

機材調達の手引

《国 別 編》

《改訂版》

JICA

昭和60年 3 月

国 際 協 力 事 業 団

調 達 部

調 管

J R

85-1

JICA LIBRARY



1007508[3]

国際協力事業団	
受入 月日 '86. 1. 17	000
	36
登録No. 12320	PRA

は し が き

技術協力対象国は、それぞれの国に独自性を有し、事情の異なるものがある。機材供与をより確実に、かつ迅速に目的地まで購送するためには、対象国の事情に対応した適切な措置が望まれる。この為には先づ、対象国の事情を理解して把握しておくことが肝要と考えられ、『機材調達の手引』（改定版）の各論に相当するものとして、この『国別編』を作成したものである。

この『国別編』の初版は、巻末の添付資料(2)、(3)の調査票に対する海外事務所長等の報告ならびに四半期業務報告書等に基づいて、昭和58年8月31日現在をもって編集し、昭和59年3月1日発行した。その後、それぞれの国の状況、事情は刻々に変化しており、それに即応した up-to-date な内容と資料の充実を図るため、海外事務所長等から昭和59年10月31日現在における収録内容の改訂について報告を受け、今般改訂版を発行するはこびとなったものである。

この手引は、供与機材を対象として編集したものであるが、一部海外事務所長等の報告には、携行機材・調査用資機材についても報告されており、これ等も併せて収録しているのでこの点も含め関係各位の活用を期待するとともに、常に新たな情報を収録して内容の充実を図っていくことといたしたく、今後ともご協力をお願いする。

昭和60年3月1日

調 査 部 長

機材調達の手引『国別編』

目 次

〔国の順序は、〔通達（総）第55号（52.11.2）〕別表第2に基づく。〕

はしがき	調達部長
機材購送に当たっての留意事項	(1)

ア ジ ア 地 域	ア フ リ カ 地 域
バングラデシュ 3	エチオピア 155
ビルマ 13	ガーナ 161
中 国 23	ケニア 167
インド 31	マラウイ 175
インドネシア 37	タンザニア 181
マレーシア 53	ザンビア 191
ネパール 61	
パキスタン 69	中 南 米 地 域
フィリピン 77	アルゼンティン 199
シンガポール 85	ボリヴィア 205
スリ・ランカ 93	ブラジル 217
タ イ 101	チ リ 231
	コロンビア 239
中 近 東 地 域	ドミニカ共和国 247
エジプト 113	ホンジュラス 255
モロッコ 123	メキシコ 263
サウディ・アラビア 129	パラグアイ 277
シリア 137	ペルー 285
チュニジア 145	

オセアニア及び
ヨーロッパ地域

フィジー	293
パプア・ニューギニア	301
西サモア	307

資 料

(1) 機材陸揚後から通関 引取りまでの所要日数	315
(2) 機材調達の手引「国 別編」の作成について	318
(3) 資機材の現地調達 について（照会）	322
(4) 資機材の現地調達 について（上記照会 に対する回答通知）	323

機材購送に当たっての留意事項

1. 機材の購送請求に当たって

- (1) 担当事業部は、受入機関において、機材の引取費用（税金、倉庫料、通関費用、プロジェクトサイトまでの輸送費等）の予算手当、機材の据付場所が確保されているか、否か事前に確認の上購送請求を行うこと。
- (2) 機材購送請求書付属書 6、備考欄の据付技師の派遣、熱帯地、寒冷地仕様等の外、梱包について、サイズ、重量、防湿、防塵、盗難防止措置等、それぞれの国の事情に基づき必要事項を記載のこと。
- (3) 同付属書〔輸送について〕5、の Consigno については、それぞれの国によって受入機関省気付、あるいは大使館経由等異なっているので、この点充分確認の上記載のこと。
- (4) A-4 フォームの要請機材と購入請求書付属書-2 の機材名は、一致していること。

2. 機材の発注に当たって

- (1) 機材の英文取扱説明書の添付を条件とすること。
添付困難な場合機材担当職員は、その事由を担当事業部に連絡すること。連絡を受けた担当事業部は、この旨現地の受入機関に通報しておくこと。
- (2) 「機材部品補給ルート一覧表」の提出を条件とすること。
- (3) 車輛購入については購入先から、①型式、②シャーシナンバー、③エンジンナンバー、④その他キーナンバー等、判明次第報告を義務づけること。

3. 輸送に当たって

- (1) 梱包について機材担当職員は、機材購送請求書に示された梱包のサイズ、重量、防湿、防塵、盗難防止措置等輸送契約先に適確な指示を与えること。
- (2) パッキングリストと梱包内容は一致していなければならないこと。また、同パッキングリストは、必ず梱包しなければならないことを、輸送契約先に厳重に申し伝えておくこと。

- (3) 同一プロジェクトで、仕向先が異なる場合は仕向先別に梱包せしめること。
- (4) 「船積業務進行管理カード」に、船会社の現地代理店名を記載させること。

4. 現地機材受入先への通報事項

- (1) 担当事業部は、以下の一件書類を調達部機材担当職員から手交され次第、
現地へ可及的速やかに送付すること。
 - ① B/L, インボイス, パッキングリスト等船積書類
 - ② 機材部品の補給ルート一覧表
 - ③ 船積業務進行管理カード
- (2) 車両の型式, エンジンナンバー等, 機材担当職員から通報あり次第担当事業部は現地に通報のこと。

ア ジ ア 地 域

バングラデシュ	3 頁
ビ ル マ	13 頁
中 国	23 頁
イ ン ド	31 頁
インドネシア	37 頁
マ レ イ シ ア	53 頁
ネ パ ー ル	61 頁
パ キ ス タ ン	69 頁
フ ィ リ ピ ン	77 頁
シ ン ガ ポ ー ル	85 頁
ス リ ・ ラ ン カ	93 頁
タ イ	101 頁

バングラデシュ

I 本邦からの購送

1. 一般事情

(1) 車輛について

1600cc以上の車輛（トラック、ジープは除く）は輸入禁止となっている。

(2) 機材積降しのためのチェンブロック、フォークリフト等の供与

プロジェクトサイトに機材積降しのための設備がないので、特別大きな機材については、チェンブロック、フォークリフト等と併せて供与することを予め検討しておくこと。

(3) インボイスならびにパッキングリストは厳重にチェックして正確を期すこと。

通関は、すべて開梱してチェックされ、インボイス、パッキングリストの記載誤りは許されないので、厳重に点検すること。

かつて、エアーコンディショナーがエアークリーナーとインボイスにミスタイプされていたため罰金を科せられた例があった。

(4) 関税の負担、引取り期間について

供与機材は、機材によって異なるが、価格の凡そ100%の関税が課せられる。

関税は、機材の受入機関が負担しなければならないが、受入機関における関税負担の予算措置が機材引取りの前提となるので、受入機関に対し、早期に材料価格総額を通報して関税負担の予算措置を行わしておかねばならない。

なお予算措置がなかったために引取りまでに1年～1年6カ月も要し、この間の倉敷料が膨大な金額となってこの予算措置が出来ないため、ますます引取りが遅れる悪循環の様子もみられるので、機材供与に当っては事

前に受入機関の対応を充分確認しておくことが望まれる。

2. 梱包について

チッタゴンのコンテナ取扱い能力は移動クレーンが一基のみであるのに加え、収容施設も劣悪なため野積みされることを考慮に入れて防湿、防塵の梱包を施すこと。

また、梱包の大きさは、プロジェクトサイトに積降しのための設備がないので、一梱包当り重量は 200 kg 以内とし人力による積降しが可能な大きさとする。

3. 盗難防止措置について

税関でインボイス・パッキングリストと各ケースの内容をチェックするために必ず一度開梱するので中身が何であるかすぐわかり、また一度開梱すれば再度厳重に梱包しないので税官吏あるいは税関に出入り出来る人物は簡単に機材を抜き取ることが出来る状況にある。一応、港（保税倉庫）に出入りする際にチェックがあるが多くは期待し難く、常に盗難の危険にさらされており、早期に引取る以外に適当な防止措置はない。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

通関を円滑に行うには供与機材に課す C D S T の陸止を期待するしかないが、この国の大きな歳入財源のため、それを期待するのは現実的ではない。「バ」側は輸送されてくる機材の品目、数量、スペック、価格を何カ月か前に通報してもらえれば、スムーズな通関措置がとれると言明しているが、機材品目数量等何カ月か前に通報することは困難であり、現状では B/L 等通関に必要な関係書類を可及的速やかに送付して「バ」側の自助努力を期待せざるを得ない。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（昭和 55 年以降）

(海送の場合) (空送の場合)

最短日数	1 カ月	3 日
最長日数	1 年 6 カ月	1 年以上
平均日数	5 カ月	3 カ月

長期間要した主な理由

- バ側でC D S Tの準備に手間どったため。
- 海送中に供与機材の一部が、バ国の政策上輸入禁止品目となったため、手続に手間どった。

(3) 関税について

関税等は機材の価格のおおむね 100 % をバ国関係省より税関当局へ支払われているが、これについてはあらかじめこの年度は、これ位の総額の機材が日本から供与される予定と言う事を「バ」側になるべく早く知らせ、それに見合う予算を前以って確保しておいてもらえば対応が可能であり、現にそれ様に取り扱われている。最近では、受入機関の関税の予算措置がないと、バ国大蔵省 E R D より正式要請書が発出されないようである。

しかし、問題は関税のみならず、機材の引取りに毎回相当時間がかかることによって、倉庫延滞料がかさみ(57年度の場合、農業普及プロジェクトでは約 125 万円)、この支払財源の捻出に毎年受入機関としては苦勞している。この倉庫延滞料支払のメドがつかないために機材の引取りが更に遅れる結果ともなっている。なお、受入機関の所長から日本側へ倉庫延滞料の肩代り支払いについて相談を受けた事もしばしばあるが、専門家の携行機材の場合は金額もさほど大きくないため、その速やかな引取りのために現地業務費から倉庫延滞料を支出した例もあるが、これは例外で、原則として通関に関する費用は日本側からは支出していない。また供与機材の場合は倉庫延滞料と言っても多額になるため、たやすく日本側現地業務費によって支払いできるような額ではない。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送業者の主たる取扱者

入札によって選ばれた受入機関の指定業者が通関及び港(空港)からプロジェクト・サイトまでの輸送を行っている。

(5) その他問題点

たとえば機材が輸入禁止品目に該当したり、またリストの内容と異なっていた場合等はそのケースのみならずインボイスと一緒に記載されているすべてのケースの引取りが差し止められる。

5. 保険の付保期間（海送、空送）

過去の例から見ると J I C A の付保期間（海送 180 日、空送 30 日）以内に引取れた機材は少ない。たとえ付保期間を延長しても、保険求償による再購送、再通関のトラブルの発生を考えると、特別な場合を除いては現行の付保期間のままで行かざるを得ない実情にある。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

チッタゴン

(2) 沖待ち、滞貨の有無

なし

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

チッタゴン港では屋根付倉庫の数に限りががあるため、機材陸揚げ後、時間が経過しすぎると屋根のない野天の置場に移される事が多い。

(4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

右側（日本と同じ）

イ. 車体の色

気温の高い国であるため、太陽光線を吸収しにくい明るい色（白、クリーム色等）が望ましい。また街路灯が少なく夜間市内の暗い当国においては、明るい色の車の方が暗い所で目立ち易く安全につながる。

ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか
燃料のコストの関係上ディーゼルの方が望ましい。

オ. その他

ジープは課税率が低く、1600cc 以上でも輸入禁止品目から除外されている。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220 V

イ. 電圧の変動幅

規定の電圧より上下 30 % ほど変動する事もある。

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型

各種

オ. その他

当国においては電圧変動が激したため高価、精密な機器は Stabilizer が
必要である。さもないと機器はよく故障を起すか、あるいは寿命が非常
に短くなる。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

天然ガス（プロパンも市販されている）

イ. カロリー数

ウ. その他

エネルギー源として最も安価。

(4) 水道事情

ダッカ市内で外国人の多く住んでいる区域（グルジャン、バナニ地区）

の水質は良い。

8. その他問題点

- (1) バ国々内で製造されているものはすべて輸入禁止であるか又は課税率が非常に高い。医薬品はバ国の規則で認められているもの以外輸入禁止となっている。

これまで、プロジェクトで問題になった輸入禁止品は、発電機（現在は輸入可）、公用に供する1600cc以上の乗用車、プラスチック板（プラスチック製下じき）等がある。

- (2) モンスーン期には高温多湿、反対に冬期は湿度は異常に低くなる。
- (3) 高級理科学機材で調整等をたえず必要とするものは不向き（例、電子けん微鏡）である。
- (4) 使い捨て部品のある機材も自己資金による補充が期待できないので不向きである。

II 現地調達

1. 一般事情

当国で調達可能な機材は、品目、種類は限られているが、その範囲で購入するものは特に問題はない。むしろ、バングラデシュの場合、供与機材といえど関税を課せられ、引取りに長期間を要して状況からみて特に国産品等のある場合は、現地調達によるべきである（例、キャビネット、棚等什器、備品類）。

専門家の意見としては、通関の問題から、原則的に現地調達は賛成している。ただし、輸入品については、100%～300%の税率で課税されているためかなり高価である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

- (1) 輸入禁止品目

この国の通関では、関税率あるいは輸入禁止品目などはたえず変更し一定していない。また、通関税率を扱う国税庁に尋ねてみても明かでない。

例として、音響映像機器、家庭電気機器、自動車部品等は輸入禁止品目とされて 200 % を越す課税を受けて引取ったケースもあった。

(2) 国産品奨励品目

使用の奨励されている国産品はない。鉛筆、自転車、ラジオの類まで輸入にたよっており、特に奨励されている国産品は見当たらない。

3. 現地調達が合理的とみられる品目

事務用機器（コピー機、キャビネット類）

文房具類（中国製が多い）

医薬品（この国で必要とする類はほとんど入手可能）

試薬（ごく限られ、純度が問題である。）

車 輛（1600cc 以下の排気量）

家庭用機器（冷蔵庫、エアコン、電気掃除機）

音響機器（ラジオ、テレビ、カセットレコーダー）

農機具類（ティラー、ポンプ、肥料等）

部 品 類

4. 現地調達に際しての免税の有無

日本からの供与機材はすべて「バ」側受人機関が所定の税金を払って通関させている。したがって、現地調達にも輸入品であればすでに通関税の加わった額での値段となり、免税は一切期待できない。

ビ ル マ

I 本邦からの購送

1. 一般事情

(1) 輸入手続きについて

当国では輸入機材は全て事前に当国関係機関（Equipment Control Committee=ECC）の輸入許可の承認を得ておかなければならない。このことは、単独供与機材のようにA-4フォームを取り付けて購送が行われる場合は、事前に供与先でこの手続きを済ませていることもあり問題はないが、専門家及び調査団の携行機材ではこれがなく、機材到着後に輸入許可の申請をすることになる。この手続きは煩雑なうえに多くの日時を要するが、受入先の機関でも輸入の際必要な税額を予算の面から改めて準備しなければならず、引取りが大巾に遅延するのが普通である。また、このとき機材の中に車輛等が含まれているときは輸入不許可になることも考えられるので、携行機材の場合は出発前になるべく早く機械の品名、数量、価格等につき連絡をとり、輸入許可の手続きを進めておく必要がある。このほかにも、同様出発に先立ち、機械を別送あるいは航空貨物として送付しておけば、これによって手続きを経ておくことも可能である。

(2) 船積書類について

現物とパッキング・リストとの不一致が通関に当りしばしば問題となるので、船積書類の正確詳細な記載が望まれる。また、車輛に取付けられたラジオ、時計、クーラーなどは付属品とみなされないのので、これをパッキング・リストに明示しておくこと。Consigneeについては、携行機材の場合個人名を使用することがあるが、これは絶対に避け、必ず受入先を記入しておかなければならない。

なお、ラングーン事務所宛に報告書、資機材等を送付する場合は、引取りに要する期間を短縮し、不必要な経費の支出を避けるため次の点に留意

(3) 梱包について

空送の場合を含み保管倉庫が不備のため到着機械が野積されることが多い。とくに到着が雨期に当るときは梱包の防水・防湿処置は必ず必要で、とくに精密機器に対しては不可欠である。

なお、機材が陸送されるときは、運送車輛（Low Bed Lorry）の関係で1梱包当り重量は15トン以下に押えることが望ましく、容積についても供与先での荷役が人力によることが一般的であり、これに相応した大ききとどめるべきである。

(4) 車輛について

乗用車、マイクロバスの2000cc以上のものは輸入禁止となっている。

(5) 港湾施設について

港湾施設の状況は当国の規制により詳細不明であるが、保管倉庫、運搬機械とも完備されているとはいえず荷物に対して十分な取扱いは望めない。

2. 梱包について

(1) 当国における港湾施設は完備されておらず荷揚げするクレーンの能力も不十分であり、また倉庫等の保管施設も十分でなく、雨季には荷物の中に雨が浸透し、機器の故障の原因（サビのため）となる例がある。特に精密機器、試薬類の梱包については防湿、防水の工夫が必要である。

(2) 内陸輸送は貨車またはLow Bed Rollerによるため一個当り梱包の重量は15トン以内が望ましい。

3. 盗難防止措置について

すかし梱包は避け、盲梱包とするのが望ましい。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

機材の輸入には前述のように全てECC（Equipment Control Committee）の事前承認が必要である。同委員会は不定期にしか会議を持たず、

月に1度のこともあれば2カ月に1度のこともあり、申請の日によってはかなりの日数を待たされることがある。とくにビルマ側の事前承認なく持ちこまれる携行機材の中に車輛等が含まれるときは、到着後申請しても、ECCの許可が出ない場合もあり、車輛の持込みは全て別途A4フォームによる供与機材の中に含め事前にECCの輸入許可を取りつけておく必要がある。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数(過去の事例から)

(海送の場合) (空送の場合)

最短日数	26日	0日
最長日数	116日	84日
平均日数	約70日	約60日

長期間要した主な理由

- (ア) 受入機関機材担当者の事務手続の不慣れに加え、手続関係先機関の担当が出張等のため長期不在となり、引取りが大幅遅延した。
- (イ) 予め輸入許可あるいはECCの承認を取っていなかったため(特に携行機材)。

(3) 関税について

技術協力による供与機材(携行機材も含む)は原則として無税となっているが、当国F.E.R.Dに照会したところ、単独機材の中でも生産を目的とする指導あるいは研究のための機材に対しては輸入税、物品税が課税されるとのことであり、過去において電話交換器等課税の対象となり、供与機関の方で税金が用意できなく長期間引取りができなかった例もある。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの主たる取扱者

供与先機関

(5) その他問題点

通関時に検査と称して港で開梱されるときは、小物などが紛失する恐れがある。

5. 保険の付保期間

海送 120 日, 空送 100 日

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

ラングーン港

(2) 沖待ち, 滞貨の有無

岸壁に限られているため沖待ちがしばしばみられる(最近の例では10日間位)。

(3) 港湾施設, クレーン, 倉庫等の状況

荷役能力が公表されないので不明であるが, 1埠頭に3台程度のフォークリフトがあり, クレーンは2台位, 倉庫はあるが大きなケース, 自動車等は屋外に野ざらしとなる。

(4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

黒色の中大型車(マツダルーチェ・ベンツ等)は政府高官の専有車と間違われるので避けた方が望ましい。

ウ. 車輛の運転の際, 安全ベルト, 安全ヘッドレス等安全装置の備付の義務付の有無

特になし

エ. エンジンの仕様は, ガソリン, ジーゼルの何れが望ましいか。

ガソリンが望ましい。ジーゼル油は入手困難

オ. そ の 他

2000cc 以上の車輛は輸入禁止。冷房装置をつけた方が良い。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220 V 単相, 440 V 3 相 (業務用)

イ. 電圧の変動幅

最大 15 % 低下

ウ. サイクル数

50 サイクル

エ. プラグ型

英国形 2 ピン (一般), 3 ピン (クーラー, 冷蔵庫等)

オ. そ の 他

停電が多い。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

天然ガス・LPG は産するが一般には使用されていない。

イ. カロリー数

ウ. そ の 他

(4) 水道事情

水道と井戸であるが, 水道の水でも飲料には不適當である。地方には水道施設はない。

8. その他留意すべき事項

- (1) 専門家の車輛で個人用などのとき, 車輛のトランクや車内に他の荷物を入れることがあるが, これは税関のクレームの原因となるので避けること。
- (2) 車の Car Radio, Dashboard Watch, Cooler 等については当国では車輛本来の付属物とみなされず, Optional のものとされるので B/L その

他船積書類にこれを特記する必要がある。

- (3) 車輛のスペアパーツは本体とは別に書類を作成しておけば車輛本体の通関は多少早くなる（特にスペアパーツの量により税関で問題が起きることが多い。持込みできる数量については税関でも規定がない。）
- (4) 専門家および調査団員の来緬時携行機材として多量の資機材を携行することがあるが、当国においては技術協力による資機材であっても輸入許可の取得が必要であり、かつ、受入機関において然るべき税金を支払う必要があるため、同時携行機材の持込みは必要最小限とする。もし可能ならば事前に照会し、必要な手続を進めておく必要がある。

II 現地調達

1. 一般事項

現地調達といっても当国で調達できる資機材は皆無であり、近隣のシンガポールあるいはタイ国よりの輸入以外は考えられない。しかし、この場合でも事前に当国機材委員会（Equipment Committee）の審査承認が必要であり、これにかなりの日時を要することは前述のとおりであるが、この承認を得て輸入しようとしても、これに当る輸入業者に適切なものは見当たらない。また、価格の面でも非常に割高になるなどを考慮すると、やはり A-4 フォームによる正式な要請書の提出を受け、日本から購送した方が結果的には有利な状況にある。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目

(ア) 特にないが、技術協力関係の資機材の輸入についても Equipment Control Committee の審査が必要であり、本件審査に相当の時間がかかる。

