Mr.Simatta Mr.Haikonda (6/10 協議のみ) Mr.Katuuo (6/11 協議のみ)
日 時	平成 22 年 6 月 10 日 10:00-12:00 平成 22 年 6 月 11 日 9:00-10:30
場 所	NCE 会議室
出席者	辻・浜田・馬杉
入手資料	
討議事項	内 容
	調査団から本件経緯を説明。 ボツワナと合意したミニッツを手交。 ナミビア側との協議ミニッツ案を手交。 (Garoeb) ・ まだ要請書を出していない。これまで色々ありスローペースは否めない。OSBP を進めるための閣議承認を現在調整中である。 ・ 本日 (6/10) 午後、TKCS の Simataa 氏と CDC のリン・ハモンが大臣に OSBP のプレゼンテーションを実施する。そして大臣が大統領に OSBP 導入を進言する予定である。 ・ ナミビアとしてはすべての国境を OSBP 化する方針であり、JICA の支援を得たいと考えている。 ・ ミニッツの協議を進めたい。トレーニングは必要である。 ・ なお、前回調査団にあった Tjiseseta は現在中国の X 線メーカーと商談中であるため、会議を欠席した。 ・ 関税局長はその後、まだ任命されていない。閣議決定が必要だが、2-3 ヶ月後になるだろう。 【ミニッツ案について】 ・ いくつか合意できかねる部分がある。NCE がナミビア政府を代表してすべての undertakings を認めて書名することはできない。 →これに対して、本ミニッツはナミビア側から正式要請書が提出され R/D が結ばれるまでの実施機関同士のワーキングペーパーとの位置付けであり、当面の協力実施に際して実際上問題がなければ、NCE として必要な undertakings をアレンジすることで差し支えない旨、調査団から回答し、ミニッツもそのような記述に変更した。また privilege や claims against Japanese experts の条項については、JICA が NCE に request した、という形式とした。 ・ すべての undertakings を認めるには閣議決定が必要である。 ・ なお、このような協力実施に際して、入国ビザは必要だが、ボツワナで入手可能。 【プロジェクトの位置付けについて】 ・ ボツワナと OSBP 導入に向けた協議を担当する組織である National Negotiating Committee を RJCC に加えたい。 →これに対して、本プロジェクトは OSBP 導入に向けたテクニカルな面での支援であり、法整備を支援するものではないこと、また NCE のキャパビル案件であることから、同 committee まで加えることは適切ではない旨を説明し、理解を得た。 【正式要請について】 ・ 提出する。 【カウンターパートの任命について】 ・ National Negotiating Committee と相談したい。 ・ 7 月下旬に Project Director 以下を任命する。

以上

会議議事録

面談先	Trans Kalahari Corridor Secretariat (TKCS)
氏名	Mr.Bevan Simataa, Executive Director
日 時	平成 22 年 6 月 11 日 11:30－12:30
場 所	TKCS 会議室
出席者	辻・浜田・馬杉
入手資料	
討議事項	内 容
	調査団から本件経緯を説明。 ボツワナ側と合意したミニッツを手交。 ナミビア側と合意したミニッツを手交。 (調査団) ・ NCE は正式要請書を日本政府に提出する意向である。日本側も要請があれば、対応するつもりである。そのため、現在の合意内容は transitional 期間を設けたものともいえる。(Simataa) ・ プロジェクトは時宜を得ている。 【最近の進捗について】 ・ ①TKCS の議長が、ボツワナ／南ア国境の OSBP に関する F/S 実施を承認したところ。係る支援を JICA にお願いしたい。OSBP の形状もまだ決まっていない。 ・ ②ボツワナ側との交渉のために設立された National Negotiating Committee について財務大臣に説明した。今後、ボツワナ側と協議することになる。ボツワナ側は OSBP 化に向けて必要な手続きを進めることの閣議決定を終えている。ナミビア側はまだ閣議決定を終えていない。しかし財務大臣は OSBP を進めることについて喜んでおり、OSBP の有用性について認識している。今後はボツワナ側とも協議を進めるよう、TKCS から働きかける予定。当初は 6/15-16 に協議を予定していたが、6 月下旬～7 月上旬に延期。開催の際には南アもオブザーバー参加する予定。9 月までに 2 回は協議の場を持ちたい。 【活動状況について】 <AEO> ・ Policy framework を近々finalize 予定。 ・ ボツワナ、ナミビア、南アの 3 カ国内のみでパイロットベースで、優良業者を認定し、試験的に始める予定。 <リスク・マネジメント> ・ Common RM framework を作成予定。 ・ 支援してくれるところを探している。 ・ <Client Service Charter> ・ 第 3 版のドラフトを作成済み。これから Final Draft を作成予定 (今年の第 2 四半期には)。 <相互承認> ・ 事前審査をするために事前に情報交換が必要だが、ASYCUDA のデータ交換ができない。そのため第三のプラットフォームの導入を検討中。JICA に支援してもらえるといいのだが。 →以上に対して調査団からは、実施の部分で支援できるところはあるだろうと述べた。 【本件プロジェクトについて】 ・ RJCC に TKCS が入っていない。入っていた方がよいのではないか。 →RJCC のメンバーとして、TKCS を入れることとする。その旨、帰国後に BURS と NCE と相談する。 ・ (調査団からローカルの専門家について、適切な候補者がいれば推薦して欲しい旨を依頼した。) ・ 第三国研修に、TKCS の関係大臣等 (交通省、財務省など) を例えばチルンドに連れて行けないか。一度現場を見てもらい、その後の法整備面で大臣のサポートを得たいと考えている。 →これに対し調査団からは、現時点で約束はできないほか、ボツワナ側とも相談が必要と

	回答した。 ・ プロジェクトにインフラ整備は含まれないのか。 →これに対し調査団からは、インフラ整備は各国政府が対応するものと理解している旨、回答した。 以上
--	---

平成 22 年 6 月 11 日

会議議事録

面談先	Ministry of Finance
氏名	Mrs.Ericah Shafudah, Permanent Secretary
日 時	平成 22 年 6 月 11 日 14:30－15:00
場 所	MoF 会議室
出席者	辻・浜田・馬杉
入手資料	
討議事項	内 容
	調査団から本件経緯を説明。 (調査団) ・ NCE が正式要請を出してくれれば検討するが、正式要請をするかどうかは貴方次第である。 (次官) ・ オファーを陳謝。また、当面は現地研修ベースで支援してくれるとのこと、有難い。 ・ 要請書は出す。 ・ OSBP のコンセプトについて、閣議決定が未了である。担当が替わったりするなど、内部調整に時間が掛かっていた。 ・ 順調にいけば、6 月の終わりには NPC に要請書を提出したい。 ・ ボツワナ側が OSBP 導入に向けた手続きが進んでいるのは承知。ナミビア側は遅れており、急がないといけない。 ・ JICA の支援を感謝する。大臣にも報告する。プロジェクトによる研修は必要である。 【財務大臣アドバイザーについて】 ・ fiscal policy の財務大臣アドバイザーの専門家派遣をお願いしたいと考えている。 →これに対し調査団から、他国でも専門家派遣実績はあるが、TOR と専門家の availability 次第である旨、回答した。 以上

平成 22 年 6 月 11 日

会議議事録

面談先	JICA ナミビア支所
氏名	木川支所長
日 時	平成 22 年 6 月 11 日 16:30－17:00
場 所	JICA ナミビア支所 会議室
出席者	辻・浜田・馬杉
入手資料	
討議事項	内 容
	調査団から本件経緯と協議結果を説明。 ボツワナ側と合意したミニッツを手交。 ナミビア側と合意したミニッツを手交。 ・ 財務省から要請書提出に向けて、フォローアップすることについて、了解を得た。 ・ 財務次官から「財務大臣アドバイザー」専門家派遣の要望があった旨、支所にフィードバックした。（昨年 12 月に専門家 TOR 案を、アフリカ部から財務省の undersecretary に提出していたが、その後、ナミビア側から音沙汰がなかった由。） 以上

