

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

<p>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</p>
<p>2. 協力概要</p> <p>(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の能力向上を図る。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。</p> <p>(2) 協力期間 2010 年 9 月～2013 年 9 月（3 年間）</p> <p>(3) 協力総額（日本側） 2.1 億円（見込み）</p> <p>(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）</p> <p>(5) 国内協力機関 財務省関税局</p> <p>(6) 裨益対象者及び規模、等</p> <p>1) 直接的裨益対象者</p> <ul style="list-style-type: none">• 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） <p>2) 間接的裨益対象者</p> <ul style="list-style-type: none">• 国境管理に関係する他省庁• 一般大衆
<p>3. 協力の必要性・位置付け</p> <p>(1) 現状及び問題点</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

(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、OBSP 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の能力向上を図る。

【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（ウインドフック）、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・人員を最大点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、ここではボ国・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か

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