(イ) 携行機材（A-4 フォームにもとづかないもの）の場合は配属先機関が専門家等にかわって輸入手続を行い、また対象となる税金についてもこ

の配属先が負担することになっているが、この税率は非常に高く実質的な輸入禁止的措置をとっている。

(2) 国産品奨励品目

3. 現地調達合理的とみられる品目

皆無に等しく、セメント、木材等の入手可能と思われる品物でも政府への購入手続に2～3カ月かかるのが通例である（実際に物資がほとんどない）。蘭市場で多少の部品の手当は可能であるが、品質も悪く価格も非常に高い、（例、セメント 政府公定価格21チャット・闇価格95チャット、タイヤ1本輸入の場合（無税扱い）約300チャット・闇価格約1,000チャット）。

4. 現地調達に際しての免税の有無

- (1) 原則的にはビルマ政府の要請書（A4フォーム）の提出時に政府部内で Equipment Control Committee（ECC）の審査を受けて提出しているので、免税となる。
- (2) 部品、スペアパーツ等の輸入についてはケース・バイ・ケースで審査している。免税取扱いとならない場合、税金は供与先機関が負担する。

中 国

I 本邦からの購送

1. 一般事情

現在までのところ重大な問題が生じた事例はないが、通関に対しては、厳格な国であるので、事前の措置には注意を要する。通関書類が整い免税措置がなされなければ、一般的には開梱検査もなく、引き取りは比較的円滑に行われている。

2. 梱包について

北京、天津を中心とする華北一帯は黄土地帯のため、春先はとくに黄塵がひどい。北京の海の玄関は天津の新港であり殆んどの機材はここで通関することになるため、この期に購送される精密機械その他塵埃を嫌う機材については梱包に十分注意する必要がある。また、空港・港湾等での貨物取扱いは、丁念とは言い難いので、破損しやすい機材・精密機器等は、特に厳重な梱包を要する。

3. 盗難防止措置について

現在のところ盗難に対する心配は少ない。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

税関当局の規定では、品目、量、金額の多寡にかかわらず、すべての輸入品について輸入申請を行うよう定められている。

荷受人である中国側各機関は、JICA事務所より機材送付予定についての連絡を受けた後、この手続を行っているが、引取りを速やかに進めるためには、可能な限り、機材到着以前に、輸入許可を得ている事が望まし

い。特に専門家等が機材を excess で携行する場合、または急を要する、cargo の場合には、この措置は不可欠である。そのために必要な最低限の情報、機材名、数量、価格等であるが、B/Lのコピーが事前に入手できれば更に良い。

JICAからの購送機材については、原則として免税措置がとられているが、通関上特に注意を要するのはコンピューター、ワープロ、コピーマシン、フィルム、テープ等である。

尚、車輛についてはA4フォーム提出以前に、国内各関係部門の同意をとりつける必要がある事から、要請が出されたものについては、原則的には輸入許可を得ているものとみなす事ができる。しかし、通関上特に厳格にとり扱われる品目であるので、車種、数量、価格等詳細が決定した時点で正式な輸入許可申請を開始する事が円滑な引取りのためには不可欠である。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

最 短 日 （海送の場合）（空送の場合）

最短日数 15日 2日

最長日数 30日 8日

平均日数 25日 4～5日

長期間を要した主な理由

ア. 中国民航、各港湾港務局からの機材到着通知発信が遅れた。

イ. 荷受人住所がはっきりせず、JICA事務所宛に通知が送付されたので転送等で手間どった。

(3) 関税について

プロジェクトの場合R/D等には機材に課税される場合は中国側で負担するように定められているが、現在までのところ、供与機材一般に課税された例はない。（なお、調査団が調査用として持込んだ機材を調査終了後中国側が納税のうえ譲渡を受けたケースはある。）

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送の主たる取扱者

受入機関が所属の車輛を使うか、あるいは輸送会社に依頼するかしてい

る。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

1. 空送……15日

2. 海送……90日

空送の場合はあまり問題はないが、海送については港湾当局の事務処理能力の問題もあり、機材到着後荷受人が通知を受け引き取りを完了するまでに、かなりの時間を要するケースがある。プロジェクト・サイトが遠距離にあり、サイト到着後開梱する場合（例：家族計画プロジェクト等）は、付保期間を長めにとる必要がある。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

大連港：東北三省（黒龍江，吉林，遼寧）

天津港：北京等華北一帯

上海港：江蘇，浙江等華南

(2) 沖待ち，滞貨の有無

上記三港とも混雑するときは沖待ちが多い（1週間～2週間）。

(3) 港湾施設，クレーン，倉庫等の状況

一般的に問題はない。

(4) そ の 他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左

中 国

イ. 車体の色

特に制限はなし。

ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の

義務付の有無

なし

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか

ガソリン

オ. そ の 他

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220 V

イ. 電圧の変動幅

大いに有

ウ. サイクル数

50

エ. プラグ型

二又平型が望ましい

オ. そ の 他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

都市部は都市ガス(天然ガス)他はプロパン

イ. カロリー数

ウ. その他

(4) 水道事情

硬度が高い。

8. その他留意すべき事項

海送の場合、天津まで出向き、通関のうえサイトまで輸送しなければならないが、車輛や大型機械以外の物は、混載のコンテナによれば、北京まで直接輸送できるうえ、通関も業者に委託することが可能である。また梱包についても、たとえ簡易であっても破損が少い等の利点がある。

現在コンテナ輸送を取扱っている業者は日新運輸倉庫株式会社等である。

II 現 地 調 達

1. 一 般 事 情

技術協力に必要な機材のうち、国産品で使用に耐え得るものは、文房具等消耗品、軽微な事務機器程度であり、他は品質、性能ともに優れている輸入品の供与が望ましい。

制度上は、車輛を含め、原則としてすべての機材の輸入が可能であるが、当地において輸入品を購入する場合の方法と問題点は次のとおりである。

(1) 商社を介する場合

現在、輸入品をとり扱っている現地法人は少数であり、品目も限られている事から、大半はこの方法による事による。しかし、現段階では、外国企業に許可されているのは事務所設置のみで営業行為は認められていない事から、各商社の権限は購入契約締結まで、支払いは、各本社宛外国送金（円建て又はドル建て）という方法をとらねばならない。

これは、手続的に煩雑であるし、発注から納品までの時間は本部購送とほぼ変わらない。更に一般的には、免税輸入は不可能である。

(2) 現地法人からの購入

直接購入であるから、現地通貨による支払いは可能であるが、在庫が少なく、必要時の購入に対応しにくい。またスペアパーツ等も不備である。

価格の点では輸入時に関税をかけられているケースが多いので割高となっている。

現地購入の場合、本部購送に比べ、アフターサービスが受けやすい、と

中 国

いうメリットがあるのが通例であるが、中国の場合は、スペアパーツや技術者等の不足のため十分なサービスは期待しにくい。

以上により、現時点においては、現地調達によるメリットは見出しにくい。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

特になし。

3. 現地調達が合理的とみられる品目

文房具、軽微な事務機器（但し、品質は若干劣る。）

4. 現地調達に際しての免税の有無

一般事情の項参照

インド

I 本邦からの購送

1. 一般事情

要請書の提出などかなりの時間を要するが、機材の引取りは、1～2の例外を除き、割合良好に実施されている。

2. 梱包について

港湾施設の状況とクレーン等の性能からみて特に梱包サイズの制限はない。但し国内輸送については、長さ巾6'以内のものはトラックで運べるが6'以上になると貨車（鉄道）利用になる。また、送付先が僻地の場合はクレーン等がなく、荷物のトラック等からの荷おろしは人力となるので、大きくて重量のある梱包は避けたほうがよい。

3. 盗難防止措置について

盗難防止の点からみれば、スチール・ケース梱包とか、車輛等の付属品は取り外して別梱包する方が望ましい。

鉄道輸送よりトラック輸送の方が安全度は高い。

危険性のあるのは税関において受取人立会の上梱包を開けるが、その際に一度に多くの梱包を開けると品物がなくなる可能性があり、又なくなったという話もある。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

通関には船積書類提出後1週間～10日要するので船積書類の送付は出来るだけ早期の方が望ましい。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

	(海送の場合)通関日数	(空送の場合)通関日数
最短日数	7日	4日
最長日数	10日	7日

なお、ボンベイ～デリー間の輸送日数はトラックの場合4日、貨車の場合は3週間である。

(3) 関税について

インドの場合、原則として受取機関が関税（機材購入価格の15%前後）を払うことになっている（無税の場合もある）。インド側が要請書（A-4）提出の際予算措置等をとっておれば問題はない。予算措置等が不備な場合は、手続が長びき最近引き取りまで6カ月近くかかった例もある。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送業務の主たる取扱者
受取機関が通関業者、輸送業者を指定する。

5. 保険の付保期間

保険は到着港までのカバーでよいが、保険証券の Special Clause for JICA の Survey Report に関し、Authorized Insurance Surveyors を追加した方が实际的である。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

ボンベイ、カルカッタおよびマドラスがあるが、施設の点からボンベイが最も優れている。

(2) 沖待ち、滞貨の有無

ボンベイにおいてもバースの不足のため6日程度の沖待ちはある。又時々荷役労働者のストライキあり。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

(4) その他

細明確に記載すること。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

右

イ. 車体の色

酷暑の時期が長いので、ライトカラーが望ましい。

ウ. 安全ベルト、安全ヘッドレス等安全装具の備付の義務付の有無

法律上の義務付はないが必要である。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

ディーゼルオイルは時々不足のことであり、ガソリンがベター

オ. そ の 他

酷暑の地であるのでエアコンディショナーの備付が必要であるが、ニューデリー等北部地域は冬季（11, 12, 1, 2月）にはかなり冷え込むのでヒーターの備付も必要である。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220 ~ 250 V

イ. 電圧の変動幅

150 ~ 270 V

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラゲ型

3 pin

オ. そ の 他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

LPG

インド

イ. カロリー数

13～14 K_g

ウ. その他

(4) 水道事情

ニューデリー始め多くの都市部が水不足に悩んでおり、給水時間は朝夕の2～3時間のみである。よって、多くの家はその対策措置として、いくつかの貯水槽を設けている。

8. その留意すべき事項

インドは要請書の提出等かなりの時間を要するが、機材の引取は割合良好に実施されている。

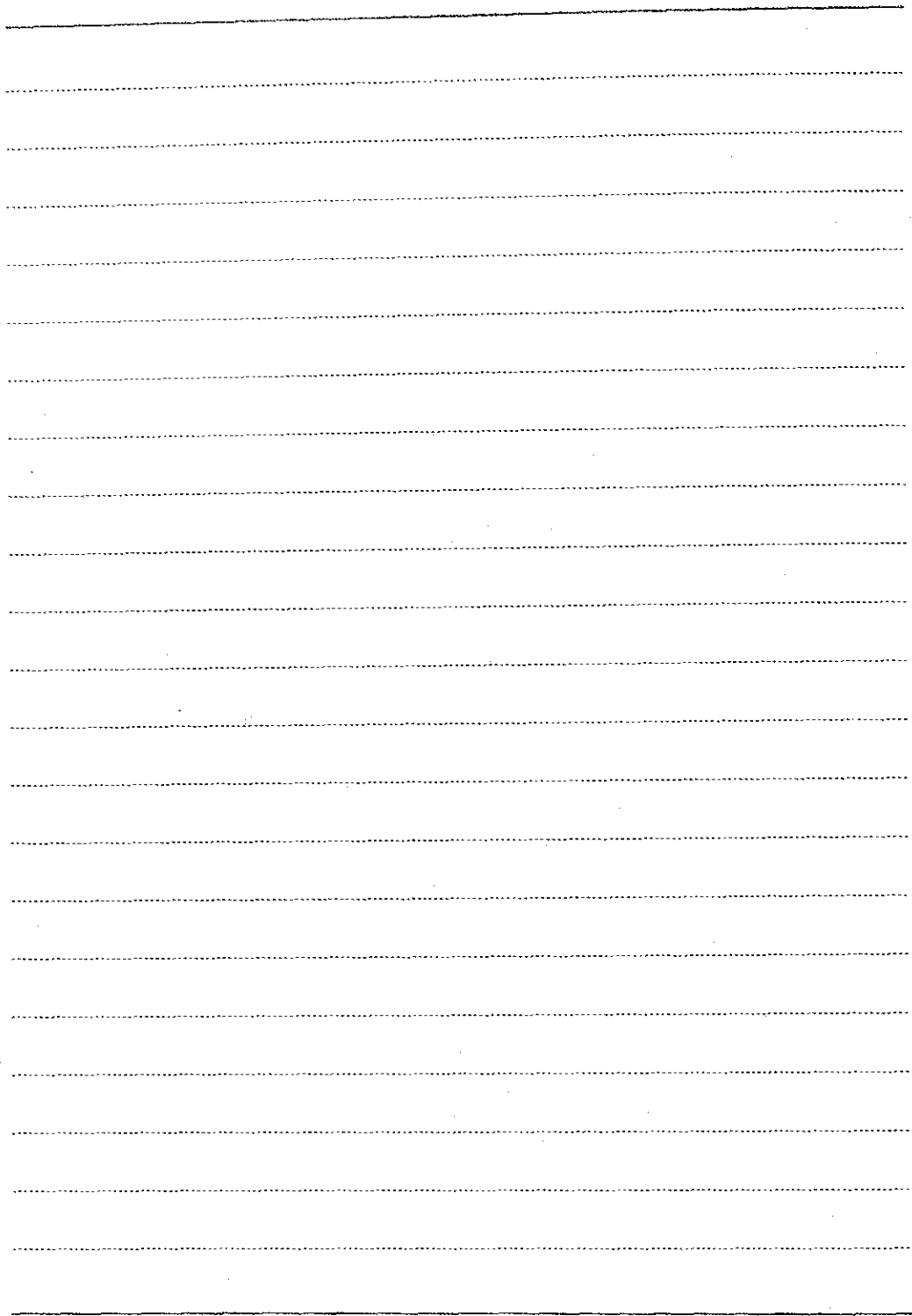
II 現地調達

— インドは特殊な事情にある。—

インドは国産品奨励国であり、一般には輸入禁止である。機材については電子機器及び医療機器を除いては一通りインド製のものがそろっている。

供与機材はインド製のものはインド政府の負担が原則で現地調達として考えられるのは携行機材に限られる。携行機材としてインド製が適当かどうかは専門家の判断の必要なところであるが、インドの場合、短期の専門家がほとんどであり、なれた機材を日本から送付した方が良いと考えられる。

現地調達の場合免税措置 (Sales Tax 5～10%) は出来ない。但し、プロジェクトの場合で事前に Agreement に免税の項を入れられるならば出来るがその可能性は少ない。



インドネシア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

- (1) B/Lインボイス等をジャカルタ事務所あて早期に送付すること

機材の免税引取り書類（通称P.P.19）の作成は、船便、航空便ともにJICA事務所がインドネシア国技術協力調整委員会に代わり行っているため、B/L、インボイス、パッキングリスト等関係書類（写）を、購送手続き完了次第、ジャカルタ事務所あて早急に送付すること。

なお、荷受人（Consignee）はプロジェクト協力にあつては、プロジェクト名、単発専門家にあつては、配属機関名とし、住所は出来る限りジャカルタ市内の所属機関当局名とすることが望ましい。

- (2) 機材供与要請書（A4フォーム）と送付機材リストが一致していること。

A4フォームに記載のない機材の免税引取りは、供与先や「イ」国技術協力調整委員会が難色を示し、最悪の場合は引取不可能となるなど問題が多い。この点専門家からの直接要請に基づく、購送決定には特に留意して予めジャカルタ事務所へ照会するなど、事前の手配を行う必要がある。

- (3) 調査用機材の通関について

調査用機材も通関の所要手続きをとることなく引き取ることは出来ない。従って調査団訪「イ」に先立って、少なくとも2～3週間前に次の事項をジャカルタ事務所あて通報すること。

i) 機材品目名、数量、価格

ii) ケース数及び梱包個数

iii) 調査終了後贈与する機材であるのか、持帰りする機材であるのかその
区別

iv) 機材到着のFlight No及び到着月日

v) プロジェクト名

ジャカルタ事務所は、以上の項目の通報に基づき、所要書類を作成して、「イ」国技術協力の窓口である SEKNEG 免税手続を行い、許可を得た後（通常 7～10 日間を要す）、税関当局に通関許可の申請（許可までに 3～4 日を要する）を行うが、この場合、上記 i)～v) の通報と実際に持ち込んだ機材の詳細（例えば、梱包個数、価格 Flight No 等）が異なった場合は、上記手順に従って再申請を余儀なくされるので、間違いのない様通報すること。

(4) 車輛等の通関について

車輛等については、通関手続上、型式、色、車体番号、エンジン番号、出来れば Key No 等インボイスに記載し、必要に応じ事前通報すること。

(5) 同一プロジェクトで、プロジェクトサイトが 2 か所以上に分散している場合の取扱い。

例えば、看護教育プロジェクトは、ジャカルタとウジュンパンダンの 2 か所において実施されている。このプロジェクトに供与した機材について、左右のある部品をジャカルタには右ばかり、ウジュンパンダンには左ばかりを誤って送付したケースがあった。

この様な誤ちのないよう、同一プロジェクトであっても、プロジェクトサイトが 2 か所以上の地域に分散して置かれている場合は、仕様書作成もプロジェクトサイト毎とし、輸送についても同一 Consignee（荷受人）であっても仕向地はそれぞれのプロジェクトサイトとして梱包、送付すること。

2. 梱包について

港湾施設等に特に問題はないと思われるが、海送の場合、引き取り、国内輸送を行う指定業者の設備能力に問題があり、プロジェクトサイトでの積降しに支障があるため、大型機材は単体梱包とするときなど重量面で配慮すること。

また、空送の場合は、地方への輸送を必要とする場合、ローカル機の積降し口が狭いこともあるので事前に機種をチェックの上梱包すること。

3. 盗難防止措置について

当国税関における荷物の検査は、荷物引取り業者と税関吏の両者のみの立会いの下で実施され、日本側専門家等が同機材を検査するのは、機材がプロジェクトサイト等に搬入されてからとなる。従って、プロジェクトサイト到着までに盗難が行われれば、その防止は難しいと思われるが、考え得る手段としては小型で金額のはる機材については、他の供与機材と同梱して梱包を大きくするなど考慮すること。

また、車輛用部品等は盗難の恐れがあるので梱包はスチールケースによる梱包が望ましい。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

「イ」国プロジェクト担当機関内部の引き取り経費の問題による手続きの遅れや、海送の場合、引き取り業者が2社（PT Trisari, PT Ujung Lima）に指定されている事による通関の遅れが一般的傾向であるが、輸送手続等に関してはB/Lのオリジナル、Invoice Packing Listが前広に送付されれば、特に問題はない。

空送の場合は、Air Waybill（2ndあるいは3rd Originalでも可）、Invoice, Packing List（但し、Invoice Packing Listには梱包後の荷物個数及び荷姿、価格、便名に関する情報を含むこと）を至急当事務所宛送付すること。

※ 調査団あるいは専門家が同時携行する場合はAir Waybillは必要ではなくInvoice, Packing Listの他、携行する者の氏名が必要である。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

（海送の場合） （空送の場合）

最短日数	15日	7（3※）日
最長日数	1年以上	1年以上
平均日数	90日	30日

※ ただし、必要書類の前広な送付により諸手続を完了していたケース

長期間要した主な理由

- (㉞) 相手側の引取り予算の確保（上記最長の例はこの理由による）
- (㉟) 要請内容と異なる機材が Invoice に入っていたため無税引取り承認が行われず、再度要請書取付けを行ったため
- (㊱) 専門家携行機材の場合、赴任時まで無税引取り書類の作成ができなかった為

(3) 関税について

当国に於いて、関税を課せられたケースはない。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送業務の主たる取扱者

JICA事務所は供与機材については無税引取申請書（通称 P.P. 19）を作成し、プロジェクト担当局又は専門家配属先の機材引取り担当者にこれを引渡すだけであり、その後の業務は全て相手側の責任、負担により行われている。

(5) その他問題点

ア. 当国の場合、全供与機材について無税通関が適用されるが、通関業務は政府指定業者のみが取り扱えることとなっており、どの場合にも機材引取り諸掛り（手数料+倉庫料）は同業者に支払う必要がある。供与機材引取りの諸掛りの負担先である「イ」国関係機関より業者に支払う際、実際の料金にある金額を上乗せして支払い、後日同業者より上乗せ分を受取るというケースが相当数あるようである。「イ」国関係機関による無税通関及び引取り手続の遅れの原因は、「イ」国内のこのような悪習に起因しているものも多いようである。

イ. インドネシアは、政府の予算不足により、供与機材引取りにも影響が出はじめている。調達部の問題ではないが、A4フォームによる以外の専門家の携行機材は極力最少とし、「イ」側の負担を軽くするか、全面的に JICA で引取り料を負担するなどの方策も考えるべきである。

5. 保険の付保期間

海送の場合 180 日程度

空送の場合 120日程度

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

タンジュンプリオク港(ジャカルタ), ベラワン港(北スマトラ州メダン地区), パレンバン(南スマトラ州), パンジャン港(ランポン州), スラバヤ港(中部ジャワ), ウジュンパンダン港(南スラウエシ州), バリグパパン及びサマリダ(カリマンタン)

(2) 沖待ち, 滞貨の有無

一般にいわれている程はないが, 時として沖待ち, 滞貨ともある。

(3) 港湾施設, クレーン, 倉庫等の状況

(1)の港湾については, 一応の荷役機械があり支障はない。

(4) その他

一般的に荷役の取扱いが乱暴であり, 梱包は丈夫なものにする必要がある。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

右ハンドル

イ. 車体の色

特に制限なし

ウ. 車輛の運転の際, 安全ベルト, 安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

現在義務付は無いが, 安全の為にはあった方が良い。

エ. エンジンの仕様は, ガソリン, ジーゼルの何れが望ましいか。

産油国にも拘らずガソリンが高価であるため, ジーゼル車が相手側より喜ばれる。

オ. その他

㊦ 「イ」国は完成車の輸入を禁止しており、供与機材の輸入には貿易省の特別許可を要する。車種としてセダン、ステーションワゴンの輸入は不可能である。

㊧ 雨が多く車体の老朽化が早いので車体の下(裏)にさび止めをすることが望ましい。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220 V, 他に 127 V, 110 V の地域あり。

イ. 電圧の変動幅

精密機械にはスタビライザーを使う必要あり。

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラゲ型

大型2本ピン。一部はアースの付いた3本ピンのものもあり。

オ. その他

1月のピーク時とそうでない時の電圧変動が大きい。時に停電がある。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス(ごく限られた地域に都市ガスあり)