会議議事録

面談先	Trans Kalahari Border Post
氏名	Mr.Lesley Tjikuzu, Senior Customs & Excise Officer Ms.Helga Unanisa, Senior Customs & Excise Officer
日 時	平成 22 年 6 月 12 日 11:45－13:00
場 所	Trans Kalahari Border Post
出席者	辻・浜田・馬杉
入手資料	
討議事項	内 容
	調査団から本件経緯と協議結果を説明。 ボツワナ側と合意したミニッツを手交。 ナミビア側と合意したミニッツを手交。 【プロジェクトについて】 ・ トレーニングに注力して欲しい。職員によっては研修を受けないこともあり、それでは組織として能力が向上しない。 ・ OSBP にはリスクマネジメントやプロファイリングが必要と認識。手続き手順ではなく、もっとプロフェッショナルに仕事ができるようにしたい。 ・ 手続き面も国際レベルに合わせるようにしたい。 ・ インフラ整備は含まれるのか（→今は含まれていない旨を回答） ・ 発電機、インターネット（インターネットによる支払いを可能とするもの）、クレジットカード支払い機器、銀行がないなど、OSBP にあたってはインフラ整備が必要である。 【本国境施設における役割について】 ・ 例えば南アからアンゴラに抜ける場合、ナミビアに入国する時点で（ここの国境）貨物を担保に取る。ナミビアから出国時に担保を解除する。 ・ イギリスからは中古車がウォルビスベイ港から入り、南アに運ばれる。この場合もトランジットだが、ウォルビスベイ港に入った時点で車を担保に取り、出国した時点（ここの国境）で解除する。 ・ ダーバンから車を輸入することもあるが、関税を支払った証憑書類があれば関税は徴収しないが、書類が紛失したり支払いを証明できない場合は、ここの国境で関税を徴収することもある。 ・ マリワナ、コカインなどを押収する場合がある。最近はコンテナに隠れた women trafficking がある。 ・ VAT 率 ➢ 南ア 14% ➢ ボツワナ 12% ➢ ナミビア 16.5% ➢ スワジランド 15% ➢ レソト ?% ・ 支払いは現金か、銀行口座引き落とし 【組織変更について】 ・ 近々、3 つの division に分ける予定。 ➢ risk management（プロファイリング、開被検査） ➢ enforcement（X 線検査） ➢ operation（administration） 【その他】 ・ 現在基礎を整備中の X 線（大型固定式）について、屋根は 2 ヶ月後ぐらいにできあがる予定。機材本体の設置は当面先になる見込み。 ・ 6/7～6/18 まで、ナミビアの国境等各所税関から合計 10 名が、中国で現在 X 線機材の操作の研修を受けている。ここの国境からは 2 名が参加。

	・ 開被検査は 1 日 1 台程度。1 日の通関コンテナ量のうち、1%を開被検査することが決められている。 ・ 検査場のレベル・アジャスターは 2 台とも故障中。修理の予定もない。 以上
--	---

会議議事録

面談先	Mamuno Border Post
氏名	Mrs. Patronnela Zakaapi, Principal Customs Officer
日 時	平成 22 年 6 月 12 日 13:15－14:00
場 所	Mamuno Border Post
出席者	辻・浜田・馬杉
入手資料	
討議事項	内 容
	調査団から本件経緯と協議結果を説明。 ボツワナ側と合意したミニッツを手交。 ナミビア側と合意したミニッツを手交。 【本国境施設における役割について】 ・ 主としてトランジットが多く、家庭消費財が多い。 ・ 仕向地がボツワナの場合は、ここの国境で VAT を徴収する。VAT 以外にはアルコール税、自動車保険料、道路交通税を代理徴収している。支払いは現金か銀行口座引落。大手業者の場合はチェックで支払うこともある。 ・ SACU 外から入ってきた貨物については（例えばウォルビスベイ港）、同港で関税を徴収する。 ・ トランジット貨物の場合は、何も徴収していない。担保の設定もしていない。例えばナミビアから南アへのトランジットの場合、ボツワナを出国した後、南アがナミビアに連絡するため、ボツワナとして何もすることはない。 ・ ここの国境から南アまで道のりが長いので、間に 1 箇所、検査のための施設を設けることを検討している。 ・ 業務の 24 時間化の計画があり、昨年 11 月に実施予定だったが、職員の配置や職員宿舎の問題があり（十分でない）、実現できていない。 【プロジェクトについて】 ・ インフラ整備は含まれるのか。 →これに対して調査団から、X 線機材や建物などは含まれず、これらは各国政府が用意することになる見込みである旨を回答した。（ボツワナ側については OSBP 化推進について閣議承認が下りているため、然るべく予算が配分されるのではないかと回答。） 以上

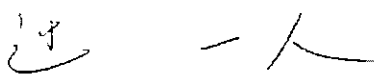
3. 署名済ミニッツ（ボ国、ナ国）

**MINUTES OF MEETINGS
BETWEEN
DETAILED PLANNING SURVEY TEAM AND
AUTHORITIES CONCERNED OF
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BOTSWANA
ON
THE JAPANESE TECHNICAL COOPERATION
IN RESPECT OF
THE PROJECT FOR THE ESTABLISHMENT OF THE ONE STOP BORDER POST
(OSBP) BETWEEN BOTSWANA AND NAMIBIA
AT MAMUNO/ TRANS KALAHARI BORDER POST**

The Detailed Planning Survey Team (hereinafter referred to as "the Team") for the Project for the Establishment of the One Stop Border Post (OSBP) between Botswana and Namibia (hereinafter referred to as "the Project") organized by Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") and headed by Mr. Kazuto Tsuji, visited the Republic of Botswana from 7th June, 2010 to 8th June, 2010. The Team had a series of meetings with the Botswana Unified Revenue Service (hereinafter referred to as "BURS") and authorities concerned of the Government of the Republic of Botswana for the purpose of working out the details of the Project including the desirable measures to be taken by both sides for the successful implementation of the Project.

As a result of the discussions, the Team and the Botswana authorities concerned reached a common understanding to recommend to their respective Governments matters referred to in the documents attached hereto.

Gaborone, 8th June, 2010



Mr. Kazuto Tsuji
Leader,
Detailed Planning Survey Team
Japan International Cooperation Agency
Japan



Mr. Freddy Modise
Commissioner General,
Botswana Unified Revenue Service
Republic of Botswana

I.

I. BACKGROUND OF THE PROJECT

A decision has been made among SADC (Southern African Development Community) and SACU (Southern African Customs Union) member states to establish one-stop border posts (hereinafter referred to as "OSBP"). The Governments of the Republic of Botswana and the Republic of Namibia have agreed to establish an OSBP at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post between Botswana and Namibia. The establishment and appropriate operation of the OSBP at this site would contribute to facilitate trade between the two countries and the rest of the region through the use of the Trans Kalahari Corridor (hereinafter referred to as "TKC").

JICA has been providing support to trade facilitation in Africa. In this region, JICA provided a yen loan to the Government of the Republic of Botswana for the rehabilitation of the TKC. JICA now plans to provide financial support for expansion of port at Walvis Bay. TKC, therefore, has a growing potential of accommodating more transport for the region.

However, in the SACU region, an OSBP is not yet established anywhere. Therefore, once an OSBP is established and operational at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post, it would serve as a pilot project and the expectation is that the technical skills of customs officials, operational procedures, facilities and equipment necessary for the smooth and efficient operation of the OSBP and lessons learnt from the Project would then be replicated to other major border posts by respective governments.

In response to the official request of the Project which was submitted by the Government of the Republic of Botswana to the Government of Japan in August, 2009, JICA dispatched a survey mission to the Republic of Botswana and to the Republic of Namibia in March, 2010 to identify the background of the Project in respective governments. As a result, JICA concluded that the Project matches the relevance of JICA's policy towards support to Africa and that JICA could provide the necessary support to accommodate the needs of the respective governments.

Accordingly, the Team was thus dispatched to discuss with the Botswana authorities the details of the Project.

II. SPECIFIC ISSUES CONFIRMED ON THE PROJECT

1. The Botswana side confirmed that the Government of the Republic of Botswana would arrange the necessary coordination in order to sign the Record of Discussions (hereinafter referred to as "R/D") as well as accommodate the Japanese long-term experts that will be dispatched to Gaborone around September, 2010 to assist the

execution of the Project.

2. Both sides adopted the tentative Project Design Matrix (PDM) and the tentative Plan of Operations (PO) as shown in ANNEX II and III. The latter would be reviewed jointly with the long-term expert(s) after his commencement of work in Gaborone.
3. Both sides agreed that the official opening of the OSBP at the Mamuno/Trans Kalahari Border Post is an important milestone toward achieving the Overall Goal.
4. Both sides agreed to share and update the developments of progress for the official opening of the OSBP at the Mamuno/Trans Kalahari Border Post with the Namibian authorities as a guide for implementing the PO.
5. The Botswana side confirmed that the Project will be implemented together with the authorities concerned of the Government of the Republic of Namibia, provided that the latter agrees to the Project.
 - (1) Some activities would be implemented jointly with the Namibian authorities. In such cases, the venues for the events could either be in Botswana or Namibia.
 - (2) The long-term experts and the short-term experts will travel to Namibia for conducting the Project activities and for consultations with the Namibian authorities.
 - (3) Mutual consultation meetings may be held among JICA, Botswana and Namibia for smooth and efficient implementation of the Project.
6. The Botswana side agreed to form a team of counterparts which is composed of Botswana experts in respective areas of the Project Activities as listed in ANNEX V, by the time of the arrival of the Japanese long-term expert(s). The team shall be formally established in consultation with the Japanese long-term expert(s).
7. Both sides agreed to change the Project title to "The Project for the Establishment of the One Stop Border Post (OSBP) between Botswana and Namibia at Mamuno/ Trans Kalahari Border Post".