イ. カロリー数

11,900 cal (プロパンガス)

5,000 cal (天然ガス)

ウ. その他

圧力 60 mmHg

(4) 水道事情

水質が悪く、飲料用に全く適さない水道水である。断水が多くジャカルタでは上水の他に井戸水を併用することが多い。

8. その他留意すべき事項

(1) 機材の選定、梱包等については、インドネシアは高温多湿という点を十分考慮すること。特にゴムは高温のため老化が著しく、日本では考えられぬ程の期間で使用不能となってしまう。については、スペアパーツを定期的に補給することも考えてほしい。

また複写機などはインドネシアにあるメーカーであっても、日本と型が違うため、サプライ用品のインドネシアでの購入が不可能なものがあるので事前に事務所に問合せすること。

(2) リモートセンシングプロジェクトによると、「イ」国では現在稼働中のコンピューター（日本以外からの供与も含む）は全て空送によってなされたものとのことである。海送によってなされたコンピューターは全て故障し使用されていないということであり、唯一の例外が同プロジェクトに供与されたコンピューターとのことである。かかる観点から今後コンピューターを供与する場合には空送によるのが良策と思われる。

(3) 供与機材には全て英文の取扱説明書の同梱を義務づける必要がある。

II 現 地 調 達

1. 一 般 事 情

機材の購送については、通常本邦から4～5カ月を要し、現地での引取りまでに更に数カ月を要している状況から、次のような機材については現地調達が望ましい。

(1) 農業機械等一般に市販されている機材

これらの機材は機能的に現地状況に適したものであり、かつその製造会社は本邦企業との合弁会社であるといったケースが多く、アフターサービスの面でも十分のフォローが期待できる。

(2) 車 輛

車輛は概ね輸入禁止となっており、輸入を認められても、その手続きに多くの日数を要する。

(3) 事務機器, 視聴覚機材, 什器備品, 文房具

品質的には問題はなく, 輸送費を考慮したとき, 価格的にも現地で購入した方が有利である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目

織 維	屋根用トタン
セメント	畳, ござ等
カーボン紙・ステンシルペーパー	はい帳
コンクリート用鉄	くずかご(針金製)
陶磁器	ねずみ取り
Glucose(砂糖のようなもの)	わな(野生動物)
自転車チェーン	漁 網
中古品全品	動物を捕える為の全道具
かとり線香	看 板
化学調味料	クリップ
タイヤ	ゴム印(スタンプ)
マッチ	乾電池
ノートの表紙	電 灯
ノート	ラジオ・TV(装飾用にデザインされたもの)
スケッチブック	商用車
書籍(インドネシア語で印刷したもの)	オートバイ
天竺(生地)	バッテリー(自動車用)
本棉織	鋼 鉄
サルーン(腰巻き)	キャンディー(菓子)
バティック模様の生地	海 草
古壇(350cc~650cc)	プラスチック製カバン
トタン	

(2) 国産品奨励品目

特に国産品奨励品目といったものはないが、(1)の輸入禁止品目の裏がえしといった形で、国内資本で十分生産を賄え、かつ国内需要を満たしうるに到った業種を保護する為、下記45業種の外資禁止分野がある。

ミルク及びその他酪農製品	マッチ
乾電池	ペンキ
グルタミン系調味料	ラッカー製品
紙巻きタバコ	皮革・合成皮革の靴およびスリッパ類
くわ・すき	レンガ・タイル
クギ・ネジクギ・ナット・ボルト	ミシンの組立て
洗濯石けん	製氷
ヤシ油加工	製缶
釘・鉄線	歯ブラシ
製粉	蚊とり線香
ビスケット・菓子・パン	時計組立て
歯みがき粉	段ボール
自動車タイヤ・チューブ	麺類
靴墨・ポリッシュ用原料	ファスナー
プラスチック製品	皮なめし
印刷	かつら
自転車組立	家具
印刷用インク	ラジオ・TV・冷蔵庫・エアコンの組立て
エナメル製品	繊維
アルミ家庭用品	紙
キャンディー	亜鉛鉄板
ソフト・ドリンク類	医療品
コンクリート・陶器タイル	

3. 現地調達が合理的とみられる品目

品名	仕様	価格 (Rp)	備考	
農業機械	トラクター (2輪)	クボタ 2機種	2,300,000 ~ 2,540,000	納期 二週間
		ヤンマー 1機種	2,721,300	納期 二週間
	(4輪)	クボタ 2機種	4,050,000 ~ 6,000,000	納期 二週間
		ヤンマー 1機種	4,748,300	納期 二週間
	ディーゼルエンジン	クボタ 14機種	292,900 ~ 939,400	納期 二週間
		ヤンマー 8機種	862,100 ~ 1,061,000	納期 二週間
Rice Huller	ヤンマー 1機種	750,000	納期 二週間	
Paddy Thresher	ヤンマー 1機種	603,000	納期 二週間	
自動車	前後輪駆動車	日産ジープ	6,250,000	納期 二週間免税価格
		トヨタランドハードトップ	5,850,000	納期 二週間免税価格
		フォルクスワーゲン サファリハードトップ	5,400,000	納期 二週間免税価格
	トラック (3t)	三菱(ディーゼル)	6,500,000	納期 二週間
		トヨタ	5,805,000	納期 二週間
	ミニバス	三菱ミニバスT120	4,900,000	納期 二週間免税価格
		トヨタハイエース	4,800,000	納期 二週間免税価格
		フォルクスワーゲン Kombi	5,950,000	納期 二週間免税価格
	乗用車 (セダン) (2800cc)	トヨタクラウン (2600cc エアコン付)	10,538,000 (約16,700 US\$)	納期 二週間
		日産	11,500,000	納期 二週間免税価格
		(1600 ~ 1800 cc)	トヨタコロナ (1800cc エアコン付)	6,454,000 (約10,244 US\$)
	(1300 cc)	トヨタカローラ (1300cc エアコン付)	4,647,000 (約 7,364 US\$)	納期 二週間 価格については「イ」 政府検討中
事務機器	タイプライター	オリンピア社製 8機種	84,500 ~ 516,000	納期 即日
		オリベッティ社製 2機種	240,000 ~ 330,000	納期 即日

品名	仕様	価格 (Rp)	備考
複写機	ロイヤル社製 8機種	77,500 ~ 1,000,000	納期 即日
	ブラザー社製 9機種	74,000 ~ 800,000	納期 即日
	アンダーウッド社 1機種	84,500	納期 即日
	XEROX 6機種	2,600,000 ~ 27,500,000	納期 一週間
	キャノン 4機種	4,250,000 ~ 8,600,000	納期 一週間
	U-BIX 5機種	2,650,000 ~ 7,925,000	納期 一週間
	視聴覚機材		
オートスライド プロジェクター	Cabin 5機種	40,000 ~ 195,000	納期 即日
	Elmo 2機種	280,000 ~ 250,000	納期 即日
映写機	Elmo 16m/m3機種	1,150,000 ~ 1,425,000	納期 即日
	三協 8m/m	235,000	納期 即日
	Yellco 8m/m	260,000	納期 即日
	Bell and Howell 35m/m	1,250,000	納期 即日
Video Camera Set	ソニー (含む、カメラ、 ビデオ・カセット、モ ニター)	2,450,000	納期 1週間免税価格
什器備品			
二段キャビネ	デリカ製	40,000	納期 即日
	Daihi製	62,500	納期 即日
三段キャビネ	デリカ製	50,000	納期 即日
	Daihi製	77,500	納期 即日
四段キャビネ	デリカ製	60,000	納期 即日
	Daihi製	92,500	納期 即日
両開キャビネ	デリカ製	85,000	納期 即日
	Daihi製	105,000	納期 即日
片袖机	Daihi製	275,000	納期 即日
両袖机	Daihi製	240,000	納期 即日
タイプライター台	Daihi製 2種	45,000 ~ 55,000	納期 即日

品 名	仕 様	価 格 (Rp)	備 考
白 板 (片面)	Daiihi 製 6 種	10,500 ~ 140,000	納期 即日
(両面)	Daiihi 製 4 種	40,800 ~ 208,500	納期 即日
文 房 具			
ポ ー ル ペ ン	B I C 3 種	100 ~ 750	
	パ イ ロ ッ ト	350	
バ イ ン ダ ー	--	2,000	
サ イ ン ペ ン	パ イ ロ ッ ト	350	
カ ー ボ ン 紙	-- 2 種	6,500 ~ 13,000 / 箱	
ナ イ フ	-- 2 種	750 ~ 2,100	
フ ッ イ ル	-- 4 種	325	
ク リ ッ プ	-- 3 種	1,000 ~ 1,500 / 打	
ダ イ モ	機 器	28,000	
	テ ー プ	2 種 500 ~ 950	
封 筒	5 種	45 ~ 1,600	
消 し ゴ ム	2 種	150 ~ 350	
用 せ ん 類	各 種 あ り	3,100 ~ 5,400	
パ ン チ	4 種	1,000, ~ 7,000	
定 規	40 cm	950	
	30 cm	225	
ス タ ン プ 台	2 種	1,400 ~ 2,350	スタンプインクあり
ホ チ キ ス	MAX 5 種	150 ~ 3,650	
*上記の他に文房具類は必要と思われるものは殆んどある。			

4. 現地調達に際しての免税の有無

供与機材を現地で調達する場合、全ての輸入商品が免税の対象となる。当地での免税手続による機材（輸入品）の調達方法は、1) 業者の手許に輸入

税を支払い済みの在庫品が現にある場合と、2) 業者の手許に在庫品がない場合との二通りがある。

まず1) の場合、業者は当該在庫品をJ I O A用に仕向け、業者自らは、新たに、当該在庫品と全く同じ商品を輸入するという方法によって「ジ」事務所は免税の商品を調達することができる(この間において「ジ」事務所は Secretarial Cabine に対し、所定の免税手続きをとる)。つまり業者が商品の輸入税の肩代りあるいはつなぎをすることによって、免税の商品を「ジ」事務所はタイムリーに調達することができるというわけである。従って、機材の現地調達における現実の問題としては、調達すべき機材が単体でかつ廉価なものについては、免税購入は実態に即さない。

次に2) の場合は「ジ」事務所は免税の手続きをし、業者は「ジ」事務所よりの発注を受けて、海外(例えば日本)に当該商品の発注をする。しかし、この場合アフターサービス等の点は期待できるが、タイムリーに調達するという面からはやや難点がある。

A series of horizontal lines for writing, consisting of a solid top line, a dashed midline, and a solid bottom line, repeated down the page.

マレーシア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

機材の通関に当っては、受入機関が事前の免税の手続をとらなければならない。これには、1週間ないし10日の期間が必要であり、円滑かつ早急な引取りのためには、B/Lその他インボイス等の船積書類を可及的速やかに送付しなければならない。また、事前に供与機材の全容が把握できる場合は、前もって総括的な免税手続を進めておくことも可能であるので、このような場合には、予め供与機材の全容を通報する様配慮すること。

2. 梱包について

後述第6項に港湾施設に関する情報を添付する。

3. 盗難防止措置について

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

通関を円滑に行うための配慮

ア. 現行のB/L及びInvoiceを事前に送付すること。これは、マ側関係当局をして免税手続をとらしめるためである。この所要日数は7日～10日である。ただし、関係当局の担当者が、不慣れの場合は遅延する。

イ. Consignee の表示について、内容物が将来配属先に帰属するような物品であるにも拘らず、JICA K I.事務所をAddressとする専門家宛に送られて来るケースがある。このような場合、事務所は配属先宛に通知文書を出しているが、引取所要日数は当然余計にかかることになっ

ているので Consignee については受入機関とすること。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数(過去の事例から)

(海送の場合) (空送の場合)

最短日数	10日	10日
最長日数	30日	30日
平均日数	15日	15日

長期間要した主な理由

ア. 専門家携行機材で、はじめての関係当局の場合には、かかる機材の取扱いの不慣れ。

イ. 取扱い業者の不慣れ(業者選定はマ側関係当局)。

(3) 関税について

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者
マ側関係当局の指定取扱い業者

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

輸送期間プラス引取所要日数：空送の場合 プラス約20日、海送の場合
プラス約30日

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

主要港：ポート・クラン(半島マレーシア)、ポート・ペナン(半島マレーシア北部)、ポート・クチン(サラワク)、ポート・コタ・キナバル(サバ)、なお詳細については「Information Malaysia」年鑑を参照のこと。

(2) 沖待ち、滞貨の有無

有り

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

(4) そ の 他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

右ハンドル

イ. 車 体 の 色

禁止色 ①消防車の赤、②ロイヤル・ゴールド

ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

安全ベルト着用は義務、ヘッドレストはトラック等には無い。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

ガソリンがベター（ディーゼル車は道路税が数倍高いため）。

オ. そ の 他

特殊な大型車等については、諸制限があるので事前調査が個別に必要。

(2) 電 気 事 情

ア. 電 圧

240 V

イ. 電圧の変動幅

230 V～250 V。工業用 400～415 V

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型

三穴ソケット（アース付）

オ. そ の 他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス

イ. カロリー数

ウ. その他

(4) 水道事情

II 現地調達

1. 一般事情

当国には輸入制限（輸入許可）品目があり、動植物、砂糖、繊維機械、自動車などがこれに該当するが、その他のものは現地調達が可能である。また、当地から日本に発注し輸入することもできるが、いずれの場合も現地調達は合理的でもあり、時間的にも有利である。特に、短期専門家の場合、必要機材については現地調達の方が望ましい。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目

東京銀行マレーシア貿易投資相談所および在クアラ・ランプールJETRO事務所作成の資料があるので参照のこと。

(2) 国産品奨励品目

オープン・マーケット；特に国産品奨励品目は現在規定されていない。

3. 現地調達が合理的とみられる品目

当国の場合、輸入禁止品目以外は機材全品目について現地調達が可能である。特に機材の選定者が当地に居て、関係分野の品目に関するカタログサー

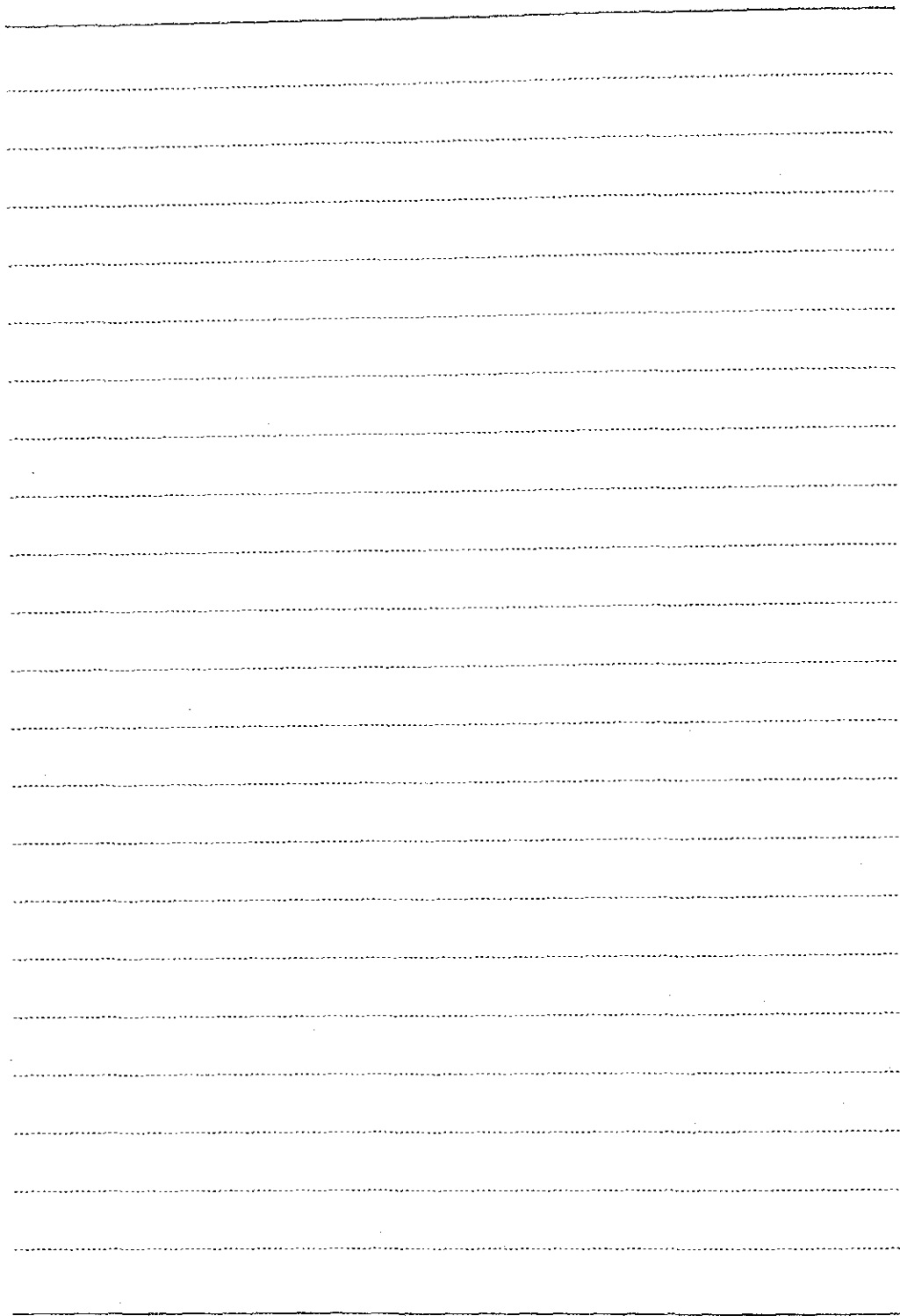
ビスを得て居れば尚更である。また、その合理性を考えると、これも機材選定に当り専門家なりの当事者が当地に居る限り、現地にて発注する方が良い。困難を伴うと思われる品目は、①オーダーメイドの製品、②中古製品等の機材でその仕様選定が遠隔地からでは困難な品目である。また、同一品目に機能、性能的に競合する製品が複数あって、銘柄指定が価格競争の結果によるような場合も本邦購送が適当である。

当国の場合、日本からの輸入も可能であり、当地よりの発注の方が手続的には時間がかからないこともあり、むしろ上記のような観点を踏えて東京において現地調達の可否を判定することが望ましい。

例えば、携行機材の活用を不可欠とする短期専門家の場合、申請承認次第現地調達の可否、所要日数の問い合わせがあれば価格等併せて当地購入の事情を東京宛報告できる。これに基づく時はじめて、現地調達の合理性が判断し得るのではないかといえる。

4. 現地調達に際しての免税の有無

免税あり、ただし、ノックダウン生産の自動車等の場合は、パーツ輸入時に相当の関税が課されているが、これの免除取扱いは無い。



ネパール

I 本邦からの購送

1. 一般事情

(1) 通関について

機材引取りには、受入機関による免税手続きを必要とし、この手続きにかなりの時間を要している。

通関にはB/Lのオリジナルでないと出来ないので、B/Lオリジナルを可及的速やかに送付しなければならない。また、インボイスにおいて車輛等の付属品エアコン・ラジオなどについては必ず記載すること。記載がないと通関に当り問題となるので、必ずインボイスに記載明示しなければならない。薬品等の温度管理品については引取りには特別な配慮がなされるが、この場合薬品等の購送に先立ち、インボイスを前広に送付すれば、早期引取りも可能であるので、この点配慮すること。

2. 梱包について

内陸国である当国では、機材が海送の場合、カルカッタ港で陸揚され陸送されてくる。そして通関はインドとの国境であるラクソールで行われるが、当所にある荷物保管倉庫は規模が十分でなく殆んど野積みとされる。また空送の場合も保管施設の不足から同様のことがいえるが、この荷物が風雨にさらされることのみならず、クレーン等の不足により荷造りの破損ひいてはこれによる盗難が発生するため梱包には防湿防塵等十分な配慮が必要である。荷物は、積揚げ、積降し機械の不足から、殆んどの場合人力によるため、梱包もこれによる取扱い可能の範囲の容積とすること。

3. 盗難防止措置について

海送の場合、カルカッタでの盗難が多いので堅固な梱包が望ましい。

また、車輛については、バックミラー等簡単に取りはずせるものについては盗難が多いため他の付属品とともに別の木箱に梱包すべきである。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

日本サイドのとるべき措置としては留意すべきことはないが、車輛の場合付属品（エアコン・ラジオ等）は Invoice に明示しないと通関上問題となることが多い。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

（海送の場合）（空送の場合）

最短日数 15日 2日

最長日数 180日 80日

平均日数 30～40日 10～15日

※ 但し、空送の場合は、託送便による通関書類入手後の所要日数である。

長期間要した主な理由

コンサイニーである当国機関が輸入許可、免税措置等に必要な書類を作成の上通関引取りにあたる。この手続きに当国の一般的事務処理能力の不足により時間を要すること及び当該機材供与に関して相手国政府内で十分な意思の疎通がなされていないことが多く、他の関係機関からのクレーム等により円滑な処理が妨げられるのが遅延理由である。

(3) 関税について

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

（海送） 内陸輸送業者

（空送） 専門家あるいはコンサイニーである当国機関

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

通常の付保でよい。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

通常インド・カルカッタ港

(2) 沖待ち、滞貨の有無

カルカッタでの沖待ち、滞貨、港湾ストあり、

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

陸揚港カルカッタについては不明であるが、到着した機材の荷姿から判断すると同港の状況も十分なものとは思われない。

(4) そ の 他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

右ハンドル

イ. 車体の色

特になし

ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

特になし

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

ガソリン代が高い(約 170 円/ℓ)ことにより、ディーゼルが望ましい。

オ. そ の 他

可能な限り車体に J I C A のマーキングを入れることが望まれる。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220 V

イ. 電圧の変動幅

160 V ~ 250 V

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型

3ピン(但し, 規格なし)

オ. そ の 他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス(カトマンズ, ポカラ等都市部のみ)

イ. カロリー数

ウ. そ の 他

(4) 水道事情

渇水期(5月~6月)には供給が困難となる。

8. その他留意すべき事項

機材引取りにあっては, 前述4-(2)に記した通りコンサイニーである当国機関がB/L, Invoice等通関書類をもとに輸入許可, 免税書類を作成の上, 各関係省庁の許可をもとめ, これが完了次第引取りにあたらねばならない。コンサイニーが相手国機関であることが通常であるため, 引取り書類作成手続きは先方に委ねられてしまい, 至急を要するものがあったとしても先方ペースで手続きが進められ, 時として書類の不備, 調整能力の欠如等により何カ月もこれに要することがある。その間機材が荷くずれ, 破損, 盗難等の発生率が

高くなることから海送、空送に拘らず十分な梱包（特に5月～9月の雨期に送付されるものによっては防水措置）につき配慮することが必要である。特に空送の場合、空送倉庫のスペースが限られていることから重量のあるもの、梱包の大きいものは全て倉庫外での保管となる。また海送の場合、カルカッタでの積み降ろし時の破損、盗難が多く、加えて印ネ国境での通関待ちにおいては名ばかりの倉庫があるのみで、実際は野外保管となることを考慮すべきである。

また最近、託送便にて送付される通関書類にB/Lオリジナルが含まれておらず、輸送業者経由でこれが送られてくることが多い。海外事務所としては業者よりのB/Lを待って上記引取り手続きを開始することとなり、このルートが引取りを遅らせる一因ともなる。従って、B/Lオリジナルについては、従来通り必ず託送便にて送付する必要がある。

尚、薬品等温度管理品については引取りに特別な配慮がなされてはいるが、送付に先立ち予めInvoiceの送付があれば、この早期の引取りが可能となるのでこの点の配慮が望まれる。

また、Invoiceに表示された品目あるいは数量と実際に到着した機材に相違が見られることもあるので、機材検収の際注意すべきである。

II 現地調達

1. 一般事情

現地調達の実施は、その対象となる品目も少ないということから現状では無理といえる。ただ、効果あるいは性能の点を考えなければ、医薬品の一部または複写機、タイプライターのような事務機器、その他事務用消耗品については購入可能である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目

(2) 国産品奨励品目

特になし（殆んど輸入に依存している）。

3. 現地調達が合理的とみられる品目

- (1) 事務機器：複写機（日本製のあるものは現地で調達可能である）及びライター
- (2) 事務用品：事務用消耗品
- (3) 薬品類：医薬品の一部（インド製）

4. 現地調達に際しての免税の有無

必要な手続きを取れば免税となる。

Blank lined paper with a solid top line, a solid bottom line, and 20 horizontal dashed lines in between.