III. BASIC FRAMEWORK OF THE PROJECT

Both sides discussed and adopted the summary of the Project as follows:

1. Project Title

The Project for the Establishment of the One Stop Border Post (OSBP) between Botswana and Namibia at Mamuno/ Trans Kalahari Border Post

2. Project Duration

Three (3) years from the date of first arrival of the Japanese expert in Gaborone

3. Project Purpose

The capacity of the Botswana customs administration is enhanced to enable it to properly operate the OSBP system.

4. Target Group

(1) Direct Beneficiaries

Botswana Unified Revenue Service (BURS)

(2) Indirect Beneficiaries

- a. Clearing Agents' Associations
- b. Other Government Agencies
- c. The public at large

5. Details of the Project

See Tentative Project Design Matrix in ANNEX II

6. Tentative Schedule of Project Implementation

See Tentative Plan of Operations in ANNEX III

IV. RESULTS OF THE DETAILED PLANNING SURVEY BASED ON FIVE BASIC EVALUATION CRITERIA

The Team has reported the results of the detailed planning survey based on the Five Basic Evaluation Criteria of the proposed Project and has confirmed that the Project is feasible. The summary is attached in ANNEX IV.

V. TENTATIVE SCHEDULE UNTIL THE COMMENCEMENT OF THE PROJECT

Both sides have agreed with the tentative schedule until the commencement of the Project as follows:

- 1. Beginning of July, 2010: Authorization of the results of the Detailed Planning Survey by JICA
- 2. Beginning of August, 2010: Signing of the R/D between BURS and JICA
- 3. Mid September, 2010: Expected commencement of the Project by dispatching the Japanese expert(s)

18

3

draw

VI. SIGNING OF THE RECORD OF DISCUSSIONS

Both sides prepared the draft version of the R/D as attached in ANNEX VI. The R/D would be signed between JICA and the authorities concerned of the Republic of Botswana.

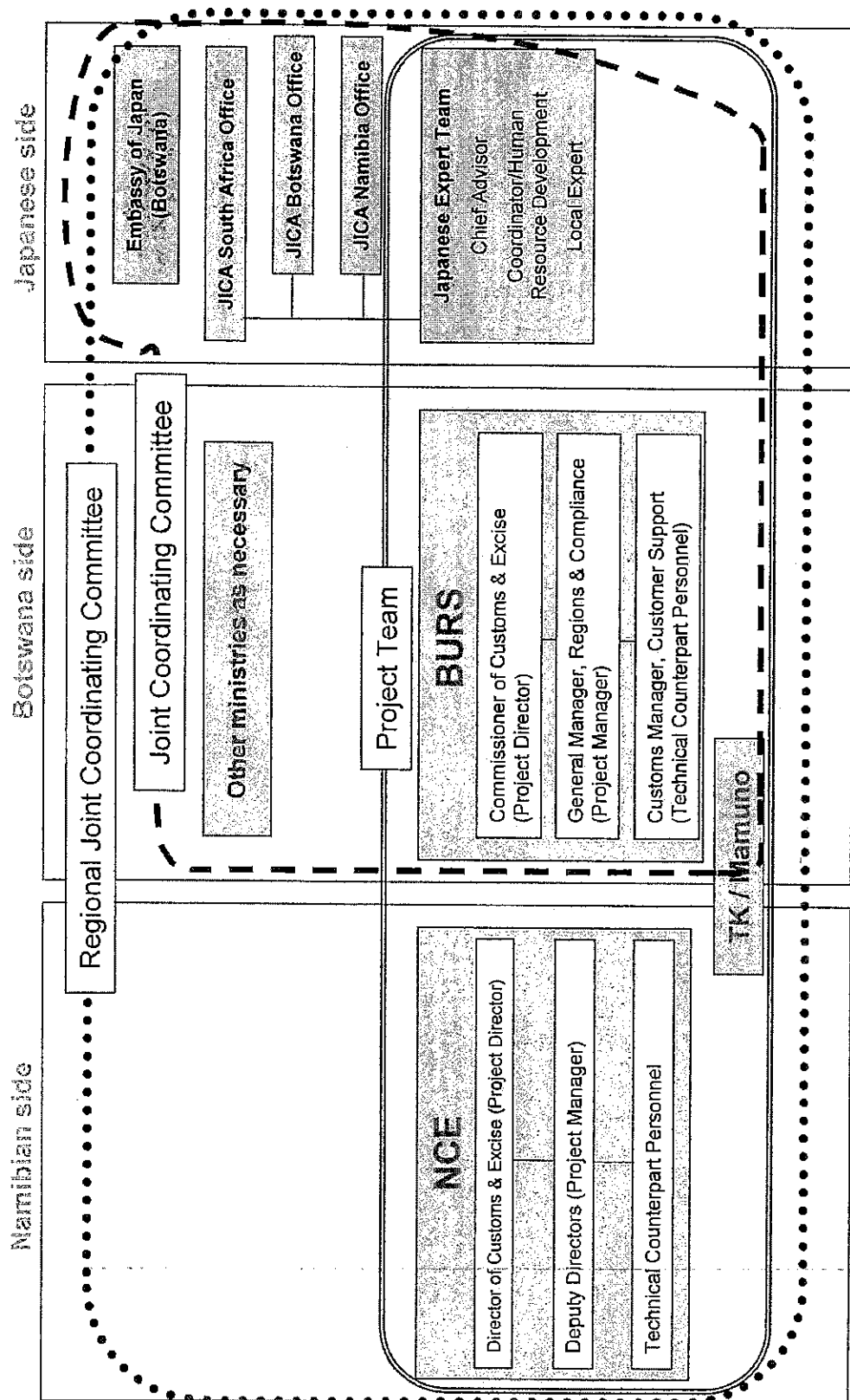
- ANNEX I Organizational Chart of the Project
- ANNEX II Tentative Project Design Matrix (PDM)
- ANNEX III Tentative Plan of Operations (PO)
- ANNEX IV Summary of The Detailed Planning Survey
- ANNEX V List of Counterpart Personnel
- ANNEX VI Draft Record of Discussions (Draft R/D)



4



ORGANIZATIONAL CHART OF THE PROJECT



Narrative Summary	Verifiable Indicators	Method of Measurements	Important Assumptions
Overall Goal: An OSBP is introduced and managed at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post.	- The lodgment data are kept as track records for analysis of clearance time. - The mean time from lodgment to release for legitimate declarations is reduced from X hours to about X hours. - (other indicators to be proposed in the operational model of OSBP)	Lodgment data Records of Time Release Study Annual Report of BURS	
Project Purpose: The capacity of the Botswana customs administration is enhanced to enable it to properly operate the OSBP system.	- Operational mechanism, procedures, etc. are introduced and performed properly according to the guideline (or manual) which is utilized and referred to among customs officers. - The number of times the customs administrations provided advice, gazette and other necessary information to the customs agents associations. - The ratio of errors found in declaration documents submitted from the customs agents decreases. - The ratio of offense cases or disputes that occurred at the OSBP. - (other indicators to be proposed in the operational model of OSBP)	Records of Time Release Study Annual Report of BURS Lodgment data Number of offense cases or disputes / Lodgment number	- Bilateral agreement on the OSBP at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post is signed between Botswana and Namibia. - Revision of the relevant Domestic Laws in Botswana and Namibia are approved for introduction of the OSBP at Mamuno/ Trans Kalahari Border Post. - Facilities necessary for the smooth operation of the OSBP are constructed at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post by respective Governments. - An OSBP is officially opened at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post. - Budget for operation of the OSBP is allocated properly by customs administrations of Botswana and Namibia. - Other government agencies fully cooperate with the customs administrations.
Outputs: 1. The operational model of the OSBP for the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post is developed and shared among the stakeholders. 2. Appropriate knowledge to properly operate the OSBP is acquired by the concerned customs officers and stakeholders. 3. The capacity of the customs officers to properly conduct operational and technical customs procedures is enhanced.	1.1 The developed operational model of an OSBP 1.2 The number of workshops/seminars held for building consensus of an OSBP as well as the number of participants 1.3 The number of workshops/seminars held for disseminating operational model of the OSBP as well as the number of participants 2.1 The developed/revised pilot implementation plan 2.2 The developed guideline (or manual) for operational procedure of the OSBP at the Mamuno/Trans Kalahari Border Post. 2.3 The number of training held for customs officers at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post as well as the number of participants 3.1 The results of baseline survey 3.2 The number of workshops/seminars conducted for technical subjects as well as the number of participants 3.3.1 The number of workshops/seminars conducted for operational procedures as well as the number of participants 3.3.2 Recommendations developed for operational procedures 3.4 Action Plan developed by sensitized core officers at	Records of the Project activities	- The officials who received training continue working in the customs administration.

Activities: 1-1 Develop operational model of the OSBP at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post. 1-2 Conduct activities to build consensus of an OSBP among the stakeholders. 1-3 Conduct activities for dissemination of operational model of the OSBP among the stakeholders. 2-1 Establish a pilot implementation plan based on the OSBP model that is developed in 1-1 for the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post in order for the customs officials to operate the OSBP properly and smoothly. 2-2 Implement the pilot implementation plan that is established in 2-1. 2-2-1 Develop an operational procedure guideline (or manual) for the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post based on the operational model of the OSBP. 2-2-2 Identify and introduce equipment for the smooth and efficient operation of the OSBP if necessary. 2-2-3 Conduct training for customs officers at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post in accordance with the progress of introduction and management of the OSBP. 2-3 Monitor the developments of Bilateral Agreement and Revision of Domestic Laws that are necessary for the realization of the OSBP and then update the pilot implementation plan as necessary. 3-1 Conduct baseline survey to gain an understanding of the actual situation. 3-2 Conduct training activities for customs officers on necessary technical subjects (e.g. HS, Valuation, PCA, etc.). 3-3 Develop recommendations for introduction/ implementation of necessary operational procedures (e.g. Risk management, AEO, Bond guarantee, etc.). 3-4 Sensitize core officers at customs administration to lead the institutional capacity development on the issues taken up in 3-2 and 3-3.	customs administration		
	Inputs: (1) Input from Japan a. Long-term experts - Chief Advisor - Coordinator/Human Resource Development - Local expert b. Short-term experts c. Seminars/workshops in Botswana and/or Namibia d. Training in Japan and/or third country e. Provision of equipment f. Necessary budget for the Project activities (2) Input from Botswana a. Assignment of counterpart personnel b. Domestic transportation fee for counterpart personnel c. Facilitation of access to border posts as necessary d. Provision of facilities, equipment and office space for the Japanese/ Local experts as necessary e. Budget for the Project activities		
			Preconditions: - The Governments of Botswana and Namibia do not change their policy in making the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post into an OSBP.

Note: For In-country training, the venue (Botswana and/or Namibia) shall be decided at RJCC.

ANNEX IV

Summary of The Detailed Planning Survey

1. Relevance

The Governments of Botswana and Namibia as well as SADC and SACU, consider the use of Trans Kalahari Corridor and the Walvis Bay as a strategic diversion of a seaport from Durban, that would promote further trade facilitation. The both governments decided to introduce an One Stop Border Post (OSBP) at the border between the two countries, namely Mamuno/ Trans Kalahari, as a model case, by which it is expected to realize efficient cross-border procedures including customs clearance. Therefore, the relevance of enhancing the capacities of both customs administrations, so that they could introduce and manage the OSBP by themselves, is very high.

2. Effectiveness

With the Outputs of the Project, covering the development of an operational model of the OSBP, the training of customs officers to properly operate the OSBP, as well as training to properly conduct operational and technical customs procedures in general, that are prerequisites for OSBP's operation, it is quite conceivable that both Botswanan and Namibian customs administrations will be able to enhance their capacity to properly operate the OSBP system. A team of Botswanan counterpart would jointly implement the Project with the Japanese experts, and those who receive training need to continue working in the customs administration in order to achieve the Project Purpose.

3. Efficiency

By dispatching Japanese long-term experts and short-term experts as well as deploying a local expert, it is expected that they share the challenges of the customs administrations and, therefore, provide necessary information, advice, knowledge and skills to the counterpart personnel on a daily basis and through trainings in the country, third country and Japan. With the combination of such inputs as well as the mutually cooperative activities and proper management of the Project, it is expected that the Project would efficiently produce the Outputs as planned. Also, the outputs and experiences acquired in JICA's another Project "Capacity Development for the Customs Administrations of the Eastern African Region" may be useful during the course of the Project implementation.

4. Impact

It is conceivable that the achievement of the Project Purpose will lead to the accomplishment of the Overall Goal since enhancing the capacity of the customs



administrations is a fundamental approach in order to properly operate the OSBP system. However, a few conditions need to be met in order to accomplish the Overall Goal: the Governments of both Botswana and Namibia should clearly acknowledge that they need to sign a bilateral agreement on the OSBP as well as to revise the relevant domestic laws respectively, in order to introduce and officially open the OSBP at Mamuno/ Trans Kalahari. While both governments have strong commitments to the Project, by achieving the Overall Goal, the customs administrations would be able to replicate the OSBP model and lessons learnt to other major border posts of Botswana and Namibia, with a view to promoting further trade facilitation in the region.

5. Sustainability

Training programs to be developed through the Project will continue to contribute to enhancing human resource development in the customs administrations including the operation of the OSBP even after the termination of the Project term. Also, the recognition of the successful introduction and operation of the OSBP among stakeholders will make further resource allocation available to the customs administrations.

13

mod

List of Counterpart Personnel

ANNEX V

	Name	Government Position
Project Director		
1	Mr.Keneilwe Morris	Commissioner of Customs & Excise, BURS
Project Manager		
2	Mr. Buhalo M.Mudongo	General Manager, Regions & Compliance, BURS
Technical Counterpart		
3	Ms. Gaone Arieff	Customs Manager, Customer Support, BURS
4	Mr. Drake M. Ramaeba	Regional Manager, North West, BURS
5	Ms.Patronnela Zakaapi	Principal Customs Officer, Mamuno, BURS
Administrative Personnel		
6		Secretary
7		Driver
8		Other Supporting Staff necessary for the implementation of the Project

14

14

**RECORD OF DISCUSSIONS
BETWEEN
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
AND
AUTHORITIES CONCERNED OF
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BOTSWANA
ON
JAPANESE TECHNICAL COOPERATION
IN RESPECT OF
THE PROJECT FOR THE ESTABLISHMENT OF THE ONE STOP BORDER POST
(OSBP) BETWEEN BOTSWANA AND NAMIBIA
AT MAMUNO/ TRANS KALAHARI BORDER POST**

Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") exchanged views and had a series of discussions with the authorities concerned of the Government of the Republic of Botswana with respect to desirable measures to be taken by JICA and the Government of the Republic of Botswana for the successful implementation of the above-mentioned Project.

As a result of the discussions, JICA and the authorities concerned of the Government of the Republic of Botswana agreed on the matters referred to in the document attached hereto.

Gaborone, XX Xth, 2010

Mr. XX
Chief Representative
Japan International Cooperation Agency
XX

Mr. Freddy Modise
Commissioner General
Botswana Unified Revenue Service
Republic of Botswana

PENDING

I. COOPERATION BETWEEN JICA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BOTSWANA

1. The Government of the Republic of Botswana will implement the "Project for the Establishment of the One Stop Border Post (OSBP) between Botswana and Namibia at Mamuno/ Trans Kalahari Border Post" (hereinafter referred to as "the Project") in cooperation with JICA.
2. The Project will be implemented in accordance with the Master Plan which is given in Annex I.
The details of the Project are given as the Project Design Matrix (PDM) in Annex II.
The tentative schedule of the Project implementation is given as the Tentative Plan of Operations (PO) in Annex III.

II. MEASURES TO BE TAKEN BY JICA

In accordance with the laws and regulations in force in Japan, JICA will take, at its own expense, the following measures according to the normal procedures under the Technical Cooperation Scheme of Japan.

1. DISPATCH OF JAPANESE EXPERTS
JICA will provide the services of the Japanese experts as listed in Annex IV.
2. PROVISION OF MACHINERY AND EQUIPMENT
JICA will provide such machinery, equipment and other materials (hereinafter referred to as "the Equipment") necessary for the implementation of the Project as listed in Annex V. The Equipment will become the property of the Government of the Republic of Botswana upon being delivered C.I.F. (cost, insurance and freight) to the Botswana authorities concerned at the ports and/or airports of disembarkation.
3. TRAINING OF BOTSWANA PERSONNEL IN JAPAN
JICA will receive the Botswana personnel connected with the Project for technical training in Japan.