パキスタン

I 本邦からの購送

1. 一般事情

- (1) 車輛等については通関手続を円滑にするため、政府間の供与物品であることの表示（ラベル）は忘れないこと。

またラジオ等の付属品は盗難をさけるということから取外して別梱包することが必要である。

- (2) 仕向地における積降し機械の不足により、大型梱包は避けること。
- (3) 通関検査に必要なためインボイス、パッキングリストにおける品名、数量等は可能な限り詳細に記載し、一式、その他等の表現は極力避けること。

又、付属品等で記載のない場合は、盗難にあうケースが多発しており注意が必要である。

- (4) 高温期は、5月・6月で気温は40～45℃となり梱包内温度は60℃に達することがあるので、物品によっては、購送時期あるいは梱包方法に留意する必要がある。

2. 梱包について

仕向地着後トラックよりの荷降し機械は皆無であり、人力によっているので余り大型の梱包は避けるとともに、天地指示の必要な場合は明示すること。

3. 盗難防止措置について

取扱注意品：電子機器等については、可能の場合これをまとめスチールコンテナに入れるなどその活用を検討する必要がある。（無償病院建設で結果良好）。また、車輛の付属品、ツール類は盗難をさけるため別梱包とすること。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべ事項

ア. G ベース、グラント（供与物品）であることを明示するサイドマーク〈ラベル〉を車輛に記して送付すると何かと好都合である。

イ. 輸入通関手続は、B/L 等船積書類の到着をもって開始するため、早急の送付が必要である。空送の場合は、JICA の送り状を添付したパッキングリスト写の前送があれば、これにても事前の輸入手続はすすめられるので、特別な事情のある場合、又は特殊な機材等購送の場合はこれによって差支えない。

当国における通関手続は複雑であるが、それなりに所轄機関の事務もよく整備され、確実性はある。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

（海送の場合） （空送の場合）

最短日数	25日	10日
最長日数	40日	20日
平均日数	30日	15日

長期間要した主な理由

内陸輸送が順調でないため、カラチ港にて足止めされる事が多い。

特に鉄道輸送は貨車待ちに2週間を要する事もある。

(3) 関税について

関税は協定通り無税であり問題はない。しかし州政府の道路通行税が輸送トラックに課せられ、これらのクリヤーに時間を要しているが、結果的には無税となっている。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

プロジェクト側担当官及びパ側が指定する通関業者が行う（入札又は指定による）。

(5) その他問題点

通関には極めて複雑多様な手続きをとることでもあり、本邦における、Packing List の作成は、業者まかせの場合単純な記述となって、個々の

品物を識別（個数等）するに困難を極める事がある。全品にわたる詳細なリストが望ましい。

5. 保険の付保期間

空送：最低 1 カ月

海送：最低 2 カ月

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

カラチ港

(2) 沖待ち、滞貨の有無

カラチ港陸揚げ貨物の増加に伴い、時期によっては沖待ちとなるが、大旨円滑であり特に問題はない。車輛については、滞貨が常態であり、時間的に余裕を見る必要がある。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

特に問題なし。ただし、倉庫等の保管施設は老朽化が進み完備しているとはいえず、機材の到着が雨期に当る7月～9月期には、梱包の防水に注意する必要がある。

(4) その他

小さな盗難が多くみられる。ついては Packing List に「付属品一式付」といった表示では、受領あるいは通関時に同梱内容の細目にわたるチェックが困難なため、全品目を記載したリストの添付が理想的といえる。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

右

イ. 車体の色

明色

ウ. 車輛の運転の際、安全シートベルト、安全ヘッドレスト等の安全装具の備付の義務付の有無

特にないが事故多発のため必須。

エ. エンジン仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

いずれにても可。

オ. その他

無暴運転による事故が多く安全性のうえから、小型車輛は避けたい。

特に専門家用、調査用車輛は大型とすべきである。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

通常家電 220 V 50 Hz

イ. 電圧の変動幅

相当大幅に変動する(±20V)

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグの型

丸ピンプラグ(小容量2ピン型, 大容量3ピン型)

オ. その他

乾期にあたる1, 2, 3月は停電, または電圧変動が激しいことから精密機器, 大型機械等には, サーキットブレーカーあるいはスタピライザーを組み込み, 又は付属させることが必要である。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

天然ガス(都市ガス)

(ポータブルボンベ供給もあり)

イ. カロリー数

980 BTU/Ft³ = 247 Kcal

ウ. その他

供給は豊富(へき地の場合, ボンベによる供給あり)

(4) 水道事情

水質は悪く、硬度も高い。泥土による汚濁もあり、また、供給は時間給水のため、これらの点から化学機器に対する水の使用には活性炭及びアンバーライト樹脂によるろ過が必要である。

なお、給水管に直結する水使用は不可能であり、地下タンク貯水後屋上タンクに揚水し重力により屋内配水する方式が普通のため水圧・水質の確保が必要な機材は特に留意すること。

8. その他留意すべき事項

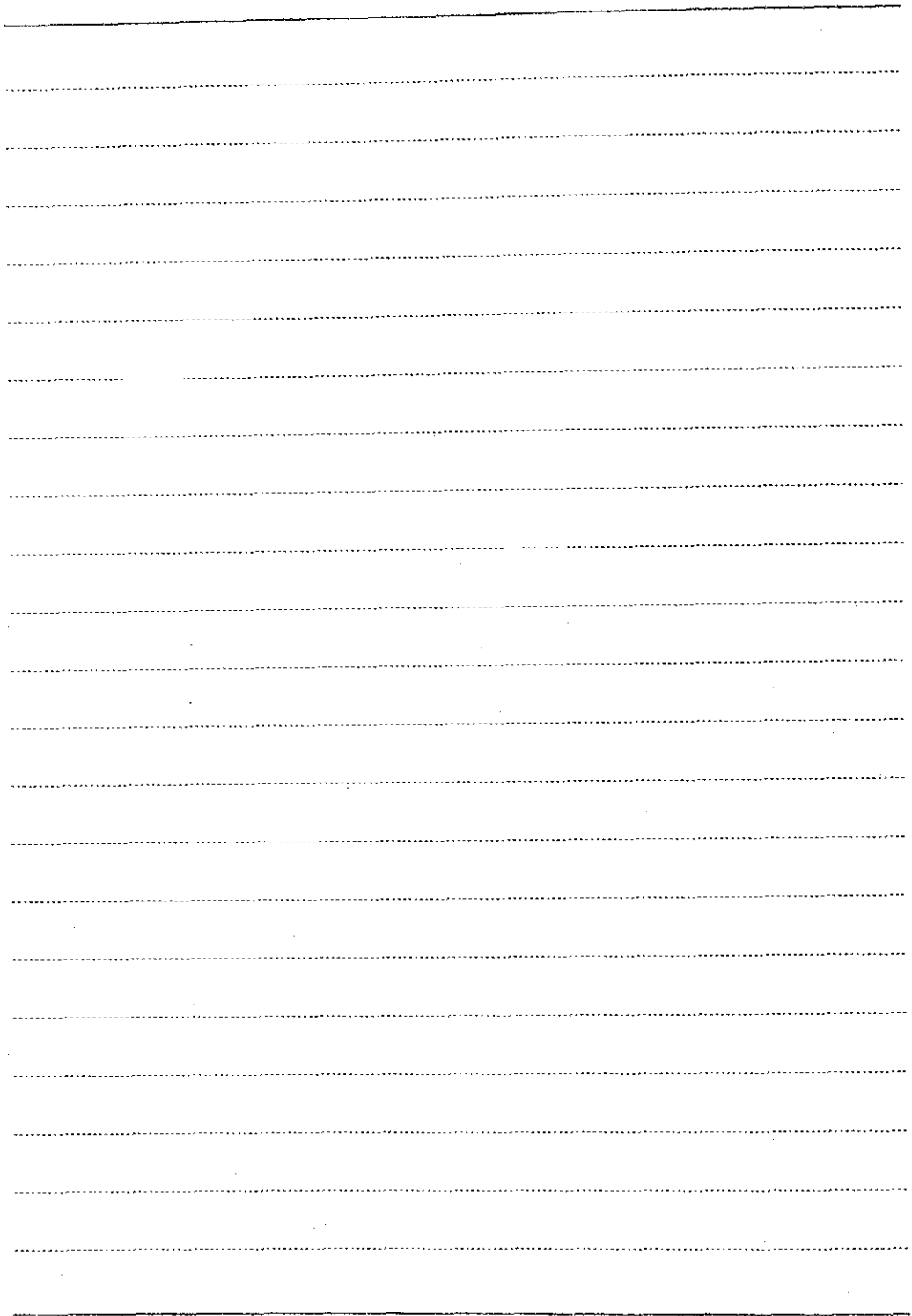
全般的に自動化装置等修理が困難な最新型の機材は極力避け、当国での維持管理能力に見合う機材の選定が必要であり、また、パーツ類については予備として購送はもちろんであるが、その後の補給についても十分考慮することが肝要である。高度に過ぎる機材の供与は専門家が指導する場合でも避けること。

II 現地調達

事務機器等アフターサービス契約を必要とする物品については現地調達が得策であり、種類は限られている（コピー機等）が可能である。

車輛についても、場合により本部よりの購送より早期入手可能となるので、ケースにより検討可能である。

その他の品目については、継続調査中である。



フィリピン

I 本邦からの購送

1. 一般事情

車輛は、高額な課税対象となっているため、免税手続の審査は厳重であり、手続きを踏む窓口も多く通関にはかなりの日数を要している。

梱包は海送、空送とも現行の方法で差支えないが、港湾倉庫などで、巷間に売却可能な品などは盗難に会うこともあるので、このようなものについては密閉梱包にするとか、また外箱に品名を表示しなければならないような場合でも、日本語によるとか、それなりの配慮が必要である。

(注)① 車輛等のうち乗用車につき大型車(2000cc以上)の輸入は専門家等の携行機材、調査用機材を含め、現在禁止されている(中古車も同様)。

② マイクロバス、トラック、ランドクルーザー等に対しては輸入に際し、事前に輸入許可の承認を得ておく必要がある。

③ 右ハンドル車の登録は、専門家等の携行機材、調査用機材を含め昭和59年2月9日より禁止されている。

2. 梱包について

当国においては、現行の梱包方法等で差し支えない。

3. 盗難防止措置について

盗難を誘発するような中身の解る梱包を避けるだけでもかなりの防止が预期される。これは、今までに盗難にあった機材のほとんどが、それ程大きくない電気製品、車輛スペアパーツ等、即売却可能な物品で、誰でも購入を希望する物品であることによる。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

前記一般事項にもあるとおり、通関手続きに時間はかかるが、これ以外
の問題点はほとんど無い。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

	（海送の場合）	（空送の場合）
最短日数	20 日	6 日
最長日数	100 ～ 120 日	14 日
平均日数	35 ～ 40 日	10 日

長期間要した主な理由

ア. 車輛は当国においては最も大きな課税対象であり、輸入車に対しては
高額の関税がかけられる。このため免税をうけるための書類審査は厳密
に行われ、大蔵省等のスクリーニングに長時間を要するため。

イ. ブローカー選定の入札に決まった業者が不正の疑いで降ろされ、再入
札となったため。

(3) 関税について

現行では手続きに時間を要するが無税通関が実施されている。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者 カウンターパートの機関が選定した業者

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

海送の場合は、引取り最長日数（前記 4.(2)参照）が望ましい。

空送については、現行のままで問題なし。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

マニラ港

- (2) 沖待ち，滞貨の有無
- (3) 港湾施設，クレーン，倉庫等の状況
とくに，倉庫の保管状況が悪く注意する必要がある。
- (4) そ の 他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

白・ベージュ等明るい色，又同一プロジェクトに数年にわたって供与する場合は色の統一が望まれる。

ウ. 車輛の運転の際，安全ベルト，安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

なし。しかし，安全を期するためには，これら装具の備付は必要である。

エ. エンジンの仕様は，ガソリン，ディーゼルの何れが望ましいか。

ディーゼル，ガソリンに比べ格安。

オ. そ の 他

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220 V (110 V)

イ. 電圧の変動幅

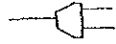
± 10 %。これ以上の場合もあり，スタビライザーは必需品。

ウ. サイクル数

60 サイクル

フィリピン

エ. プラグ型



コンセント

オ. その他

地域によっては停電が多い。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

液化プロパンガス（日本製のガスボンベ，減圧弁を使用）

イ. カロリー数

日本と同じ位

ウ. その他

(4) 水道事情

マニラ市においては，ほとんど問題ないが，水質にカルシウムが多い。
断水も時々あり，4日間一滴の水も出なかったこともある。

II 現地調達

1. 一般事情

現地調達については，常時入手可能かどうか在庫の問題を含め，性能，部品の補給という点からおのずからその品目が限定されてくる。輸入品の場合，既に課税されており，また新たに輸入する場合でも免税取扱いは受けることはできない。他方国産品の購入は，一概に安価とはいえず，本部からの購送にくらべかなり高額となるものが多い。従って現地調達する場合(1)入手を急ぐもの，(2)アフターサービスが可能であること，(3)現地で据付工事を必要とするものなどを対象とすべきであろう。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目

武器・麻薬等以外の一般機器類は輸入禁止品目になっていない。

但し、品目によっては、関税率に大巾な開きがあり、一般的にいえることは酒類・衣類等輸入しなくても国産品で充分なものについては税率が高く、国内においてノックダウンにより生産している一般乗用車もこの部類に入る。

(2) 国産品奨励品目

3. 現地調達合理的とみられる品目

一部比国政府による輸入制限措置のため、品物がない場合がある。

(1) 事務機器

タイプライター、複写機

(2) 備品

キャビネット類、金庫

(3) 文房具

一般事務用品、但し方眼紙、トレーシングペーパー等特殊な品は無理である。一般写真フィルム、乾電池類

(4) 機械類

小型モーター、変圧器

(5) 視聴覚機材

テープレコーダー、スライドプロシェクター、映写機

(6) 医薬品

抗性剤等

(7) その他

特殊なものに、本邦では生産されていないような開発途上国特有のケロシン冷蔵庫、ケロシンランプ等。

(備考) J E T R O 発行フィリピンにて調達可能品目(主に資材類を含む)

参照(1981年4月作成)。

4. 現地調達に際しての免税の有無

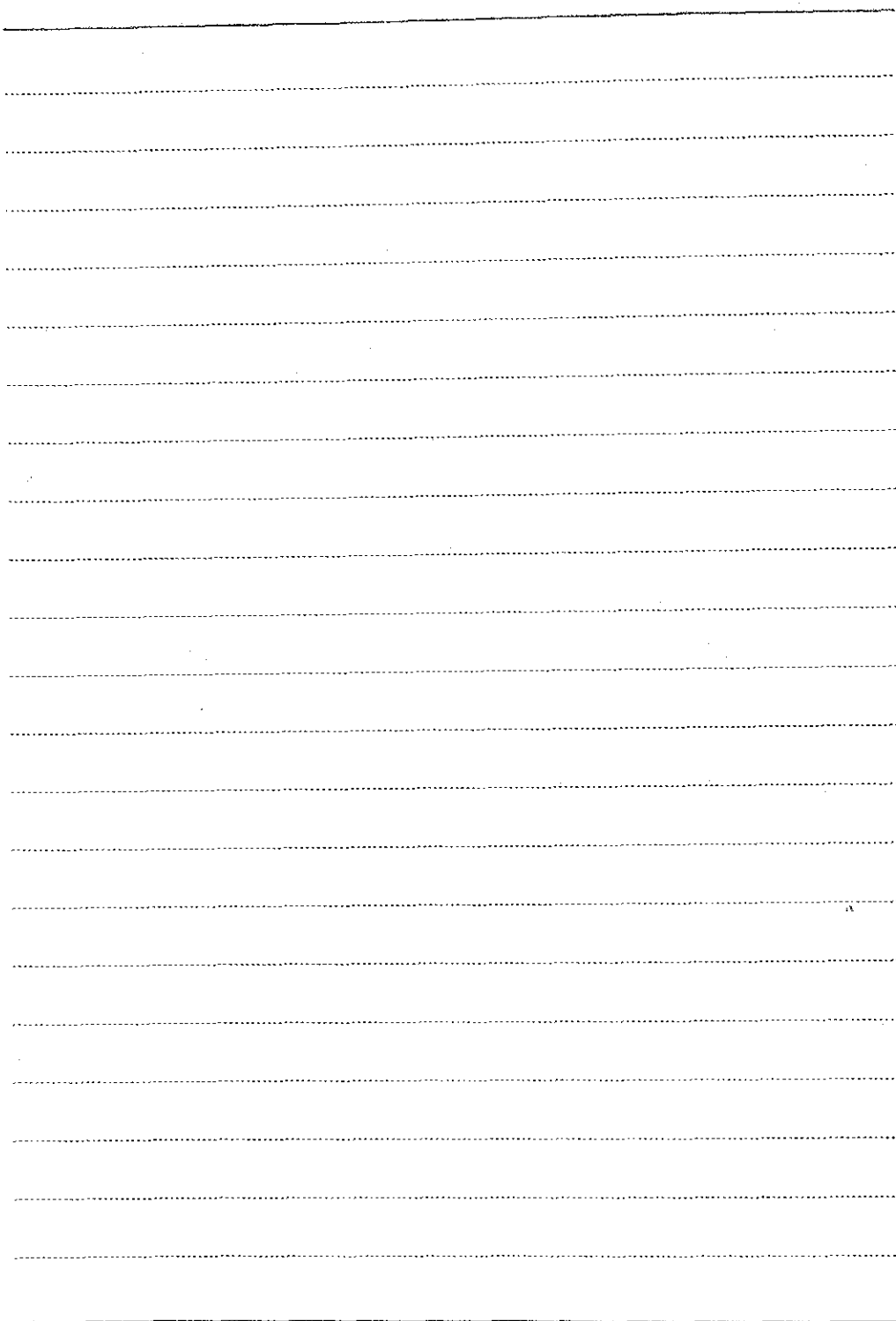
- (1) 輸入品については免税の取扱いを受けることはできない。

理由：

ア. 技術協力により供与するものであっても、市場にある輸入品は既に課税されたものであり、これを購入する以上免税の対象とならない。

イ. 第3国（例えばシンガポール）より J I C A（当事務所長）が輸入するようなときでも免税の特権を受けているのはパーソナルエフェクトのみである。

- (2) 国産品については問題はなし。



シンガポール

I 本邦からの購送

1. 一般事性

従来の状況を見る限りにおいては、機材の通関、プロジェクトサイトまでの輸送、開梱、据付等順調に取り運ばれている。

2. 梱包について

シンガポール港の港湾施設及びその機能全般に亙り、過去の実績から判断して特に問題はない。

3. 盗難防止措置について

過去の実績から判断するところ特に配慮すべき事項は見当たらない。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

次の物品の輸入については、次のとおり注意を要するが、その他の物品については、通関手続上事前に措置する等特別に配慮する必要性は、現状では見当たらない。

ア. ビデオ・テープ

当面では、検閲が必要とされるため、通関には通常約1カ月を要する。
従って、本数が少なければ、携行が望ましい。

イ. ケミカル製品

製品への構成物を明らかにすることが要求されている。そのチェックのために約1週間は必要である。

ウ. 工事用ヘルメット

犯罪に利用されるのを防ぐため顔部分の見えるヘルメットのみ輸入可

能となっている。また、一定の強度が必要とされるため、衝撃テストが施されるので、供与必要個数に同テストのため使用出来なくなる分1個を加えておく必要がある。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

（海送の場合）（空送の場合）

最短日数	3日	1日
最長日数	7日	2日
平均日数	5日	2日

(3) 関税について

過去において該当すべき事案の発生をみていない。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送業務の主たる取扱者
プロジェクトを担当する政府機関が指定するローカルの運送業者が取扱っている。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

プロジェクトサイドが建築工事中である場合は状況に応じた付保期間を考慮する必要があるが、それ以外の場合、現状では海送3箇月、空送1箇月の期間が適当である。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