III. MEASURES TO BE TAKEN BY THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF

19

1

prod

BOTSWANA

1. The Government of the Republic of Botswana will take necessary measures to ensure that the self-reliant operation of the Project will be sustained during and after the period of Japanese technical cooperation, through full and active involvement in the Project by all related authorities, beneficiary groups and institutions.
2. The Government of the Republic of Botswana will ensure that the technologies and knowledge acquired by the Botswana nationals as a result of the Japanese technical cooperation will contribute to the economic and social development of the Republic of Botswana.
3. The Government of the Republic of Botswana will grant to the Japanese experts referred to in II.1. above and their families in the Republic of Botswana privileges, exemptions and benefits as listed in Annex VI and will grant privileges, exemptions and benefits no less favorable than those granted to experts of third countries or international organizations performing similar missions in the Republic of Botswana.
4. The Government of the Republic of Botswana will ensure that the Equipment referred to in II.2. above will be utilized effectively for the implementation of the Project in consultation with the Japanese/Local experts referred to in Annex II.
5. The Government of the Republic of Botswana will take necessary measures to ensure that the knowledge and experience acquired by the Botswana personnel from technical training in Japan will be utilized effectively in the implementation of the Project.
6. In accordance with the laws and regulations in force in the Republic of Botswana, the Government of the Republic of Botswana will take necessary measures to provide at its own expense:
 - (1) Services of the Botswana counterpart personnel and administrative personnel as listed in Annex VII;
 - (2) Buildings and facilities as listed in Annex VIII; and
 - (3) Supply or replacement of machinery, equipment, instruments, vehicles, tools, spare parts and any other materials necessary for the implementation of the Project other than the Equipment provided by JICA under II.2. above.

7. In accordance with the laws and regulations in force in the Republic of Botswana, the Government of the Republic of Botswana will take necessary measures to meet:

- (1) Expenses necessary for transportation within the Republic of Botswana of the Equipment referred to in II.2. above as well as for the installation, operation and maintenance thereof;
- (2) Customs duties, value added tax and any other charges, imposed in the Republic of Botswana on the Equipment referred to in II.2 above; and
- (3) Running expenses necessary for the implementation of the Project.

IV. ADMINISTRATION OF THE PROJECT

1. Commissioner of Customs & Excise of the Botswana Unified Revenue Service (hereinafter referred to as "BURS"), as the Project Director, will bear overall responsibility for the administration and implementation of the Project.
2. General Manager, Regions & Compliance of BURS, as the Project Manager, will be responsible for the managerial and technical matters of the Project.
3. The Japanese experts will provide necessary recommendations and advice to the Project Director and the Project Manager on any matters pertaining to the implementation of the Project.
4. The Japanese experts will give necessary technical guidance and advice to the Botswana counterpart personnel on technical matters pertaining to the implementation of the Project.
5. For the effective and successful implementation of technical cooperation for the Project, a Joint Coordinating Committee will be established whose functions and composition are described in Annex IX.

V. JOINT EVALUATION

Evaluation of the Project will be conducted jointly by JICA and the Botswana



3



authorities concerned in order to examine the level of achievement.

- Mid-term evaluation: At the middle of the cooperation term

- Terminal evaluation: During the last six months of the cooperation term

VI. CLAIMS AGAINST JAPANESE EXPERTS

PENDING

The Government of the Republic of Botswana undertakes to bear claims, if any arises, against the Japanese experts engaged in technical cooperation for the Project resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with the discharge of their official functions in the Republic of Botswana except for those arising from the willful misconduct or gross negligence of the Japanese experts.

VII. MUTUAL CONSULTATION

There will be mutual consultation between JICA and the Government of the Republic of Botswana, and the Government of the Republic of Namibia, if necessary, on any major issues arising from, or in connection with the implementation of this agreement.

VIII. MEASURES TO PROMOTE UNDERSTANDING OF AND SUPPORT FOR THE PROJECT

For the purpose of promoting support for the Project among the people of the Republic of Botswana, the Government of the Republic of Botswana will take appropriate measures to make the Project widely known to the people of the Republic of Botswana.

IX. TERM OF COOPERATION

The duration of the technical cooperation for the Project under this agreement will be three (3) years from the date of first arrival of the Japanese expert.

1 f

Joel

ANNEX I	MASTER PLAN
ANNEX II	PROJECT DESIGN MATRIX (PDM)
ANNEX III	TENTATIVE PLAN OF OPERATIONS (PO)
ANNEX IV	LIST OF JAPANESE/ LOCAL EXPERTS
ANNEX V	LIST OF MACHINERY AND EQUIPMENT
ANNEX VI	PRIVILEGES, EXEMPTIONS AND BENEFITS FOR JAPANESE EXPERTS
ANNEX VII	LIST OF BOTSWANA COUNTERPART AND ADMINISTRATIVE PERSONNEL
ANNEX VIII	LIST OF BUILDINGS AND FACILITIES
ANNEX IX	JOINT COORDINATING COMMITTEE

18

5

mod

ANNEX I MASTER PLAN

I. General Information on the Project

1. Title of the Project

"The Project for the Establishment of the One Stop Border Post (OSBP) between Botswana and Namibia at Mamuno/ Trans Kalahari Border Post"

2. Duration of the Cooperation

Three (3) years from the date of first arrival of the Japanese expert in Gaborone

3. Project Site(s)

Gaborone, Mamuno, etc.

4. Target Beneficiaries

(1) Direct Beneficiaries

Botswana Unified Revenue Service (BURS)

(2) Indirect Beneficiaries

a. Clearing Agents' Associations

b. Other Government Agencies

c. The public at large

II. Basic Framework of the Cooperation

1. Overall Goal

An OSBP is introduced and managed at the Mamuno/Trans Kalahari Border Post.

2. Project Purpose

The capacity of the Botswana customs administration is enhanced to enable it to properly operate the OSBP system.

3. Outputs

(1) The operational model of the OSBP for the Mamuno/Trans Kalahari Border Post is developed and shared among the stakeholders.

(2) Appropriate knowledge to properly operate the OSBP is acquired by the concerned customs officers and stakeholders.

(3) The capacity of the customs officers to properly conduct operational and technical



customs procedures is enhanced.

4. Activities

- 1-1 Develop operational model of the OSBP at the Mamuno/Trans Kalahari Border Post.
- 1-2 Conduct activities to build consensus of an OSBP among the stakeholders.
- 1-3 Conduct activities for dissemination of operational model of the OSBP among the stakeholders.
- 2-1 Establish a pilot implementation plan based on the OSBP model that is developed in 1-1 for the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post in order for the customs officials to operate the OSBP properly and smoothly.
- 2-2 Implement the pilot implementation plan that is established in 2-1.
 - 2-2-1 Develop an operational procedure guideline (or manual) for the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post based on the operational model of the OSBP.
 - 2-2-2 Identify and introduce equipment for the smooth and efficient operation of the OSBP, if necessary.
 - 2-2-3 Conduct training for customs officers at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post in accordance with the progress of introduction and management of the OSBP.
- 2-3 Monitor the developments of Bilateral Agreement and Revision of Domestic Laws that are necessary for the realization of the OSBP and then update the pilot implementation plan as necessary.
- 3-1 Conduct baseline survey to gain an understanding of the actual situation.
- 3-2 Conduct training activities for customs officers on necessary technical subjects (e.g. HS, Valuation, PCA, etc.).
- 3-3 Develop recommendations for introduction/implementation of necessary operational procedures (e.g. Risk management, AEO, Bond guarantee, etc.).
- 3-4 Sensitize core officers at customs administration to lead the institutional capacity development on the issues taken up in 3-2 and 3-3.

5. Input

(1) Input from Japan

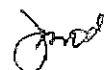
- a. Japanese long-term and short-term experts, Local expert
- b. Seminars/workshops in Botswana and/or Namibia
- c. Training in Japan and/or third country
- d. Provision of equipment
- e. Necessary budget for the Project activities

(2) Input from the Republic of Botswana

- a. Assignment of counterpart personnel
- b. Domestic transportation fee for counterpart personnel
- c. Facilitation of access to border posts as necessary



7



- d. Provision of facilities, equipment and office space for the Japanese/ Local experts as necessary
- e. Budget for the Project activities

Si

8

mad

Narrative Summary	Verifiable Indicators	Method of Measurements	Important Assumptions
Overall Goal: An OSBP is introduced and managed at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post.	- The lodgment data are kept as track records for analysis of clearance time. - The mean time from lodgment to release for legitimate declarations is reduced from X hours to about X hours. - (other indicators to be proposed in the operational model of OSBP)	Lodgment data Records of Time Release Study Annual Report of BURS	
Project Purpose: The capacity of the Botswana customs administration is enhanced to enable it to properly operate the OSBP system.	- Operational mechanism, procedures, etc. are introduced and performed properly according to the guideline (or manual) which is utilized and referred to among customs officers. - The number of times the customs administrations provided advice, gazette and other necessary information to the customs agents associations. - The ratio of errors found in declaration documents submitted from the customs agents decreases. - The ratio of offense cases or disputes that occurred at the OSBP. - (other indicators to be proposed in the operational model of OSBP)	Records of Time Release Study Annual Report of BURS Lodgment data Number of offense cases or disputes / Lodgment number	- Bilateral agreement on the OSBP at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post is signed between Botswana and Namibia. - Revision of the relevant Domestic Laws in Botswana and Namibia are approved for introduction of the OSBP at Mamuno/ Trans Kalahari Border Post. - Facilities necessary for the smooth operation of the OSBP are constructed at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post by respective Governments. - An OSBP is officially opened at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post. - Budget for operation of the OSBP is allocated properly by customs administrations of Botswana and Namibia. - Other government agencies fully cooperate with the customs administrations. - The officials who received training continue working in the customs administration.
Outputs: 1. The operational model of the OSBP for the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post is developed and shared among the stakeholders. 2. Appropriate knowledge to properly operate the OSBP is acquired by the concerned customs officers and stakeholders. 3. The capacity of the customs officers to properly conduct operational and technical customs procedures is enhanced.	1.1 The developed operational model of an OSBP 1.2 The number of workshops/seminars held for building consensus of an OSBP as well as the number of participants 1.3 The number of workshops/seminars held for disseminating operational model of the OSBP as well as the number of participants 2.1 The developed/revised pilot implementation plan 2.2 The developed guideline (or manual) for operational procedure of the OSBP at the Mamuno/Trans Kalahari Border Post 2.3 The number of training held for customs officers at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post as well as the number of participants 3.1 The results of baseline survey 3.2 The number of workshops/seminars conducted for technical subjects as well as the number of participants 3.3.1 The number of workshops/seminars conducted for operational procedures as well as the number of participants 3.3.2 Recommendations developed for operational procedures 3.4 Action Plan developed by sensitized core officers at	Records of the Project activities	

	customs administration		
Activities: 1-1 Develop operational model of the OSBP at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post. 1-2 Conduct activities to build consensus of an OSBP among the stakeholders. 1-3 Conduct activities for dissemination of operational model of the OSBP among the stakeholders. 2-1 Establish a pilot implementation plan based on the OSBP model that is developed in 1-1 for the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post in order for the customs officials to operate the OSBP properly and smoothly. 2-2 Implement the pilot implementation plan that is established in 2-1. 2-2-1 Develop an operational procedure guideline (or manual) for the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post based on the operational model of the OSBP. 2-2-2 Identify and introduce equipment for the smooth and efficient operation of the OSBP, if necessary. 2-2-3 Conduct training for customs officers at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post in accordance with the progress of introduction and management of the OSBP. 2-3 Monitor the developments of Bilateral Agreement and Revision of Domestic Laws that are necessary for the realization of the OSBP and then update the pilot implementation plan as necessary. 3-1 Conduct baseline survey to gain an understanding of the actual situation. 3-2 Conduct training activities for customs officers on necessary technical subjects (e.g. HS, Valuation, PCA, etc.). 3-3 Develop recommendations for introduction/ implementation of necessary operational procedures (e.g. Risk management, AEO, Bond guarantee, etc.). 3-4 Sensitize core officers at customs administration to lead the institutional capacity development on the issues taken up in 3-2 and 3-3.	Inputs: (1) Input from Japan a. Long-term experts - Chief Advisor - Coordinator/Human Resource Development - Local expert b. Short-term experts c. Seminars/workshops in Botswana and/or Namibia d. Training in Japan and/or third country e. Provision of equipment f. Necessary budget for the Project activities (2) Input from Botswana a. Assignment of counterpart personnel b. Domestic transportation fee for counterpart personnel c. Facilitation of access to border posts as necessary d. Provision of facilities, equipment and office space for the Japanese/ Local experts as necessary e. Budget for the Project activities	Preconditions: - The Governments of Botswana and Namibia do not change their policy in making the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post into an OSBP.	

TENTATIVE PLAN OF OPERATIONS

	JFY2010												JFY2011												JFY2012												JFY2013														
	2010												2011												2012												2013														
	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
0-1																																																			
Output 1: The operational model of the OSBP for the Mamunoh/Trans Kalahari Border Post is developed and shared among stakeholders.																																																			
1-1																																																			
1-2																																																			
1-3																																																			
Output 2: Appropriate knowledge to properly operate the OSBP is acquired by the concerned customs officers and stakeholders.																																																			
2-1																																																			
2-2																																																			
2-2-1																																																			
2-2-2																																																			
2-2-3																																																			
2-3																																																			
Output 3: The capacity of the customs officers to properly conduct operational and technical customs procedures is enhanced.																																																			
3-1																																																			
3-2																																																			
3-3																																																			
3-4																																																			

Note: For in-country training, the venue (Botswana and/or Namibia) shall be decided at RJCC.

ANNEX IV LIST OF JAPANESE/ LOCAL EXPERTS

1. Long-term experts

- Chief Advisor
- Coordinator/Human Resource Development
- Local Expert (full-time)

Note: The Long-term experts will be stationed in Gaborone, Botswana.

2. Short-term experts

- as necessary

13

12

12

ANNEX V LIST OF MACHINERY AND EQUIPMENT

1. Necessary equipment for the Mamuno Border Post will be decided by mutual consultation between the Japanese experts and BURS after the commencement of the Project.
2. General office equipment for the Japanese experts/ Local experts will be arranged by BURS.
3. A Project vehicle will be purchased by JICA.
4. Other necessary equipment will be decided by mutual consultation between the Japanese experts and BURS.

19

13

13

ANNEX VI PRIVILEGES, EXEMPTIONS AND BENEFITS FOR JAPANESE EXPERTS

1. To exempt from income tax and other charges of any kind imposed on or in connection with the living allowances remitted from abroad for the Japanese experts. PENDING
2. To exempt from import duties, value added tax and any other charges imposed on personal household effects of the Japanese experts and their families, including their motor vehicles.
3. To facilitate the issuance of entry visas for the Japanese experts and their families free of charge.
4. To facilitate the issuance of residence and/or work permits to the Japanese experts and their families as appropriate for the duration of the Project.
5. To exempt from customs duties, value added tax and any other charges for import and export of machinery and equipment by the Japanese experts in connection with the Project activities.

19

14

14

ANNEX VII LIST OF BOTSWANA COUNTERPART AND ADMINISTRATIVE
PERSONNEL

1. Counterpart Personnel

- (1) Project Director
- (2) Project Manager
- (3) Technical Counterparts

2. Administrative Personnel

- (1) Secretary
- (2) Driver
- (3) Other Supporting Staff necessary for the implementation of the Project

18

15

19

ANNEX VIII LIST OF BUILDINGS AND FACILITIES

1. Office spaces and facilities including sufficient furnishing, telephone lines and access to Internet for the Japanese/ Local experts
2. Other facilities necessary for the implementation of the Project
3. Other facilities mutually agreed upon as necessary

13

16

mad

ANNEX IX JOINT COORDINATING COMMITTEE

1. Functions

The Joint Coordinating Committee (hereinafter referred to as "JCC") will be established and convened at least twice a year and whenever necessity arises in order to fulfill the following functions:

- (1) advise on the relevance of an annual work plan of the Project based on the Plan of Operations within the framework of the R/D.
- (2) participate in the monitoring and evaluation exercises on the progress of the Project and provide advice on the results of the annual work plan, and
- (3) discuss and advise on major issues that arise during the implementation period of the Project.

2. Compositions

JCC shall be composed of:

(1) Chairperson: Commissioner of Customs & Excise of BURS

(2) Members:

1. Botswana side:

- (1) Project Manager
- (2) Representative(s) of Ministry of Finance and Development Planning
- (3) Other personnel concerned with the Project decided by the Botswana side, if necessary

2. Japanese side

- (1) Project Expert(s)
- (2) Representative(s) of JICA Botswana Office
- (3) Other personnel concerned and/or dispatched by JICA, if necessary

3. Observers

Official(s) of Embassy of Japan

Observers may attend as agreed upon by both BURS and JICA.

3. Regional JCC

Since the Project will be implemented as part of the regional cooperation including Botswana Unified Revenue Service (BURS) and Namibia Customs and Excise (NCE), the Project may substitute holding JCC once a year with Regional JCC together with JICA, BURS and NCE. In such case, the venue and the chairperson shall be decided upon mutual discussions among the concerned parties.

(1) Functions

To discuss and advise on major issues that should be shared among JICA, BURS and

39

17



NCE.

(2) Compositions

RJCC shall be composed of:

1) Chairperson

2) Members:

a. Botswana side:

Project Director, Project Manager, Other personnel concerned with the Project decided by BURS, if necessary

b. Namibian side:

Project Director, Project Manager, Other personnel concerned with the Project decided by NCE, if necessary

c. Japanese side:

Project Expert(s), Representative(s) of JICA Botswana Office, JICA Namibia Office, other personnel concerned and/or dispatched by JICA, if necessary

d. Observers:

Official(s) of Embassy of Japan

Observers may attend as agreed upon by JICA, BURS and NCE.