シンガポール港

(2) 沖待ち、滞貨の有無

特に問題は生じていない。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

施設面は特に問題はないが「日シ訓練センタープロジェクト」において現地購入（厳密には日本で契約、現地納入）の機材がシンガポール港湾局

倉庫に保管中火災焼失した例があり、同倉庫は保管荷物に対して補償制度がなくEDBが肩代りした例があった。

(4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

右ハンドル

イ. 車体の色

特に一般的な指定はない。

ウ. 安全ベルト、安全ヘッドレス等安全装具の備付の義務付の有無

安全ベルト、ヘッドレストは備付の義務がある。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

いずれも可。

オ. その他

(2) 電気事情

ア. 電 圧

単相 230〔V〕, 三相 440〔V〕

イ. 電圧の変動幅

5%以内

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型

3P(単相) 4P(三相)

オ. その他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

都市ガス, プロパン

イ. カロリー数

4000 Kcal 8000 Kcal

ウ. その他

(4) 水道事情

特に留意すべき事項なし

II 現地調達

1. 一般事情

技術協力に必要な機材のほとんどは現地で調達可能である。従って、我が国の協力期間終了後、相手国政府機関への自主運営に移行された後の機材の維持管理、更新等を考慮すると、機材は現地調達を原則とし、現地で調達困難な機材は、本邦購送とする方が望ましい。

但し、事務所職員のマンパワーが限られているので、この点は事前に十分な配慮が必要である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 輸入禁止品目

わが方技術協力に関するかぎり輸入禁止品目は見当たらない。

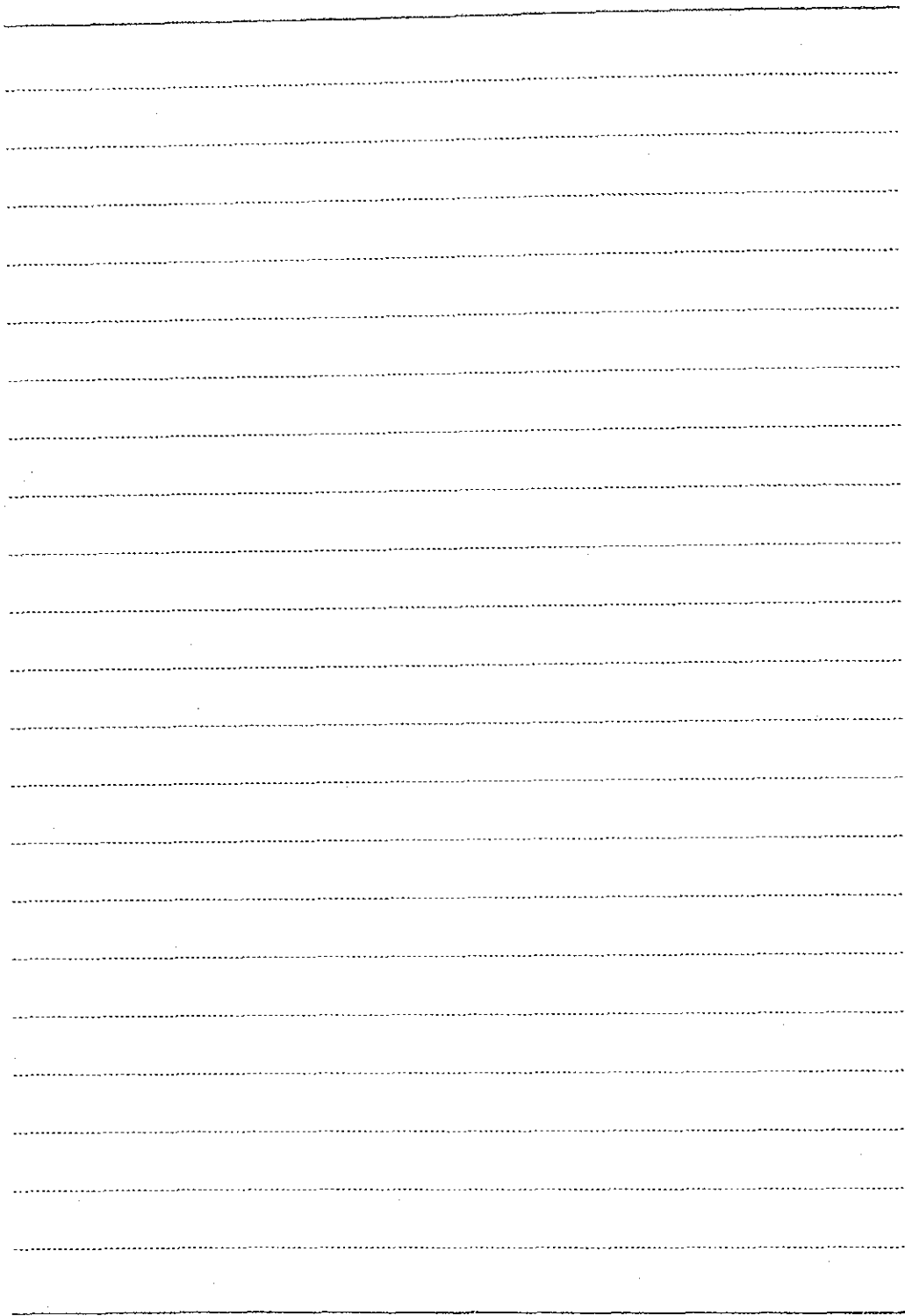
(2) 国産品奨励品目

3. 現地調達が合理的とみられる品目

わが方技術協力に必要なとされるほとんどすべての機材の現地調達が可能。

4. 現地調達に際しての免税の有無

課税対象品目を購入する場合免税の措置がある。



スリ・ランカ

I. 本邦からの購送

1. 一般事情

従来状況を見る限りにおいては、機材の通関、プロジェクトサイトまでの輸送、開梱、据付等順調に取り運ばれている。ただ、荷揚港においては荷役の取扱いが荒く、また貨物に対する保安もかなり改善されてきているとはいえ、いまだに紛失等の事故もみられるので、梱包に当たっての、これら対策は必要である。

なお、昭和59年1月1日より供与機材（携行機材を含む）といえども関税が課せられることとなった。

関税は、受入機関がこれを負担するところから、受入機関により予算措置が機材引取り前になされる必要がある。このため、受入機関に対し早期に機材のリスト及び価格表を通報することが求められる。

2. 梱包について

(1) 港湾施設は、わが国の協力により大巾に改善され、かなりのコンテナ化が進んでいる。

(2) これまでの梱包では防湿、防塵において問題は生じていない。

3. 盗難防止措置について

港湾内の安全は、かなり改善されている。但し、車輛が数日間滞荷されるときには、いまだにWatcher（見張り）を置く必要がある。車輛の付属品は別梱包がのぞましいが、通関時には本体と付属品は一緒にインベントリーする必要がある。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

ア. 通関のための所要書類の完備

イ. Consigneeは受入機関名とすること。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

（海送の場合） （空送の場合）

最短日数	6日	6日
最長日数	20日	20日
平均日数	10日	10日

長期間要した主な理由

ア. ス国外務省における担当者が手薄なため、輸入許可手続に時間がかかるときがある。

イ. 手続のための所要書類が不備のため。

(3) 関税について

イ. 関税率は品目によって異なる。

ロ. コンサイニーは、受入機関名とする。

受入機関は、コンサイニーとして、関税を支払って受取るため、専門家調査団員等の私物はふくめないようにすること。特に携行機材には、「私物」を含めて輸送し、帰国時に持ち帰るものがあるが、この場合には、コンサイニーを「ス」国受入機関とせず、あくまでも本人のものとして持ち込みの際に無税通関手続をおこなう必要がある。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

通関については、JICA事務所とエージェント又はス国受取機関とエージェント。

輸送については、エージェント（小物のときは当事務所又はス国受取機関が自らおこなう。）

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

コロンボ（首都）、ゴール（南部）、ジャフナ（北部）及びトリンコモ
リー（北東部）の各港。

(2) 沖待ち、滞貨の有無

現在なし。過去においては2～3週間沖待ちしたこともあった。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

大巾に改善され、問題なし

(4) そ の 他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

右側

イ. 車体の色

制約なし、色はさまざま

ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

モーターサイクルのみ安全ヘッドレスト

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

ガソリンが望ましい。

オ. そ の 他

熱帯用エンジンであり、車体が強じんであること（道路が悪いため）。
修理整備の能力はよい。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

240 V

イ. 電圧の変動幅

10 V

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型



オ. そ の 他

停電が多い。変動がはげしい。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

都市ガス、LPガスおよびケロシン

イ. カロリー数

ウ. そ の 他

(4) 水道事情

上水道：フィルターとボイルが必要であり、また時々断水がある。

II 現 地 調 達

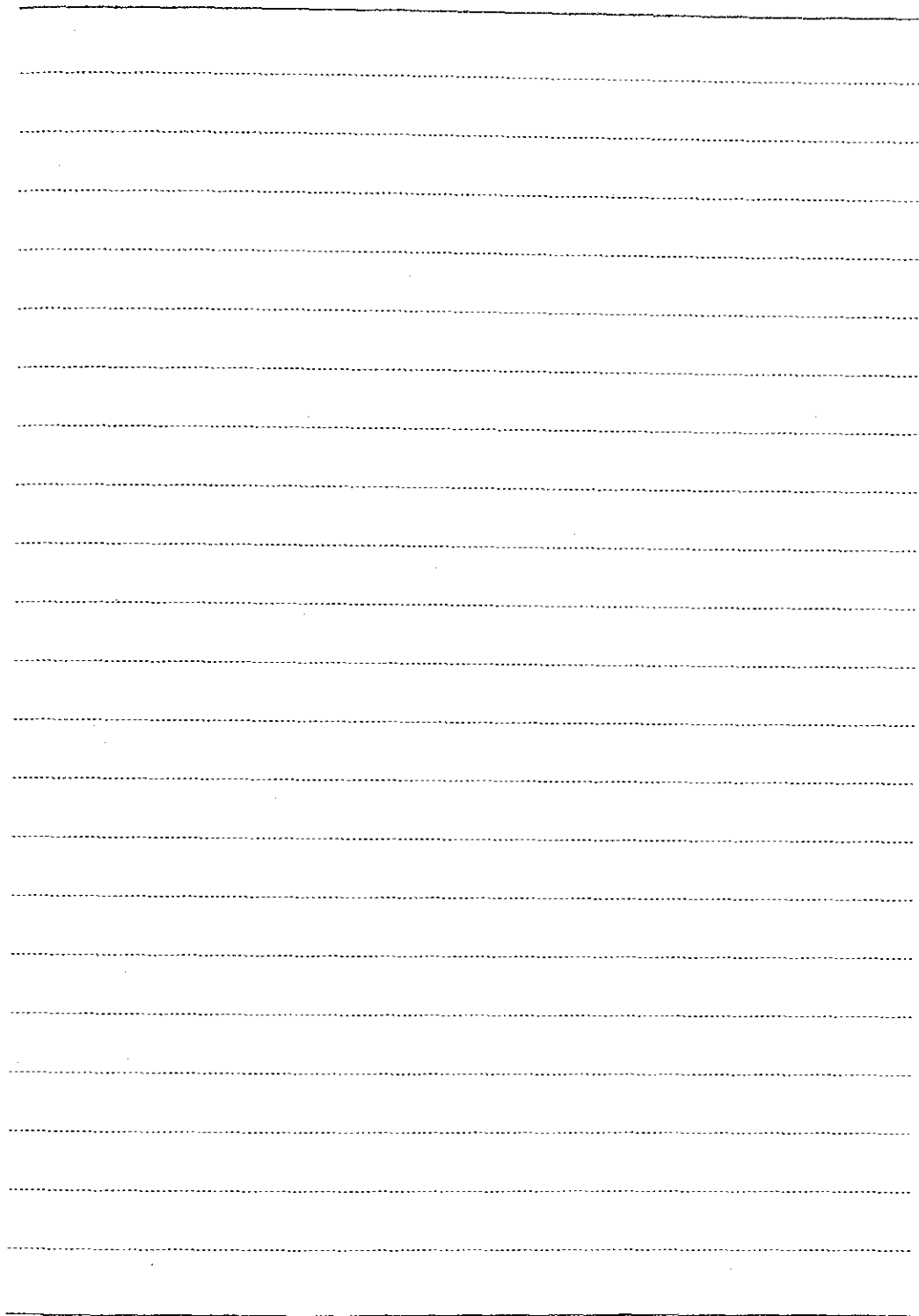
1. 一 般 事 情

当国においては、近年車輛、事務機器等かなりの機材の現地調達（第三国調達を含む）が可能となってきた。

2. 現地調達に際しての免税の有無

JICA事務所、専門家等が現地調達する場合、それぞれの免税枠内で免

税の措置がある。



タ イ

I 本邦からの購送

1. 一般事情

機械の通関引取りから仕向先までの輸送については問題とすることは少ないが、輸入禁止品である車輛等の通関は、別途商業省の許可が必要となる。また無線機については周波数の使用制限が厳しく、輸入に先立ち所轄官庁の許可を受けておかなければならない。いずれの場合も事前に手続きを進めておく必要があり、車輛関係についてはエンジンおよびシャーシーのナンバーを購送前に事務所宛通知が必要であり、無線機については、当国関係者と事前の協議が必要である。

車輛等の付属品などは盗難を防ぐため別梱包とすること。

なお、供与機材の取扱いは当国 DTEC（下記）が全て担当しているため、船積書類の Consignee は必ず次のように記載する。

TO: プロジェクト名（当実施官庁名） c/o Department of Technical
& Economic Cooperation (DTEC)

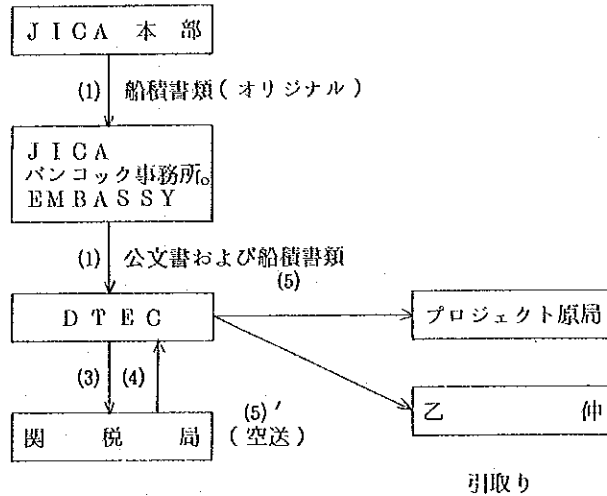
または、

TO: Department of Technical & Economic Cooperation for プロジ
ェクト名（実施官庁名）

（注） プロジェクト名の次に実施官庁名を入れるのは、DTEC がこれら官庁に対し連絡を便ならしめたためである。

（注） 上記以外の Consignee を使用した場合、それを DTEC へに変更するために 2 日間を要し、同時に変更手数料 200 バーツを支払う必要があるため、注意のこと。

通関手続のフローチャート



(注) 1. 上図(3)~(4)の過程で日時を要する。

2. 機材の中に車輛等の輸入禁止品目があるときは、上図におけるほか別途商業省の許可も必要であり、プロジェクト原局から同省宛その申請を行う。

2. 梱包について

タイ国においては、バンコック(クロントイ)港の荷揚げ機械設備は、ひとつとおり完備しており特に問題はない。

3. 盗難防止措置について

機材到着後、引取りまでに時間を要するので、車輛の付属品等は、この間の盗難を避けるため別梱包にすること。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

ア. 無線器については、周波数の使用制限がきびしく、輸入前に所轄官庁に許可をとらなければならない。出来れば、この種類のもは供与しない方がよいが、止むを得ない場合は前広にタイ側関係者と十分に打合せを行っておく必要がある。

イ. 乗用車等の車輛引取りは、他の機材と異なり、商業省の許可も必要と

するため、エンジン¹、シャーシー¹、車体の色、モデル名、排気量、シリンダー数、アクセサリーの有無（ラジオ、カセットテープ、エアコンなど）等を事前に、JICA事務所宛通知しておくこと。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

	（海送の場合）	（空送の場合）
最短日数	30～46日	8日
最長日数	70日	23日
平均日数	57日	15日

長期間要した主な理由

- ア. B/Lオリジナルの到着が遅い。
- イ. DTEOと税関当局の事務手続が遅い。
- ウ. 倉庫保管料等の支払いに必要な予算取得が遅れるため、プロジェクトが実施省庁の引取りが遅くなる。

(3) 関税について

手続きに時間を要するケースはあるが、手続きを了すれば関税を課せられることはない。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

ア. 海 送

通関後は原局一保税倉庫料を支払い、引取り、サイトまで輸送する。

イ. 空 送

乙仲に依頼し、現地業務費で経費を支出する。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

海送の場合 3カ月間

空送の場合 40日

6. 港湾の状況

- (1) 機材陸揚げの港湾名
クロントイ港
- (2) 沖待ち、滞貨の有無
有
- (3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況
港湾施設、クレーン、倉庫等は十分に整備されている。
- (4) そ の 他

7. 機材選定に当たっての留意事項

- (1) 車 輛
 - ア. ハンドルの位置
右ハンドル
 - イ. 車体の色
特に指定はない。
 - ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無
特になし
 - エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。
ディーゼルの使用が増加している。
 - オ. そ の 他
- (2) 電気事情
 - ア. 電 圧
220 V
 - イ. 電圧の変動幅
最大10%程度(精密測定器械には、電圧安定器を必ずつける必要がある。)

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型

2ピン(平型, 丸型両方可であるが, 日本の一般的な平型が多く使われている。)

オ. その他

(一般家庭用は, 上記のとおりであるが, 単相, 3相等も含めプロジェクト・サイトの実情に合した仕様とすることが肝要)

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

LPG

イ. カロリー数

ウ. その他

(4) 水道事情

バンコック市内の上水道の普及率は68%程度, 首都圏全体の面積からすると10%程度カバーしている。

8. その他留意すべき事項

II 現地調達

1. 一般事情

現地調達は実施が合理的とみられる品目も多く, 実例としては発電機, 給水ポンプ, 気象観測装置, その他事務機器, 薬品等がある。現地調達は(1)本邦からの購送における輸入のための通関手続きが省略できる, (2)機材の早期

入手が可能である、(3)現地の事情にあった適切な資機材の購入が図れる、また(4)アフターサービスが円滑に行われるといった点のメリットが多いことに加え、他国から機材を輸入する場合でも免税措置につきDTECに予め文書による依頼をしておけば、この取扱いを受けることも可能である。しかし、反面当市市場での調達では、課税されたものを購入するというケースが圧倒的に多く価格の点で相当割高なものになることもある。但し、事務所のマンパワーの配慮は必要である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目

別添品目表のとおり（「品目表」は本部調達部にて保管。）。

(2) 国産品奨励品目

別添品目表のとおり（同上）。

3. 現地調達が合理的とみられる品目

(1) 事務機器

複写機、タイプライター、机、椅子、書棚

(2) 事務用品

事務用消耗品

(3) 視聴覚機器

プロジェクター、TV、カメラ

(4) 車 輛

オートバイ、乗用車、ジープ、ピックアップ

(5) 農業機械

農機具、小農具、ポンプ

(6) スペアパーツ

農機具用、自動車用部品

(7) 工 具 類

一般工具

- (8) 営農資材
シート, はかり, 肥料
- (9) 電気機器用部品
コピー用, 無線機用, オートクレーブ用部品
- (10) 動力機器
ジェネレーター
- (11) 医療用資機材
血液バッグ, X線フィルム
- (12) 薬品
農薬, 試薬, 医薬品
- (13) 施設設備
冷蔵庫, 冷凍庫, ガス湯わかし器, エアコン
- (14) その他
実験台, 実験機器

4. 現地調達に際しての免税の有無

- (1) 当地業者と契約し, 日本も含め海外から輸入調達する場合は, 予めDTECに文書で依頼(免税措置方)しておけば免税扱いされる。
- (2) 当地生産の製品については免税扱いにならない。
例えば, 車輛の場合, 当地では日本から無税で輸入した場合の2倍に近い価格で当地産の車が販売されているが, 当国はたとえ, 部品全てを輸入してでも, 国内生産を奨励しており, これら国内で生産された車輛購入に際し, 政府の技術協力のためと説明してみても, 免税措置はなされない。すでに部品輸入時に課税されているからである。
- (3) 当国市場で販売されている課税済みの外国製品は免税扱いされない。

Blank lined writing area with a solid top line, a solid bottom line, and multiple dashed midlines for handwriting practice.