19

18

20

**MINUTES OF MEETINGS
BETWEEN
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
AND
MINISTRY OF FINANCE,
NAMIBIA CUSTOMS AND EXCISE
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF NAMIBIA
ON
JAPANESE TECHNICAL COOPERATION
IN RESPECT OF
THE PROJECT FOR THE ESTABLISHMENT OF THE ONE STOP BORDER POST
(OSBP) BETWEEN BOTSWANA AND NAMIBIA
AT MAMUNO/ TRANS KALAHARI BORDER POST**

The Detailed Planning Survey Team (hereinafter referred to as "the Team") organized by Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") and headed by Mr.Kazuto Tsuji, visited the Republic of Namibia from June 9th to 12th 2010 for the purpose of working out the details of the technical cooperation program concerning the "Project for the Establishment of the One Stop Border Post (OSBP) between Botswana and Namibia at Mamuno/ Trans Kalahari Border Post".

During its stay in the Republic of Namibia, the Team exchanged views and had a series of discussions with the Ministry of Finance, Namibia Customs and Excise (hereinafter referred to as "NCE") with respect to desirable measures to be taken by JICA and NCE for the successful implementation of the above-mentioned Project.

As a result of the discussions, the Team and NCE of the Government of the Republic of Namibia agreed on the matters referred to in the document attached hereto.

Windhoek, June 11th, 2010



Mr. Kazuto Tsuji
Leader
Detailed Planning Survey Team
Japan International Cooperation Agency



Mr. Hans Garoëb
Acting Director
Customs and Excise
Ministry of Finance
Republic of Namibia

THE ATTACHED DOCUMENT

I. COOPERATION BETWEEN JICA AND NCE

1. NCE will implement the technical cooperation project "The Project for the Establishment of the One Stop Border Post (OSBP) between Botswana and Namibia at Mamuno/ Trans Kalahari Border Post" (hereinafter referred to as the "Technical Cooperation Project") in cooperation with JICA.
2. The Technical Cooperation Project will be implemented in accordance with the Master Plan which is given in Annex II.

II. MEASURES TO BE TAKEN BY JICA

In accordance with the laws and regulations in force in Japan, JICA will take, at its own expense, the following measures according to the normal procedures under the Technical Cooperation Scheme of Japan.

1. DISPATCH OF JAPANESE EXPERTS

JICA will provide the services of the Japanese experts as listed in Annex III.

2. TRAINING OF THE NAMIBIAN PERSONNEL IN THE REPUBLIC OF NAMIBIA AND/OR IN THE REPUBLIC OF BOTSWANA

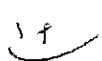
JICA will provide technical training in the Republic of Namibia and/or in the Republic of Botswana for the Namibian personnel connected with the Technical Cooperation Project.

3. SCHEDULE OF THE TECHNICAL COOPERATION PROJECT

The tentative schedule of the Technical Cooperation Project implementation is given as the Tentative Plan of Operations (PO) in Annex IV. This would be detailed out, including the timing and duration of the visit of the Japanese experts to Namibia, jointly with the long-term expert(s) after his commencement of work in Gaborone.

Both sides agreed that the official opening of the OSBP at the Mamuno/Trans Kalahari Border Post is an important milestone toward achieving the Overall Goal.

Both sides agreed to share and update the developments of progress for the official opening of the OSBP at the Mamuno/Trans Kalahari Border Post with the Botswana



1



authorities as a guide for implementing the PO.

III. MEASURES TO BE TAKEN BY NCE

1. NCE will take necessary measures to ensure that the self-reliant operation of the Technical Cooperation Project will be sustained during and after the period of Japanese technical cooperation, through full and active involvement in the Technical Cooperation Project by all related authorities, beneficiary groups and institutions.
2. NCE will ensure that the skills and knowledge acquired by the Namibian personnel as a result of the Japanese technical cooperation will contribute to the economic and social development of the Republic of Namibia.
3. JICA requested NCE that it would facilitate with the authorities concerned to grant, in the Republic of Namibia, privileges, exemptions and benefits to the Japanese experts referred to in II.1. above, which are no less favorable than those accorded to experts of third countries or international organizations working in the Republic of Namibia.
4. NCE will take necessary measures to ensure that the knowledge and experience acquired by the Namibian personnel from technical training will be utilized effectively in the implementation of the Technical Cooperation Project.
5. In accordance with the laws and regulations in force in the Republic of Namibia, the NCE will provide the services of Namibian counterpart personnel and administrative personnel as listed in Annex V.
6. JICA requested NCE that, in accordance with the laws and regulations in force in the Republic of Namibia, NCE would take necessary measures to supply or replace at its own expense machinery, equipment, instruments, vehicles, tools, spare parts and any other materials necessary for the synchronized implementation of the Technical Cooperation Project activities with the Botswana side, especially on the border posts.
7. In accordance with the laws and regulations in force in the Republic of Namibia, NCE will take necessary measures to meet the running expenses necessary for the implementation of the Technical Cooperation Project.

1 f

2



IV. ADMINISTRATION OF THE TECHNICAL COOPERATION PROJECT

1. The Project Director, who will bear overall responsibility for the administration and implementation of the Technical Cooperation Project, will be appointed by the National Steering Committee of the One Stop Border Post.
2. The Project Manager, who will be responsible for the managerial and technical matters of the Technical Cooperation Project, will be decided by NCE.
3. The Japanese experts will provide necessary recommendations and advice to the Project Director and the Project Manager on any matters pertaining to the implementation of the Technical Cooperation Project.
4. The Japanese experts will give necessary technical guidance and advice to the Namibian counterpart personnel on technical matters pertaining to the implementation of the Technical Cooperation Project.
5. For the effective and successful implementation of technical cooperation for the Technical Cooperation Project, JICA and the Government of the Republic of Namibia will hold consultation meetings whenever necessity arises in order to discuss major issues.
A Regional Joint Coordinating Committee will be held whose functions and composition are described in Annex VI.

V. JOINT EVALUATION

The Namibian authorities concerned will participate in the evaluation of the Technical Cooperation Project that will be conducted jointly by JICA and the Botswana authorities concerned in order to examine the level of achievement at the interim period of the cooperation term and during the last six months of the cooperation term.

VI. CLAIMS AGAINST JAPANESE EXPERTS

JICA requested NCE to undertake to bear claims, if any arises, against the Japanese experts engaged in technical cooperation for the Technical Cooperation Project resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with the discharge of their official functions in the Republic of Namibia except for those arising from the

15 3



willful misconduct or gross negligence of the Japanese experts.

VII. MUTUAL CONSULTATION

There will be mutual consultation between JICA and the Government of the Republic of Namibia, and the Government of the Republic of Botswana, if necessary, on any major issues arising from, or in connection with this Attached Document.

VIII. MEASURES TO PROMOTE UNDERSTANDING OF AND SUPPORT FOR THE TECHNICAL COOPERATION PROJECT

For the purpose of promoting support for the Technical Cooperation Project among the people of the Republic of Namibia, the Government of the Republic of Namibia will take appropriate measures to make the Technical Cooperation Project widely known to the people of the Republic of Namibia.