中 近 東 地 域

エジプト	113 頁
モロッコ	123 頁
サウディ・アラビア	129 頁
シリア	137 頁
チュニジア	145 頁

エジプト

I 本邦からの購送

1. 一般事情

援助のための供与機材であるからといった考えで当国の通関、引取が容易に出来るとするのは一切無意味である。更にアラブ的社会のバクシーシの効用を当国に適用することも我々外国人にとっては極めて難しい。エジプトの税関は、オスマントルコ帝国時代の官僚制の伝統、独立後の社会主義的官僚機構と、途上国一般にみられる政府の過剰雇用による複雑な手続、アラブ社会性の複合体である。特にアレキサンドリア港の税関は世界最悪の税関と風評されている。有識者を含めたこのような状況は、政府内部でも問題としており、最近通関手続改善検討委員会により改善策を検討中とも言われているが、実効の程が疑問視される。

(1) 供与機材については受入機関が直接税関あてに技術協力協定上の機材である旨を記載した書類をベースにして引取り手続きを行っている。

但し、税関局免税課の一応の見解では、車輛及び機材のスペアパーツ（単独の場合）は協定事項上免税の範疇に含まれないとしている。

更に、消耗品については、経済省の所管下にあり、消費税を課徴するというのが一般的見解である。

(2) 荷受人についてはエ側受入機関及びプロジェクト名を記載し、専門家等個人名及びJICA事務所名一切記入してはならない。

(3) 調査用資機材についても所要の手続が必要であり、品目、数量、供与品か持ち帰り品かの区別を付し前広に事務所に連絡する必要がある。

少量の資機材であれば調査団の携行により一般荷物として通関できる可能性はあるが、多量であれば同時携行であれ、貨物便であれ手続はさほど変わらない。なお、調査団到着前に機材を通関引取することは事実上極めて困難である。

エジプト

- (4) 専門家携行機材のうち輸送機材（持ち帰り品）については、専門家の個人荷物として送付すること。但し、赴任後六ヶ月以内が無税の有効期間である。
- (5) フィルム、書籍（日本語書籍）、カセットテープについては情報省関係の検閲を要することがあり、とくにフィルムについては長期間の手続が必要となる。
- (6) 無線機関係機材は実質上引き取り不可能と考えてよい。
- (7) 機材の引き取りに際し、検閲、他の輸入許可手続等が必要となった場合、問題のない機材のみ輸入することは不可能である。一部の機材については急を要するといったケースはB/Lを別にして送付する必要がある。
- (8) 少量の書籍を郵送するケースが見受けられるが、到着まで2～3ヶ月を要する場合があるので、クーリエ便又は航空貨物とすべきである。
- (9) 最近の傾向としては、海送についてはアレキサンドリア港よりスエズ港の税関の方が、手続が容易である。空送については、JAL、EGPTAIRのターミナルは悪評が高く、スイス航空、アリタリア航空のTWA航空のターミナルが比較的手続が容易といわれている。

2. 梱包について

大型梱包については、クレーンで荷降しされているが、内陸輸送は人力によるため乱暴に取扱われ、破損するケースがみられるので人力で扱える大きさ、重量の梱包とすることが望ましく頑丈な梱包とすること。また、防湿・防塵に配慮のこと。

プロジェクト・サイトにてフォークリフト等が荷降しに供されることは、極めて稀である。

3. 盗難防止措置について

特になし。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

事前に通関手続を行うために、B/Lインボイス等早急に送付すること。特に空送便については留意のこと。車輛については、型式、エンジンナンバー、シャーシーナンバーを明記すること。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

（海送の場合） （空送の場合）

最短日数	30日	3日（但しインボイス入手後）
最長日数	1年以上	1年以上
平均日数	3～4カ月	30日

長期間要した主な理由

ア. 技協R/Dについてのエ国内の承認手続が事項毎に、かつその都度必要とされているため長時間を要する。

イ. 受入機関の事務手続きの遅滞

ウ. 通関に熟知する者が受入機関に少ない。

(3) 関税について

技協協定により供与機材は無税通関である。ただし関税一時留保(Temporary Suspension)の条項で輸入するケースもある。また、無税通関が認められる物についても各省の力関係、手続きの煩雑さがあり、Temporary Suspensionで輸入するケースがある。（対応は各受入機関によって異なり、詳細はつかみ難い。）。

経費の負担は受入機関である。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

プロジェクト・サイトが直接輸送するか、あるいは輸送業者に依頼している。

(5) その他問題点

技協協定により、供与機材は無税が原則である。しかし、個々のプロジェクトが協定下のものであるという承認手続き、更にそれが承認されたとしても、個々の機材がプロジェクトに必要なものであるという認定、承認

エジプト

手続きに多大な日時を要することは「エ」国内の政府機関の連携の悪さから考えると十分に起りうると考えられる（最終的にこの手続きを誰が承認するかということになれば論理的には人民議会しかない。）。

5. 保険の付保期間

海送 到着後 90日～120日

空送 60日～90日

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

アレキサンドリア, スエズ

(2) 沖待ち, 滞貨の有無

ラマダン前後は滞貨は多い。沖待ちをあきらめ、ヨーロッパに行ってから帰路陸揚げするケースも多々ある。

(3) 港湾施設, クレーン, 倉庫等の状況

処理能力に問題はあるも、施設としては一応機能している。

(4) その他

税関手続きは一見論理的であるが問題が多い。通関を手早く行うには、それなりのものが求められ、省によってはそれなりの対応を行っている面もあるようにかがえる。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

特になし

ウ. 車輛の運転の際, 安全ベルト, 安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

義務はないが、交通事情は悪く全て完備すべきである。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

ガソリンの値段は 16 piaster (約 40円) / ℓ であり、燃料コストは考慮する必要はない。

オ. その他

(2) 電気事情

ア. 電圧 イ. 電圧の変動幅 ウ. サイクル数

220 V 180 ~ 260 50 Hz

エ. プラグ型 オ. その他

丸ピン 停電多し。計測器具は Regulator が必要なケースもある。

ヨーロッパタイプ

(3) ガス事情

ア. ガスの種類 イ. カロリー数 ウ. その他

ブタンガスが主流 品質にはムラあり

(4) 水道事情

水質はさほど悪くはないが、建物の配管の老朽度により水質が悪化する。

II 現地調達

1. 一般事情

(1) 免税措置について

現在免税で現地調達する場合は、関係省から大蔵省あて「開発のために贈与される機材」として免税交渉を行っているが、手続きに相当の日数を要し結果的に税金を負担している場合もあり、また各省によって取扱い、対応の仕方が異なり一率にいい難いのが実情である。

(2) 機材のアフターサービスについて

アフターサービスを要する機材は、現地調達が望ましい。

(3) 車輛について

日本製車輛が少ないため、スペアパーツの確保、維持管理等を勘案すると現地調達が望ましい。但し、現段階では免税手続きに相当日数を要する等の問題がある。

(4) 専門家意見

現地調達可能な品目については、出来るだけ現地調達が望ましいとする意見が多い。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 輸入禁止品目

一般的に輸入禁止品目（麻薬、ポルノ、銃器類等）とされるものを除いては、特にないが、医療機器をはじめとする一部の機器については、政府機関は、国内に修理、スペアパーツの供給に責任をもつ代理店のない産品は、その購入を禁止している。

(2) 国産品奨励品目

現地調達可能品目表を参照（「品目表」は調達部にて保管）。

3. 現地調達が合理的とみられる品目

ア. 一般事務機器

タイプライター、コピー機、ファイルキャビネット、事務机、書庫等

イ. 事務用消耗品

文具類（特殊なものを除く）

ウ. 車 輛

乗用車、ワゴン、ジープ、軽トラック、小型トラック、バイク

エ. 音響・光学機器

視聴覚教育用機器…テープデッキ、レコーダー、スピーカー、スクリーン、テレビ、ビデオ、カメラ、プロジェクター

オ. 機 械 類

一般工作機械，建設機械

カ. 工 具

各種工具

キ. 農 機 具

トラクター，ポンプ等

ク. 電 気 製 品

家庭電気製品，その他一般

ケ. 薬 品

農薬，医薬品，試薬類

コ. 建 築 資 材

セメント，鉄骨類

4. 現地調達に際しての免税の有無

一般事情参照

モロッコ

I 本邦からの購送

1. 一般事情

輸入手続きに際し各関係省庁間での書類の流れが遅く、機材の引取りに日時を要することが多い。通関を円滑にするためには当然のことながら、インボイス、パッキング・リストに機材を正確に記載されることが必要であり、船積書類は可及的速やかに送付しなければならない。

2. 梱包について

港湾施設の規模およびクレーン等の能力からみて、特に注意すべき点は見えない。

3. 盗難防止措置について

盗難がそれほど多いとは思われないので、通常行われている梱包で十分である。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

開発途上国の場合一般に書類の流れがおそく、引き取りがおくれることが多いが、モロッコにおいても同様である。従って通関を円滑に行うには迅速かつ正確な機材リスト（価格を含む）の当地への送付が必要であり、特に車輛（トラック、乗用車、ジープ等）の購送にあたっては、エンジン番号、車体番号、型式、メーカー名を必ずB/Lに明記すること。当国の場合それ以外特に問題とすることは見当たらない。

モロッコ

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

	（海送の場合）	（空送の場合）
最短日数	30日	7日
最長日数	90日	22日
平均日数	70～80日	14日

長期間要した主な理由

- ア. Packing List 等の船積書類の到着が遅れたこと、及び免税取扱いにつきモロッコ外務省から書類の交付が長期得られなかったことによる。
- イ. 引取りを供与先である社会事業省にまかせたところ、引取りに要する経費の支払いが難しく、これが処理のため遅れた。

(3) 関税について

関税を課せられることはない。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

海送の場合供与先の本省とプロジェクト・サイトが協力して行っている。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

海送：港到着後4カ月

空送：空港到着後2カ月

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚後げの港湾名

Casablanca-Port（カサブランカ港）

(2) 沖待ち、滞貨の有無

なし

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

詳細不明だが、購送機材の運搬、保管には十分な能力および設備がある。

(4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

何色でも可

ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

安全ベルトの備付義務あり。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか

ディーゼル

オ. その他

(2) 電気事情

ア. 電 圧

115 V

および

220 V

イ. 電圧の変動幅

上下 20 V

ウ. サイクル数

50 Hz

イ. プラグ型

ブリーズ(アメリカ式でない)

(3) ガス事情

イ. ガスの種類

ブタンガス

ロ. カロリー数

ハ. その他

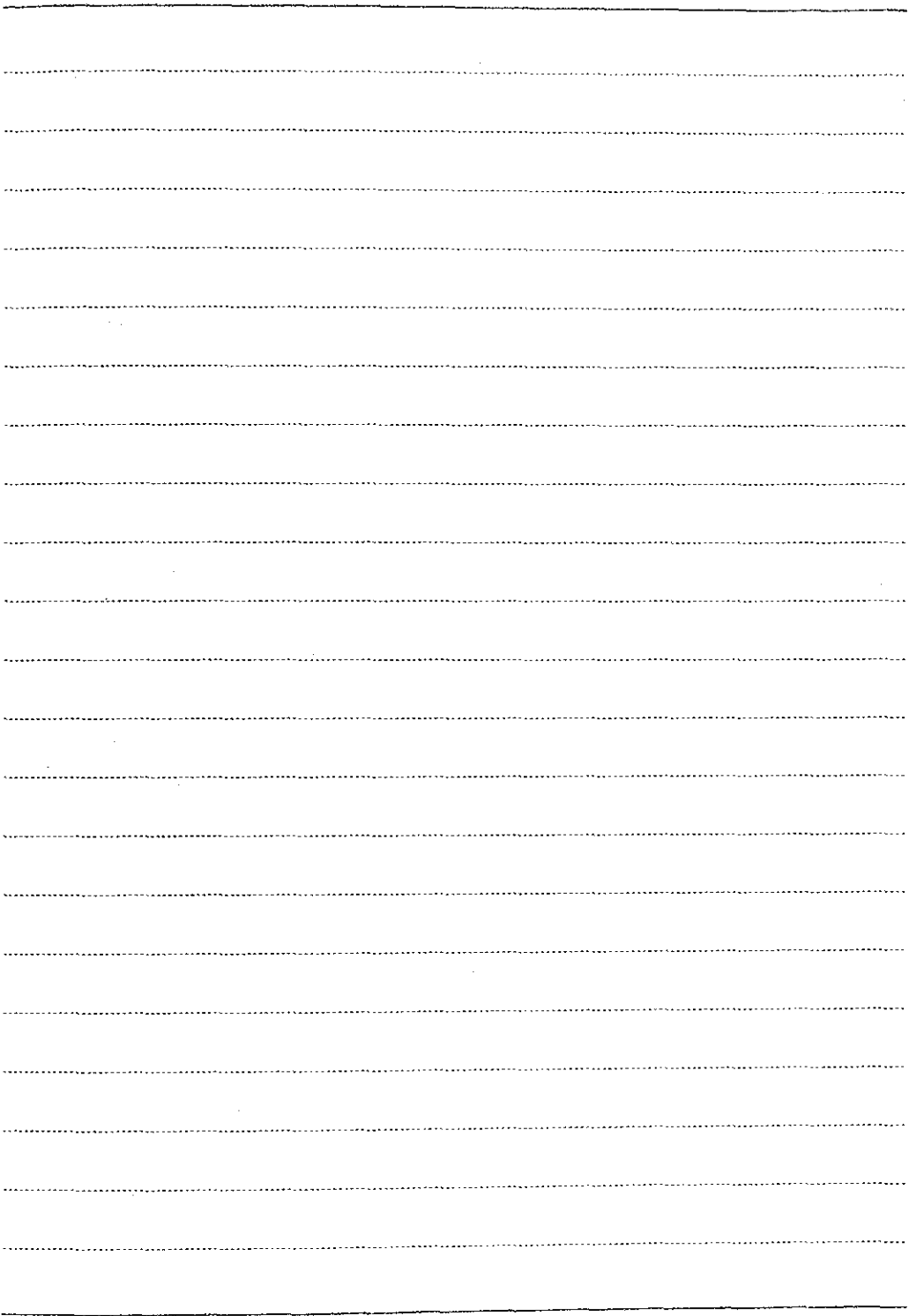
(4) 水道事情

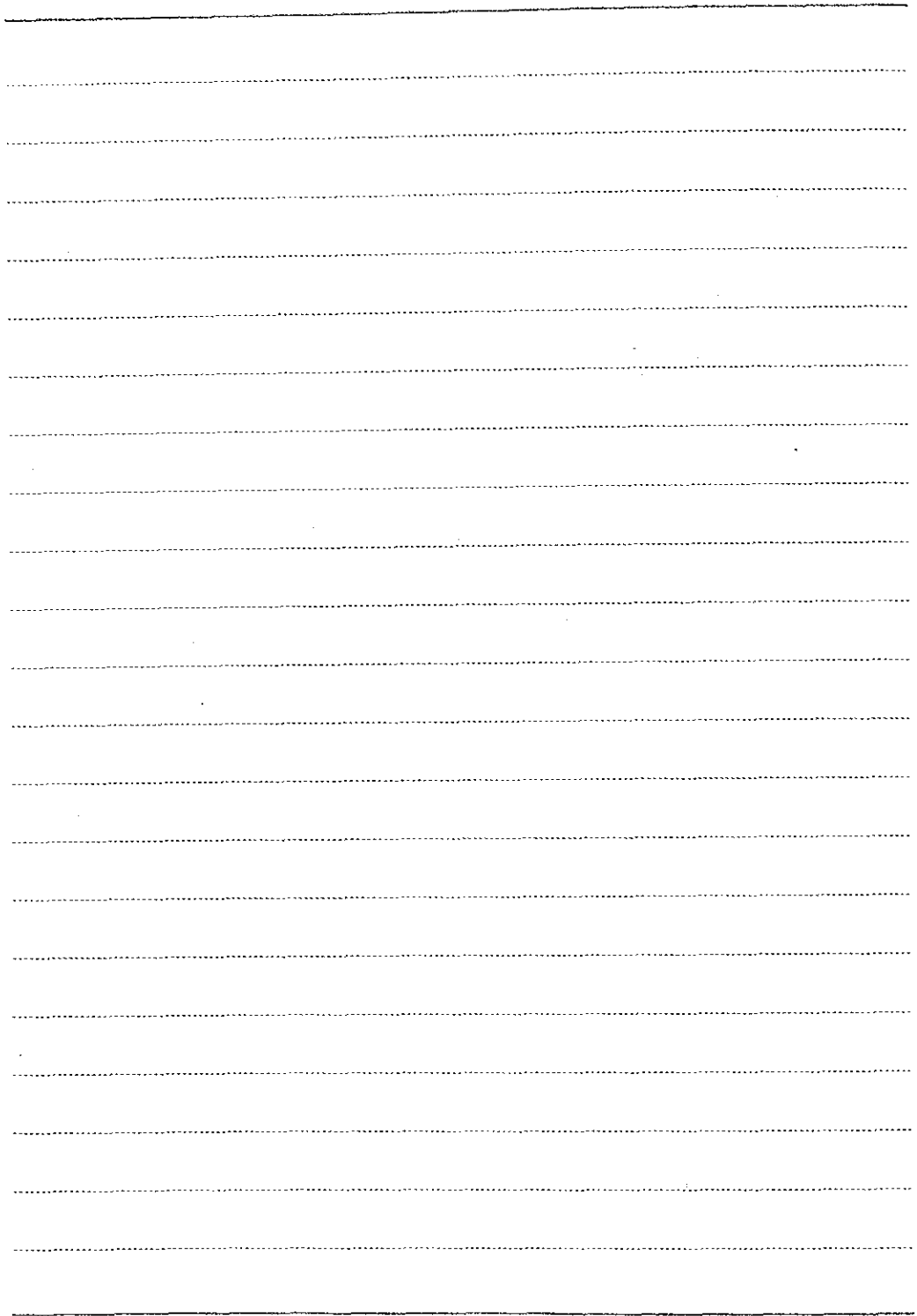
ラバト、カサブランカは問題なし。地方では夏期日中断水が多い。水質は衛生的。

モロッコ

II 現地調査

未調査





サウディ・アラビア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

梱包に対し、高温、防塵の面を十分に配慮する必要がある。

車輛は輸入車に対する関税が低く、市販されている新車を購入する方が価格的にも、また、アフターサービスを受けるという面からも有利である。さらに市販車は輸入後必要とする複雑な登録手続きも済んでいるため、これを避けることができるという利点もある。

(注) 携行機材における一部私品の同梱について

派遣専門家等の携行機材につき、薬品、食糧品およびFMラジオ等のものが同梱されていることがあるが、これらは別荷扱いにする必要がある。これらのものが含まれているときは、機材全体が通関困難となるばかりでなく、別途このための書類も作成しなければならない等の煩雑さが伴う。できる限り本人携行分とすべきである。

2. 梱包について

- (1) 陸揚港はダンマンほか3港あるが、これら港湾施設の規模は国際的水準にあり、梱包の容積・重量については問題とするところはない。
- (2) 防湿対策は通常の梱包方法で差支えないが、防塵に対しては普通以上の処置が必要である。港湾倉庫は天蓋のないものが多く、またあっても吹きつける砂塵は防ぎ切ることはいできない。
- (3) 高温に影響を受けるような機材については、機材のみならず梱包についても熱帯地に対応した処理が必要である。5月から10月頃までは酷暑の時期であり気温も50℃となる。

3. 盗難防止について

盗難防止への対策はとくに必要ではないが、ときに細かいパーツ類が紛失

するといわれている。なお、梱包の申身の明示は通関を円滑にするため必要である。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

原則として事前に輸入手続きの必要とするものはない。船積書類の Consignee については、通関を円滑にするため、原則として、「Ministry of ○○○○○, c/o 派遣専門家等氏名」と記入する。しかしながら、例外としては特別な事由がある場合（事前に供与先機関と打合せを行った結果）には、「在サウディ・アラビア日本国大使館, c/o 派遣専門家等氏名」の記入によるものとする。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数

（海送の場合） （空送の場合）

最短日数	7日	2日
最長日数	30日	14日
平均日数	14日	7日

長期間要した主な理由

税関における事務処理が非能率なため、および倉庫内で貨物の保管が乱雑なため、該当梱包の発見が遅れたことによる。

(3) 関税について

原則として無税通関であるが、税関担当員の意向により、この取扱いに難色を示すこともあり、このようなとき引取りに若干の遅れをみたことがある。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

原則としては通関業者に依頼するが、供与先機関の担当者がこれに当ることもある。

5. 保険の付保期間

日本からの輸送期間に少なくとも2週間を加えた日数とする。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

アラビア湾寄りの地域はジュベイルおよびダンマンの2港、紅海寄りではジェットおよびヤンブーの2港とされるが、貨物の内容によっては、陸揚港の指定があるとされている。

(2) 沖待ち、滞貨の有無

ダンマン港の滞貨は常時慢性化しており、ことに宗教的行事（ラマダンおよびハッシ）の行われるときは他港を含め滞貨が著しい。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

規模については国際的な水準にあり、問題はないが、倉庫は大部分が無天蓋であり、梱包に対する防水・防塵については前述のとおりである。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左ハンドル（義務付）

イ. 車体の色

不問。

ウ. 車輛運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等、安全装具の備付の義務付の有無

なし。しかし、交通規則が遵守されておらず、運転も乱暴な者が多いためこれら装具の備付は必要である。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

燃料コストの関係でディーゼルが望ましい。

オ. その他

ジープは課税率が低く、また、1,300cc以上のものでも輸入禁止品目から除外されている。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

110 V, 127 V, 220 V (家庭用)

380 V (工業用)

ウ. サイクル数

60 Hz

オ. そ の 他

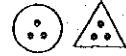
以上の通り、電圧、プラグ型とも多岐にわたるため事前の調査が必要。

イ. 電圧の変動幅

± 6 % (規定上)

± 3 % (事実上)

エ. プラグ型



，その他欧州型
丸ピン、角ピン等多種

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパン (ボンベ)

イ. カロリー数

—

ウ. そ の 他

廉価

(4) 水道事情

都市には (イ)市水道 (ロ)給水スタンドによるヘルシーウォーターおよび (ハ)市販のミネラルウォーターによるが、このうちそのまま飲用できるものは (イ)のミネラルウォーターであり、他は煮沸その他の処理が必要である。地方では水道のない地域は地下水を利用しているが、このほか都市と同様 (ロ)および (ハ)の入手も可能である。

II 現地調達

1. 一般事情

車輛 (特殊なものを除く。)、事務用機器については輸入品ではあるが、多数の機種が出廻っており、また、輸入に際しての税率も低く安価であるから現地調達の方が望ましい。これら以外のものでも、日本あるいは第3国から輸入することも可能であり、これら業務を取扱う邦人商社も多く、また所要経費についても受入機関が負担し、免税措置も採られるので早期入手という観点からも有利な面が多い。但し、事務所のマンパワーの配慮が必要である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 輸入禁止品目