IX. TERM OF COOPERATION

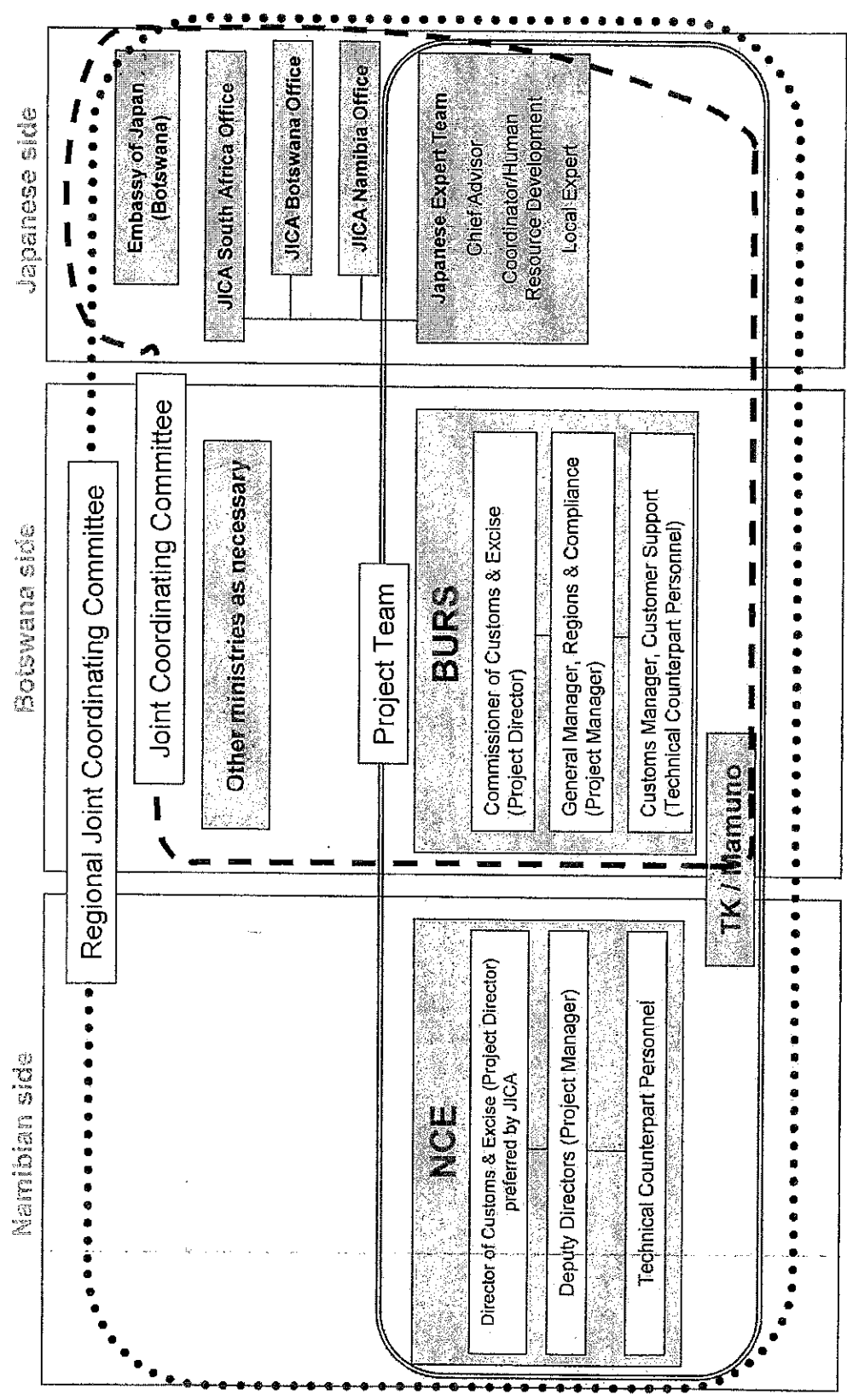
The duration of the technical cooperation for the Technical Cooperation Project under this Attached Document will be three (3) years from the date of first arrival of the Japanese expert in Gaborone, Botswana.

- ANNEX I ORGANIZATIONAL CHART OF THE TECHNICAL COOPERATION PROJECT
- ANNEX II MASTER PLAN
- ANNEX III LIST OF JAPANESE/ LOCAL EXPERTS
- ANNEX IV TENTATIVE PLAN OF OPERATIONS
- ANNEX V LIST OF NAMIBIAN COUNTERPART AND ADMINISTRATIVE PERSONNEL
- ANNEX VI REGIONAL JOINT COORDINATING COMMITTEE

13 4



ORGANIZATIONAL CHART OF THE TECHNICAL COOPERATION PROJECT



19

[Handwritten signature]

ANNEX II MASTER PLAN

I. General Information on the Technical Cooperation Project

1. Title of the Technical Cooperation Project

"The Project for the Establishment of the One Stop Border Post (OSBP) between Botswana and Namibia at Mamuno/ Trans Kalahari Border Post"

2. Duration of the Cooperation

Three (3) years from the date of first arrival of the Japanese expert in Gaborone.

3. Project Site(s)

Windhoek, Trans Kalahari, etc.

4. Target Beneficiaries

1) Direct Beneficiaries

Namibia Customs and Excise (NCE)

2) Indirect Beneficiaries

- a. Clearing Agents' Associations
- b. Other Government Agencies
- c. The public at large

II. Basic Framework of the Cooperation

The Technical Cooperation Project will be implemented together with the authorities concerned of the Government of the Republic of Botswana as part of the Regional Cooperation Project.

1. Overall Goal

An OSBP is introduced and managed at the Mamuno/Trans Kalahari Border Post.

2. Project Purpose

The capacity of the Namibian customs administration is enhanced to enable it to properly operate the OSBP system.

3. Outputs

- (1) The operational model of the OSBP for the Mamuno/Trans Kalahari Border Post is

11 6



developed and shared among the stakeholders.

- (2) Appropriate knowledge to properly operate the OSBP is acquired by the concerned customs officers and stakeholders.
- (3) The capacity of the customs officers to properly conduct operational and technical customs procedures is enhanced.

4. Activities

- 1-1 Develop operational model of the OSBP at the Mamuno/Trans Kalahari Border Post.
- 1-2 Conduct activities to build consensus of an OSBP among the stakeholders.
- 1-3 Conduct activities for dissemination of operational model of the OSBP among the stakeholders.
- 2-1 Establish a pilot implementation plan based on the OSBP model that is developed in 1-1 for the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post in order for the customs officials to operate the OSBP properly and smoothly.
- 2-2 Implement the pilot implementation plan that is established in 2-1.
 - 2-2-1 Develop an operational procedure guideline (or manual) for the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post based on the operational model of the OSBP.
 - 2-2-2 Conduct training for customs officers at the Mamuno/ Trans Kalahari Border Post in accordance with the progress of introduction and management of the OSBP.
- 2-3 Monitor and advise on the developments of Bilateral Agreement and Revision of Domestic Laws that are necessary for the realization of the OSBP and then update the pilot implementation plan as necessary.
- 3-1 Conduct baseline survey to gain an understanding of the actual situation.
- 3-2 Conduct activities for customs officers on necessary technical subjects (e.g. HS, Valuation, PCA, etc.).
- 3-3 Develop recommendations for introduction/implementation of necessary operational procedures (e.g. Risk management, AEO, Bond guarantee, etc.).
- 3-4 Sensitize core officers at customs administrations to lead the institutional capacity development on the issues taken up in 3-2 and 3-3.

5. Input

(1) Input from Japan

- a. Japanese long-term and short-term experts, Local expert
- b. Seminars/workshops in Botswana and/or Namibia
- c. Necessary budget for the Technical Cooperation Project activities

(2) Input from the Republic of Namibia

- a. Assignment of counterpart personnel
- b. Domestic transportation fee for counterpart personnel
- c. Facilitation of access to border posts as necessary

13 7



- d. Provision of facilities, equipment and office space for the Japanese/ Local experts as necessary
- e. Budget for the Technical Cooperation Project activities

13 8



ANNEX III LIST OF JAPANESE/ LOCAL EXPERTS

1. Long-term experts

- Chief Advisor
- Coordinator/Human Resource Development
- Local Expert (part-time)

Note: The Long-term experts will be stationed in Gaborone, Botswana.

2. Short-term experts

- as necessary

13 9



Note: For In-country training, the venue (Botswana and/or Namibia) shall be decided at RJCC.

ANNEX V LIST OF NAMIBIAN COUNTERPART AND ADMINISTRATIVE PERSONNEL

1. Counterpart Personnel

- (1) Project Director
- (2) Project Manager
- (3) Technical Counterparts

2. Other personnel mutually agreed upon as necessary

Note: A team of counterparts which is composed of Namibian experts will be established in consultation with the Japanese experts and Namibian authorities concerned.



ANNEX VI REGIONAL JOINT COORDINATING COMMITTEE

Since the Technical Cooperation Project will be implemented as part of the regional cooperation including Botswana Unified Revenue Service (BURS) and Namibia Customs and Excise (NCE), the Technical Cooperation Project will hold a Regional Joint Coordinating Committee (hereinafter referred to as "RJCC") once a year together with JICA, NCE and BURS. In such case, the Project Director and the Project Manager, and other counterpart personnel as necessary, shall participate in RJCC. The venue and the chairperson shall be decided upon mutual discussions among the concerned parties.

(1) Functions

To discuss and advise on major issues that should be shared among JICA, NCE and BURS.

(2) Compositions

RJCC shall be composed of:

1) Chairperson

2) Members:

a. Namibian side:

Project Director, Project Manager, Other personnel concerned with the Technical Cooperation Project decided by NCE, if necessary

b. Botswana side:

Project Director, Project Manager, Other personnel concerned with the Technical Cooperation Project decided by BURS, if necessary

c. Japanese side:

Project Expert(s), Representative(s) of JICA Botswana Office, JICA Namibia Office, other personnel concerned and/or dispatched by JICA, if necessary

d. Observers:

Official(s) of Embassy of Japan

Observers may attend as agreed upon by JICA, NCE and BURS.