- ア. アラブボイコット メーカー製造品目
- イ. 風紀上好ましからざるもの
- ウ. 豚肉, アルコールを含む一切の食料品

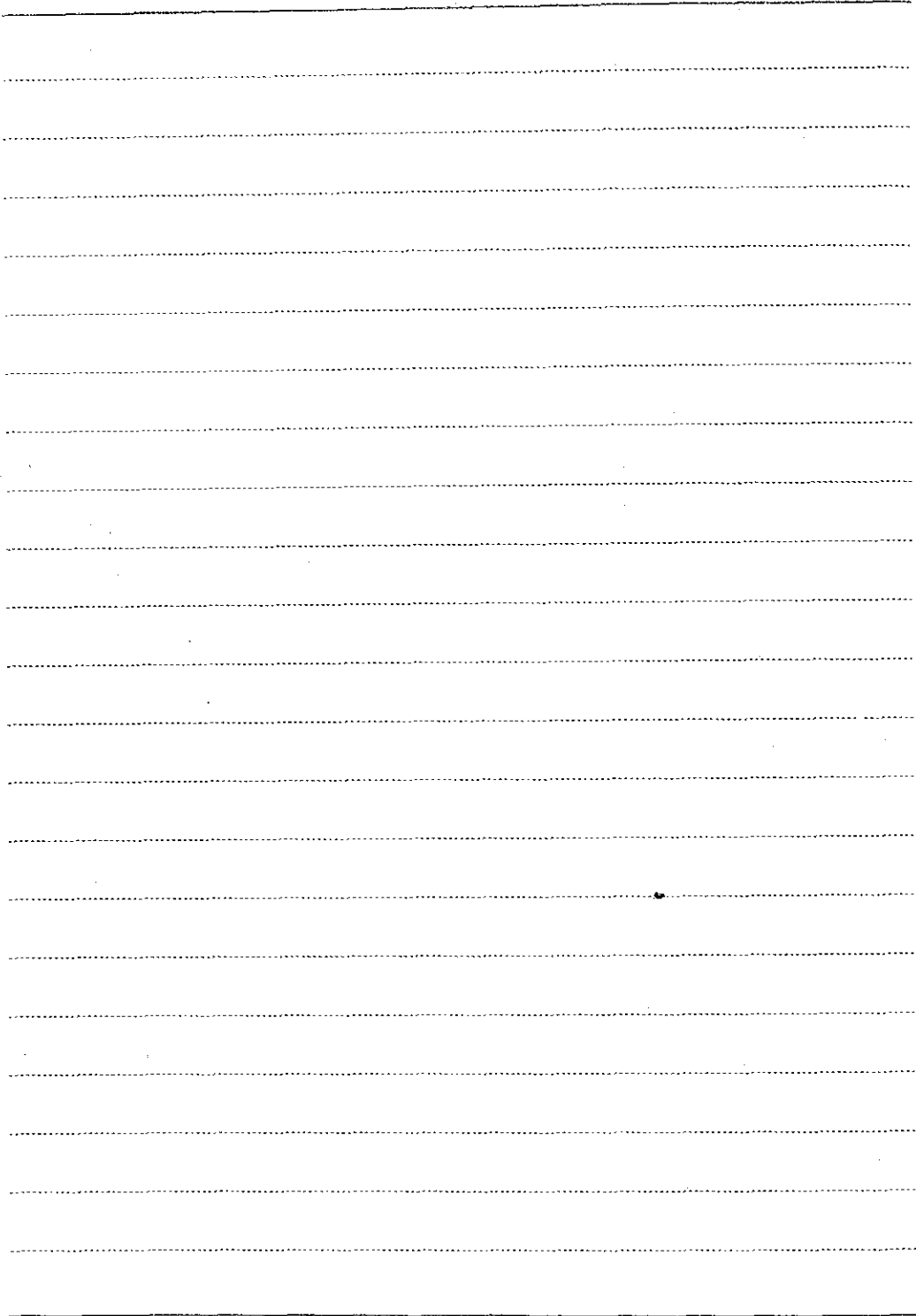
(2) 国産品奨励品目

3. 現地調達が合理的とみられる品目

一般事務機器および車輛

4. 現地調達に際しての免税の有無

専門家等携行機材はか供与機材については供与先の各関係省庁が税金を負担する。ただし、管理等も先方に移るという不利な点が生じることが予想される。ただし、輸入品の税金が3～4%と極めて低いため、ほとんど無税扱いと同じに購入出来る。



シリア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

機材の通関引取りについては、供与先機材担当者の通関手続きに対する不慣れのため、あるいは、通関料その他の諸費用につき、これを負担すべき供与先が予算の関係で支払うことができないなどが原因となり、機材引取りの遅延を招いている。

機材のうち車輛等については、通関に先立ち輸入許可の承認を得なければならないが、このとき申請書に添付する Invoice には車輛等の内容について詳細な記載（後述4「通関について」(1)の項参照）が要求されているので船積書類作成には注意する必要がある。

梱包は、港湾における搬送のための重機類も整備されていることであり、この面においてはさしたる問題はないが、倉庫等の保管施設が十分でなく、海送、空送の場合とも野積みされることがあり、防水・防湿に対する配慮は必要である。

なお、車輛等の付属品、工具類は引取りが長引く場合は、盗難のおそれがあるので車内における施錠あるいは別梱包とすることが必要である。

2. 梱包について

陸揚港には国営の荷役会社があり、これがクレーンやリフトのみならず、トラクター、トラックなどの運搬車輛を有し貨物の取扱いを行っているので、この面においては機材の梱包については問題はないが、供与先での荷降しは主として人力によっており、梱包があまり大きかったり、重量が嵩む場合は、クレーン等を他から調達しなければならないので、この点を配慮した容積、重量の梱包としなければならない。一方倉庫等の保管施設は海送、空送の場合とも十分なものといえず屋外に置かれることもあるので、とくに雨期

にかかって送られる機材については防水・防湿に対する配慮が必要である。

3. 盗難防止について

通関がながびくときは、盗難のおそれがある。とくに車輛等の付属品や工具類がその対象となりやすく、車輛等のスペア・タイヤは取外しができないよう施錠し、また他の付属品、工具類については本体とは別に梱包するなど配慮が必要である。また、このような事故を防止する対策として車体の見えやすい処に政府間の供与品である旨を表示しておくことも一つの方法である。

なお、車輛等の付属品あるいは工具類を別梱包としたときは、Packing List にもこの分を明示し、輸入申請を行うこととなるので、船積書類作成に当りこの点注意する必要がある。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

車輛等の輸入については、これに先立って税関に輸入許可の申請をしなければならない。この手続きには、まず日本大使館および、供与先機関の担当大臣によるその旨の書類が必要であり、これに Invoice を添えて関係省に提出する。これは当国最高機関まで回付され、その認可を得ることになり、これをもって税関に輸入申請をする。このとき Invoice には、車輛等の型式（乗用車、バン、ジープ等）、エンジンおよびシャーシーのナンバー、さらに車輛等の製造会社ならびに年型等が記載されていることが必要であり、本部からの船積書類についてはこの点を確認のうえ作成しなければならない。なお、船積書類の Consignee は通関を円滑にするため、必ず日本大使館経由の供与先機関とし、携行機材の場合はこれに専門家等の氏名を併記することが肝要である。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

（海送の場合） （空送の場合）

最短日数 7日 5～6日

最長日数 1年 330日

平均日数

長期間要した主な理由

ア. 通関申請書類の不備あるいは供与先機関における機材担当者の通関事務に対する不慣れによる。通関申請書は全てアラビア語によっており、また、通関引取りは複雑な手続きを必要とするものであるから引取りに万全を期するにはこれを当地通関業者（手続代行エージェント）に委託することになる。当国にある国連関係あるいは欧州各国援助機関はそれぞれ専用のエージェントを有している模様である。

イ. 通関引取りに際し通関料、荷役料、施設使用料等について供与先機関での予算がなく、支払不能となり、引取りできなかったため。

(3) 関税について

無税通関については、供与機材および協力隊機材の場合は、この取扱いが協定に明示されているので問題はないが、単独派遣専門家の場合は、この規定の適用が不明確なことがあり、このようなときは通関に際しそのつど説得に苦慮することが多い。A-1フォームにはこの取扱いを明確に定めて置くことが必要である。また、引取りまでには前述のように通関料、荷役料、施設使用料および輸入手続きを通関業者に委託した場合の手数料等を必要とするが、これらの費用を負担すべき供与先機関では予算の関係で支払いできないことが多く、ほとんどの場合現地業務費その他の経費から日本側が負担しているのが現状である。これが出来ないときは引取りがかなり長期にわたることを覚悟しなければならない。これら所要経費は機材の内容によっても異なるが、総額500シリア・ポンド以上であり、また、クレーン等を使用した場合は5,000ないし10,000シリア・ポンドとなる。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

携行機材を含め供与機材については、供与先機関における機材担当者および派遣専門家等が協力して行っているが、これは前述のように何かと問題が多く、長期の日時と労力の負担を伴っているのが現状である。

協力隊の場合は前記通関業者への委託を主とし、容積重量の少なく、ま

た簡易なものなどについては事務所において行っている。

(5) その他問題点

上述のように先方側が負担すべき通関料その他引取りのための諸費用を支払えないことによる問題がもっとも大きく、これが日常の業務に与える影響を考え、何らかの処置あるいは対策が望まれる。

5. 保険の付保期間

海送・空送とも最低3～6カ月間は是非とも必要である。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

ラタキア港(Latakia)およびタルトス港(Tartus)の2港であり、ラタキア港の場合は、携行・供与機材、車輛1台等比較的重量の少ないものを、また、タルトス港の場合は、プラント機材、車輛数台とまとまった機材を対象とする。

(2) 沖待ち、滞貨の有無

コンテナ船は優先処理され2～3日後陸揚げされるが、その他は3～4カ月程度の沖待ちがあるといわれている。滞貨は常時みられる。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

良好

(4) そ の 他

日本から機材を送る場合は、スカンダッチのコンテナ船が一番良い。約30日間。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

何色でも問題ない。

ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

有

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

JICA事務所等の公用車を含めてディーゼル車は輸入許可にならない。

オ. その他

特別仕様の車輛やウインチ付きあるいはエアコンなどは事前申請を要す。FMラジオは特別セキュリティへの申請が必要である。

(2) 電気事情

ア. 電 圧 イ. 電圧の変動幅 ウ. サイクル数

家庭 220 V

上下 10 %程度

50 Hz

三相 380 V

エ. プラグ型

不明

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス(シリア製)

(ほとんど全てボンベ入りで別名ブタンガスとも呼んでいる)

イ. カロリー数

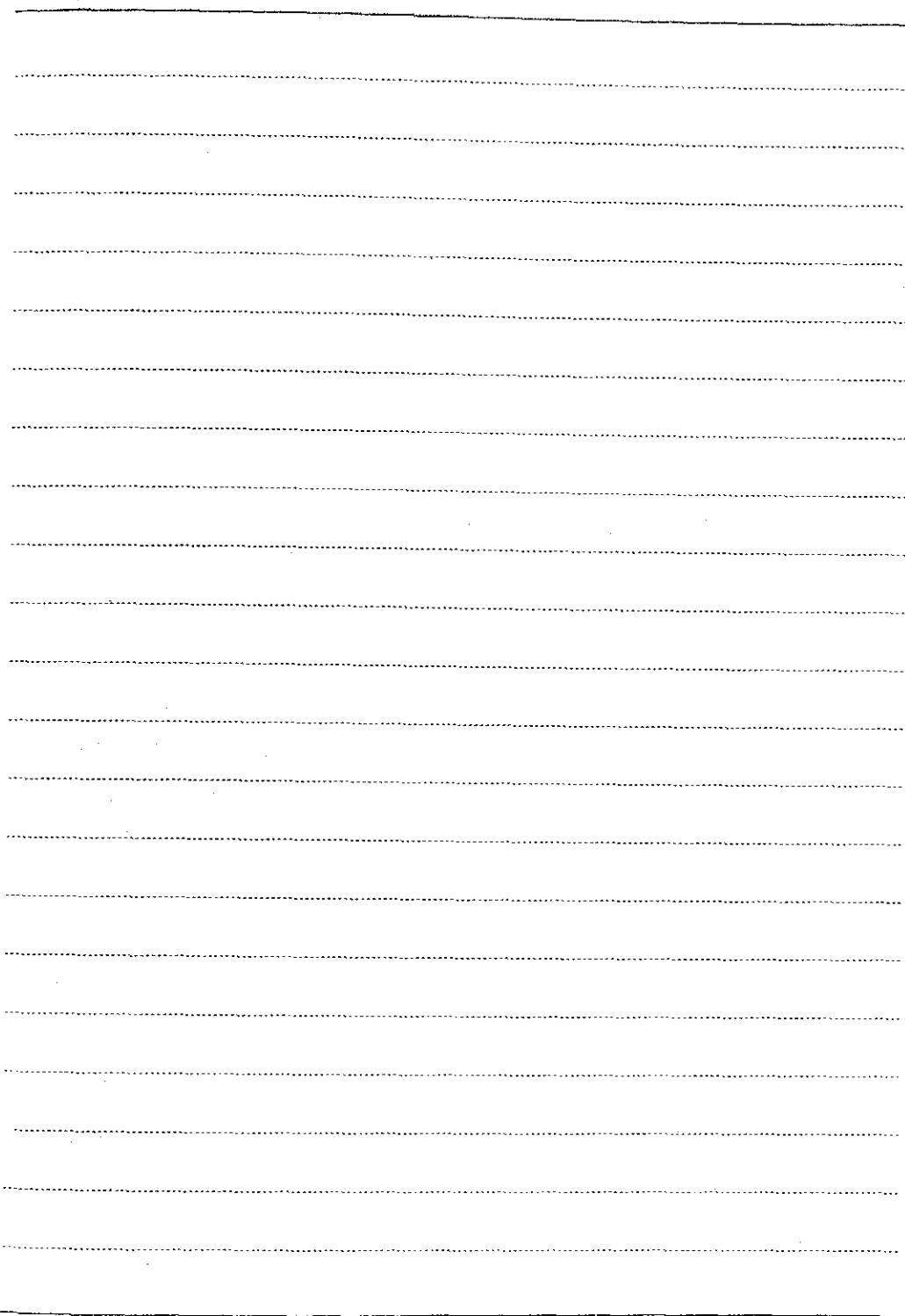
不明

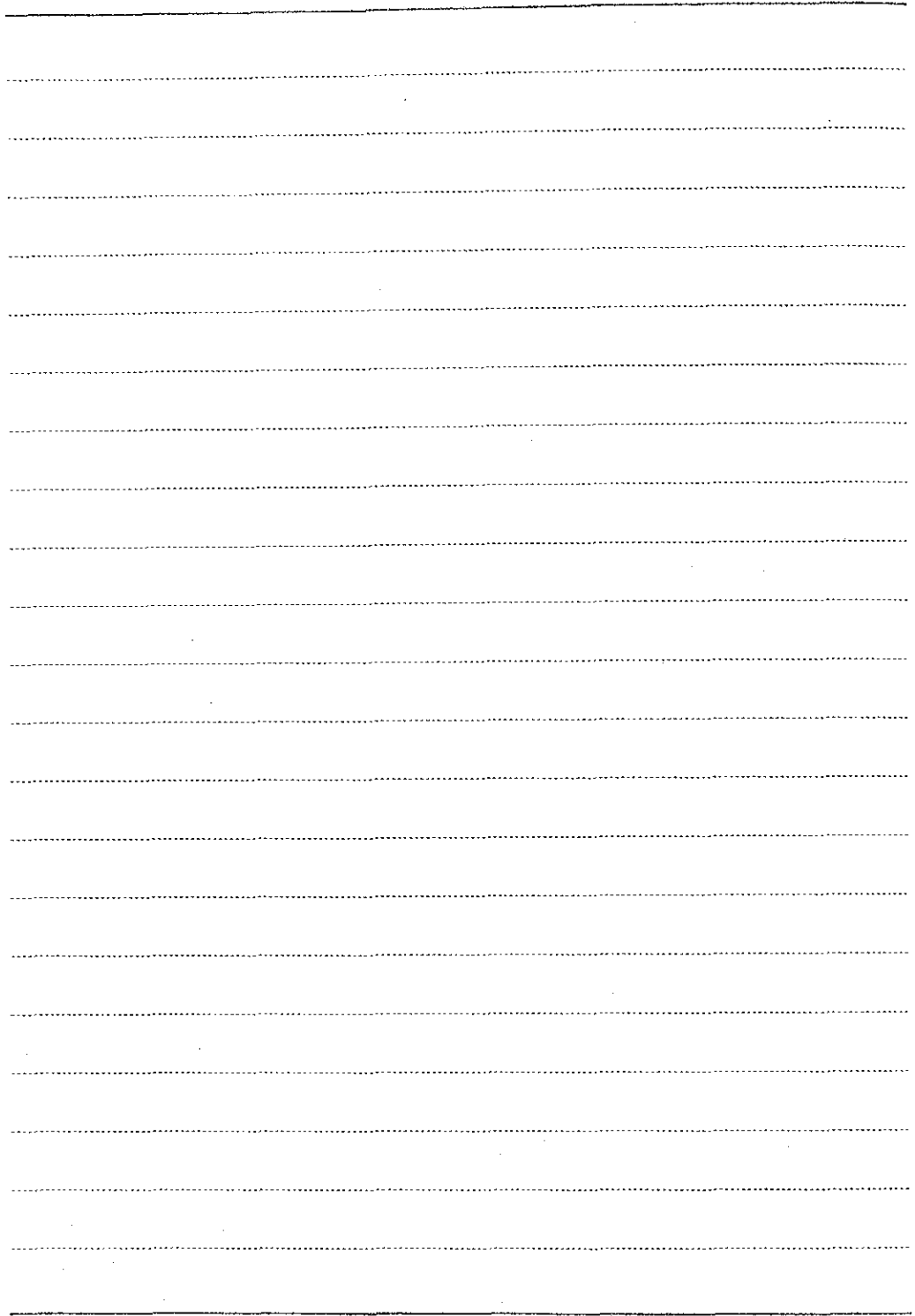
(4) 水道事情

良好。しかし地方では場所により不衛生なところもあり、中には井戸あるいは河川の水を飲用しているところもある。

II 現地調査

未調査





チュニジア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

当国は、乾燥地ではあるが、冬季には多量の降雨もあり、この季に購送される機材の梱包には防水対策が必要である。また、車輛・機器の付属品、部品は盗難を防ぐため別梱包とすることが望ましい。

船積書類については、当国では通関時における倉庫保管料は Consignee が支払うことになっている。そのためこの記名は必ず受入機関とし、派遣専門家等の個人名は避けること。また、当国は仏語であり、Invoice Packing List の記載はこれによることが望ましい。

2. 梱包について

梱包の大きさ、重量につき港湾にはクレーン、フォークリフト等の設備があり問題はないが、仕向先（各専門家等の配属先）には、ほとんどの設置がない状況にある。そのため荷降しの際あまり大きなもの、あるいは重量物は過重となり破損されることが多い。また、一般に乾燥地であるとはいえ冬には多量の降雨もあるので防水・防湿には万全を期すことが必要である。

3. 盗難防止措置について

機材によりけりであるが、木箱メクラ梱包の方が盗難防止となる。また、車輛の付属品等ならびに機械類の細かい部品は別梱包とする必要がある。これは、盗難防止のためもあるが、当地係員が興味本位に内容を調べその間に部品を紛失してしまうおそれがあるためである。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

インボイスおよびパッキング・リストはできる限り早く入手することが必要である。また、パッキング・リストは仏文が望まれる。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数(過去の事例から)

(海送の場合) (空送の場合)

最短日数	60日	15日
最長日数	約100日	30日
平均日数		20日

長期間要した主な理由

通関に無税取扱いを受けるためには供与先およびその関係省庁、外務ならびに大蔵各省への届出あるいは書類の回付が必要であるが、これを行った時期が6月のラマダンおよび7～9月のバカンス時期に当たったため、それぞれの担当者が旅行などで不在となり、手続きが進まなかったためである。

(3) 関税について

無税通関が原則とされているが、当国では、仕向先省庁が一担関税を支払う場合もある。普通無税通関手続きに時間がかかる。倉庫保管料はあて先が支払うことになっており、個人あてに輸送された場合は、個人が保管料を支払わなければならない。そのため Consignee は必ず Ministry あてとし携行機材の場合専門家等名は Attention とすることが必要である。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

社会事業省管下に引取り業務を行うセクションがあり、ほとんどそこが通関および輸送を行っているが、一部エージェントを使用する場合もある。

(5) その他問題点

当国は英語圏ではないので、インボイス、パッキング・リストなど、仏語あるいはアラビア語に訳した書類の添付が必要である。この作業だけで数日ないし2週間ぐらいすぎてしまうケースがある。

5. 保険の付保期間

海送(約3カ月かかる)では6カ月間、また、空送(約2週間)の場合は

3カ月間が望ましい。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

Tunis 港, Sfax 港

(2) 沖待ち, 滞貨の有無

現在のところなし

(3) 港湾施設, クレーン, 倉庫等の状況

一応の設備はそろっている。問題は仕向先の設備が十分でないことである。

(4) そ の 他

7. 機材選定に当たっての留意点

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

白系統

ウ. 車輛の運転の際, 安全ベルト, 安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

義務付有り。

エ. エンジンの仕様は, ガソリン, ジーゼルの何れが望ましいか

ガソリン

オ. そ の 他

ヘッドライトを黄色。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

110 V, 220 V, 240 V

- | | | |
|-----------|----------|---------|
| イ. 電圧の変動幅 | ロ. サイクル数 | ハ. プラグ型 |
| 約 20% | 50 Hz | 丸 |

(3) ガス事情

- ア. ガスの種類
- イ. カロリー数

- ① 都市ガス
- ② ブタンガス

(4) 水道事情

良、(カルキ分が多いので管に石灰分が付着する)

8. その他留意すべき事項

II 現地調達

1. 一般事情

当国において現地調達が可能なものは、事務機器の消耗品及び機器部品などがある。当国市場での調達は課税済商品の購入となり免税取扱は受けられないが、他国から輸入する場合、申請によっては課税は免除される。但し、技術協力協定がないため、専門家等(協力隊を除く)に係る機材については困難な場合が多い。事前の協議が重要である。

現地調達は、確かに当国のように仏語圏であり、かつフランスの影響の強いところでは、マニュアルの仏語版があるので当国の技術者にとっては便利であり、かつ短期間に入手できるメリットはある。しかし、反面、日本人専門家等には、馴染みが薄く、かつ信頼性に欠け、物によっては輸入に日時を多く要する。

2. 輸入禁止品目について

専門家等が使用して当国政府に寄贈する機材については、輸入禁止品目は事実上はない。

3. その他

わが国に求める技術援助は、先端技術部門が多く、従って機材類はほとんど輸入しなければならず、その点は本邦購送の方が安全であるが、車輛はメンテナンスの関係で、日本車の持ち込みはむずかしい。

事務機器、文具、簡単な工具及び電気機具類等は外国製品の国産化したものが入手できるが大型機器については、やはり事前協議等もあり、専門のスタッフが必要となろう。

アフリカ地域

エチオピア	155 頁
ガナ	161 頁
ケニア	167 頁
マラウイ	175 頁
タンザニア	181 頁
ザンビア	191 頁

エティオピア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

機材の通関引取りは、一般に事務処理もまた作業手配も遅く、無税通関の承認を得るのに3カ月、また陸揚港から仕向先までの陸送に少なくとも3カ月計6カ月を要するようことがある。これには首都アディス・アベバが内陸にある関係上機材はほとんど国内輸送を必要とするが、この場合の運搬車輛の不足も大きな原因となっている。

港湾施設はかなり整備されているが、着荷量に対して十分とはいえず、野積みされるおそれが多分にあり、防水・防湿への対策は必要である。また、車輛等については、トヨタ以外のものは部品の入手が難しいので、その補充について考えておく必要がある。

2. 梱包について

- (1) N. Y. K. の直行便であれば、日本を出航してから約1カ月で当国 Aseb 港（アッサブ）に着くが、荷降しの期間中及び荷降し後野積みにされる可能性が高いことから梱包の防水・防湿には特に注意する必要がある。
- (2) Aseb 港からの国内輸送は大型ローリーである。これらトラックに積める大きさ、重量であればクレーンその他についても問題はない。

3. 盗難防止措置について

- (1) 盗難は少ない。メクラの木箱梱包であれば充分である。
- (2) 車輛等の部品をダンボール梱包により車内に入れ、輸送しても盗難の心配はない。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

JOCV事務所が通関手続を行う限りにおいては、何ら特別の措置を必要はない。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

〔当事務所が引取りをした場合〕

（海送の場合）（空送の場合）

最短日数	14日	5日
最長日数	30日	14日
平均日数	21日	7日

長期間要した主な理由

海送機材は、国内輸送用車輛の絶対数の不足からその確保に手間どるケースがほとんどである。

(3) 関税について

当国政府関係機関（Ministry, Authority, Agency, Commission等）が引取りをする場合税金を払うかあるいは無税手続をした上で引取るの二つの方法がある。前者は緊急かつ少額の機材の場合とはまったく通常は考えられない。後者の場合は、前述のとおり大変な日数を要する。

空送機材の引取りは、当JOCV事務所で行い、また、この引取手数料も負担している。海送による大型機材は当事務所と関係省庁とで共同作業で行い経費は相手側負担とし、手続は港まで出向くことも含め、概ね当事務所傭人が主として行っている。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

主として当JOCV事務所。但し大型機材の輸送については各省庁保有のローリーを使用することが可能である。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

海送 3 カ月

空送 1 カ月

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

① Aseb 港（首都アディスアベバから 860 km，国内輸送はトラック）

② Djibouti 港（ジュブチ国。アディスアベバからの鉄道 700 km）

(2) 沖待ち，滞貨の有無

有

(3) 港湾施設，クレーン，倉庫等の状況

Aseb 港では中・小型貨物船の場合 5～7 隻が同時に接岸，荷降しが出るが，大型船ではしばしば沖降ろしで解により貨物を運搬していることがある。クレーン総数 12 基。倉庫も穀物倉庫をはじめかなりの棟数があり，現在も増設中であるが，絶対数が少なく，野積みされる貨物も多い。

(4) その他

海送の場合陸揚港は所要日数及び盗難防止の面から，Aseb（アッサブ）港が良い。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左ハンドル

イ. 車体の色

特に無し（塗装材料からいえば白色がやや有利）。

ウ. 車輛の運転の際，安全ベルト，安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

無

エ. エンジンの仕様は，ガソリン，ディーゼルの何れが望ましいか。

いずれも可

オ. その他

トヨタ車はともかくその他の車種は部品の入手が難しいので、本邦購送時補充部品の同梱はもちろんであるが消耗又は破損しやすい部品については、ある程度多めにみることを望ましい。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220 V

イ. 電圧の変動幅

8 V位

ウ. サイクル数

5.0 サイクル

(首都で)

エ. プラグ型

丸型 2P

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

ブタン

イ. カロリー数

不明

ウ. その他

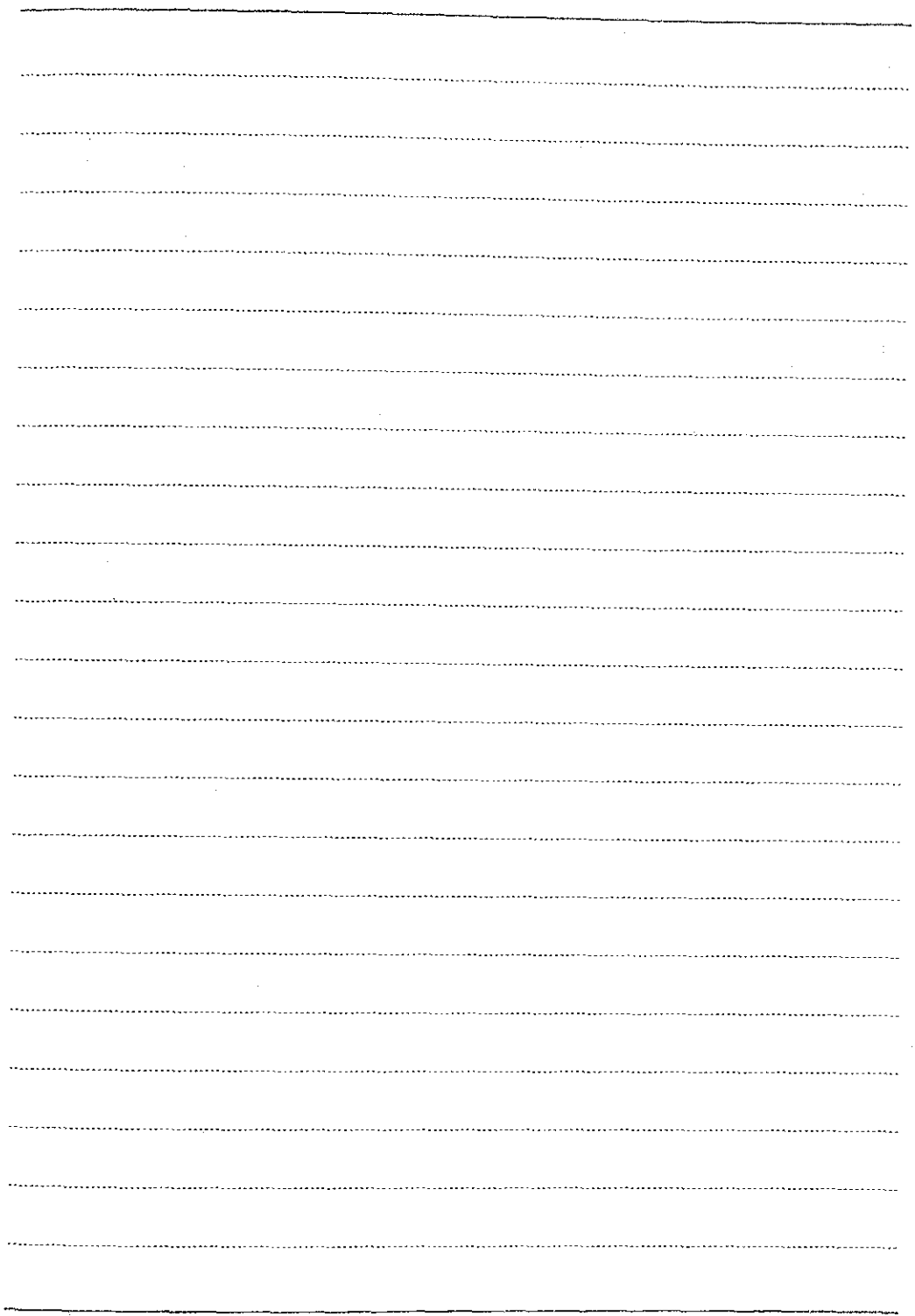
都市ガスは無い

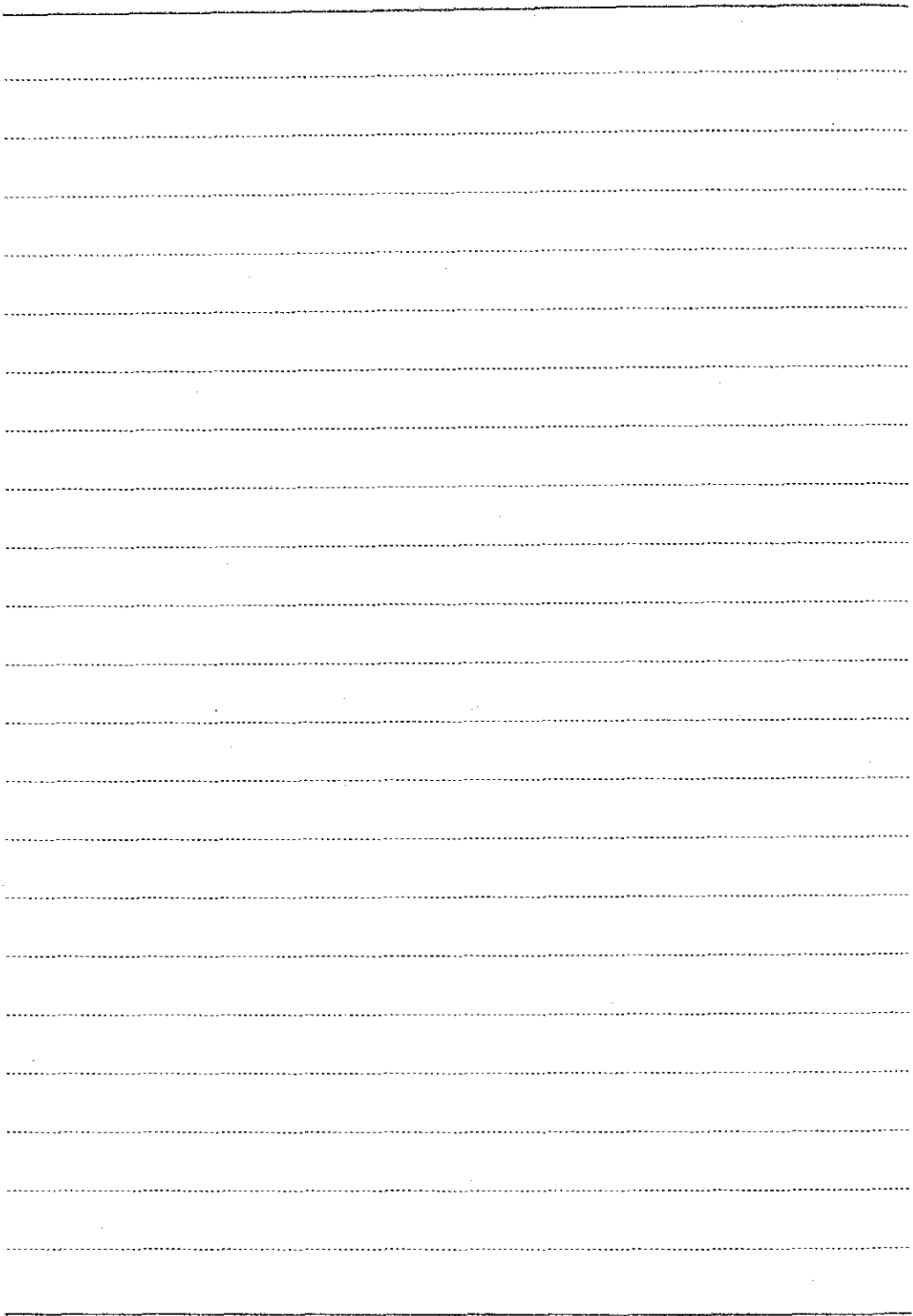
(4) 水道事情

首都でも水圧、パイプ径(水量)によって断水になることが多い。

II 現地調査

未調査





ガ ー ナ

I 本邦からの購送

1. 一 般 事 情

当国への機材購送で最も留意すべきことは機材の梱包である。海送、空送の場合を問わずクレーン、フォークリフトなどの重機類が不足しているうえに、倉庫等の保管施設も不備なため、機材には荷役上の破損のみならず、屋外放置による損傷も多くみられる。

また海送の場合陸揚港（Tema）ではこのような施設の不備による損害に加え、盗難も多発しており、これらを避けるために、梱包を十分に行っておく必要がある。機器については、とくに電気製品において電圧の変動幅が激しいため、使用中の故障が多く、事前に現地とも十分打合せのうえ、変圧器の取付け、その他これらの対策を考慮しておく必要がある。

2. 梱包について

機材が雨期（5月～9月）および小雨期（10月～11月）に到着する場合、海送、空送を問わず、倉庫の不備から野積みされるケースが多いので、防水・防湿にはとくに注意する必要がある。

また、重量についても人力での積みおろしがほとんどであり、そのためには1箇当り100kg程度の梱包が望ましい。

3. 盗難防止措置について

明らかに中身がわかる梱包の表示は避けること。車輛等の付属品は別梱包とする。特殊機器についてはスチール・ケースによること。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

とくに問題はなし

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数(過去の事例から)

(海送の場合) (空送の場合)

最短日数	7日	1日
最長日数	30日	7日
平均日数	15日	2~3日

長期間要した主な理由

海送による機材で、船積証券記載の船名と実際に積荷した船名とが相違していたことがあり、Agentがこれを確認するのに日時を要したため。

また、空送の場合でも、到着後税関倉庫に入れる際着荷量に比し、倉庫が手狭のため山積され他の荷物の下に置かれるようなときは、発見に手間どるケースが多い。

(3) 関税について

無税通関については問題なし

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

通関は、当JOCV事務所スタッフ及びCargo Agentが行い、プロジェクト・サイトまでの輸送は原則として機材使用先機関(協力隊員配属先)が行っているが、これが不可能な場合は当事務所が輸送についても便宜を図っている。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

海送：到着後1カ月

空送：到着後2週間

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

Tema

(2) 沖待ち、滞貨の有無

不明

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

施設、設備とも十分でなく、とくにクレーン数は絶対数不足である。該当コンテナを探し出してもクレーン待ちで長時間待たされるケースが多い（オペレーターへのチップも必要）。

(4) そ の 他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左ハンドル

イ. 車体の色

とくに問題なし

ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

とくに義務はないが、道路事情を勘案すれば是非必要である。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

燃料確保の点からはディーゼル仕様が容易であるが、故障修理について考えればガソリンの方が良い。当事務所ではガソリン車を選択している。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

240 V

イ. 電圧の変動幅

170 V ~ 280 V

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型

三線 (L.N.E)



(3) ガス事情

ア. ガスの種類

イ. カロリー数

ガ ー ナ

ブタンガス

ウ. そ の 他

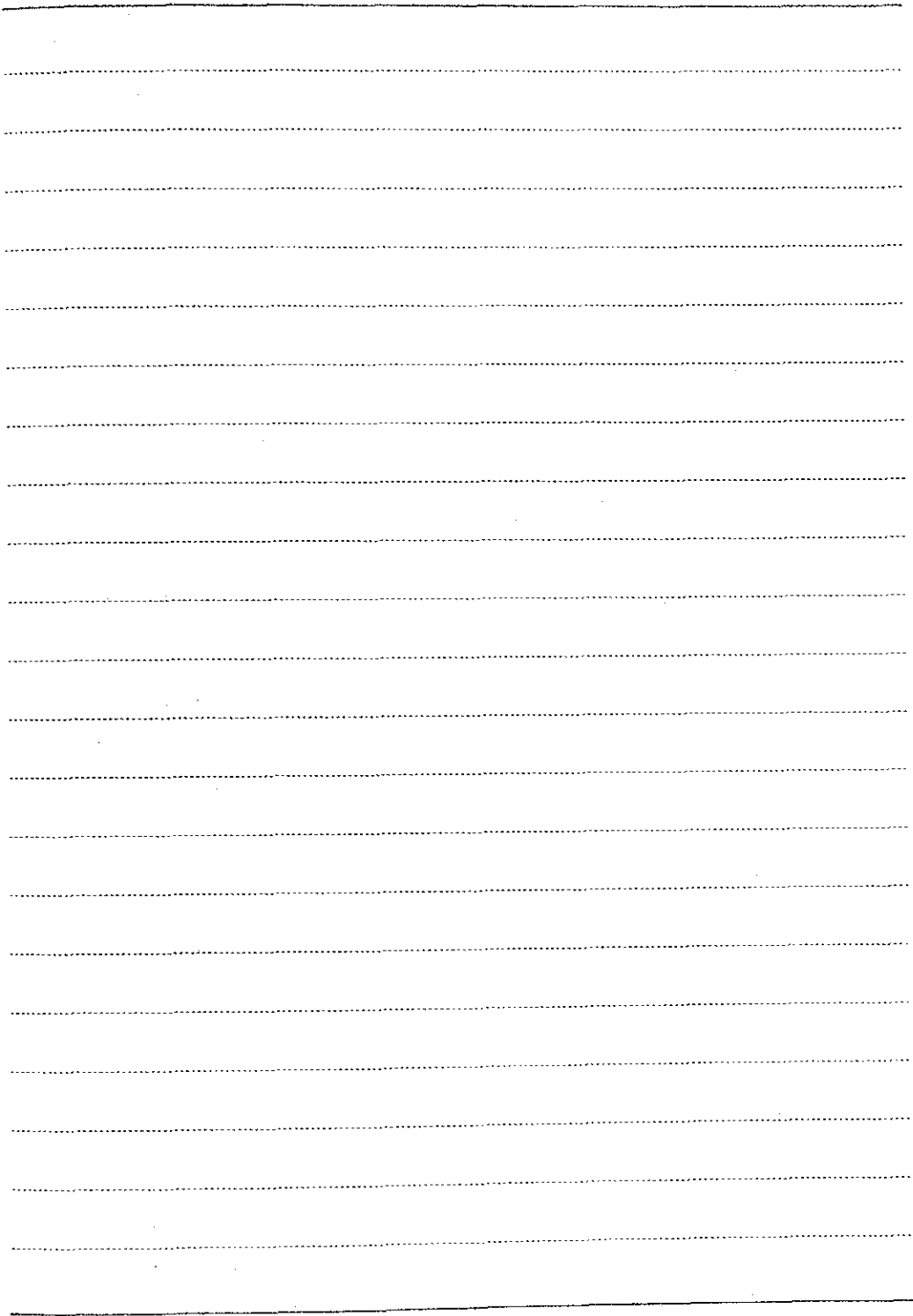
現在(1983年9月)まで約2~3カ月間いまだ市場にあらわれず。

(4) 水道事情

アクラ市内では断水頻発。1日数時間ないし半日の断水は当たり前であり、3日以上にわたることもまれにある。

II 現 地 調 達

未調査



ケニア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

従来の状況を見る限り機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送、据付等に問題とするところはあまりみられないが、ただ梱包については盗難の防止、また、サイトでの荷降し機械が十分でないところもあり、これらに対する配慮は必要である。

2. 梱包について

機材陸揚げ港であるモンバサにおいては港湾施設およびクレーンの能力等に問題はない。従ってここでの梱包の大きさ、重量に制限はないが地方のプロジェクト・サイトには荷降しの際十分な能力をもつクレーン、フォーク・リフトがないこともあり、あまり大きなもの、あるいは過重なものは避けるべきである。なお、モンバサは高湿である為精密機械等については、防湿対策が必要である。

3. 盗難防止措置について

抜き取りの例もあるので強固な梱包が望まれるが、強固すぎて何か貴重品ではないかと思わせることも盗難を誘発させる原因となるので注意を要する。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

無税通関手続を行う為のB/L等船積書類の送付をできるだけ早くすることが必要である。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数(過去の事例から)

(海送の場合) (空送の場合)

最短日数	7日	4日
最長日数	90日	14日
平均日数	30日	8日

長期間要した主な理由

ア. 無税通関の許可をケニア政府より取り付けるのに3~7日掛るため。

イ. 通関手続自体が遅くなる場合もしばしば見られる。

(3) 関税について

供与機材はすべて無税通関の取扱いを受けることができる。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

通常ケニア政府系のGovernment Clearing Agentが行っているが、民間の業者に依頼する場合もある。

(5) その他問題点

単独機材供与事業についてのみ、A4フォームにては、ケニア政府実施機関が、関税を負担しなければならず、この経費の予算措置が大変であり、引き取りに支障を来している。これを解決するため、日本政府とケニア政府との間で、なんらかの取り極めを取り交す必要があり、現在大使館と実施方法について協議中である。

5. 保険の付保期間

海送3カ月、空送1カ月

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

モンバサ港のみ

(2) 沖待ち、滞貨の有無

無し

- (3) 港湾施設, クレーン, 倉庫等の状況
良好
- (4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

日本と同じ右ハンドル

イ. 車 体 の 色

特にないが, 黒は葬儀用車に使われるのであまり望ましくない。

ウ. 車輛の運転の際, 安全ベルト, 安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

無

エ. エンジンの仕様は, ガソリン, ジーゼルの何れが望ましいか。

ガソリン車が望ましい。

オ. そ の 他

日産及びトヨタはスペアパーツ及びサービスが得られやすい。

(2) 電 気 事 情

ア. 電 圧

240 V - 単相

415 V - 三相

イ. 電圧の変動幅

20 V ぐらい

ウ. サイクル数

50 サイクル

エ. プラ グ 型

英国式

(3) ガ ス 事 情

ア. ガスの種類

プロパンガス

イ. カロリー数

(4) 水 道 事 情

ナイロビは良好であるが, 一部乾期に断水する地区もある。

II 現地調達

1. 一般事情

対象とする機材のうち工業製品については、そのほとんどが輸入品である。市場におけるこれら商品は既に課税されたものであり、免税措置をとることができないため、価格の面で割高となる。また、外貨事情悪化による輸入規制が行われている現在、当地で得られる商品にも限度があり、必要なものを入手するとなれば新たに輸入しなければならないが、この場合輸送のための所要日数あるいはアフターサービスも難しいなどのことを考えると、本邦から購送するのと同様になる。現在のところ多少高額でも市販されており、また性能その他仕様につき当方の要望するものに近いというものには冷蔵庫その他事務機器があるが、これについては後述3の「現地調達が合理的とみられる品目」の項を参照のこと。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 輸入禁止品目

「THE CUSTOMS AND EXCISE BILL, 1978」参照（調達部にて保管）。

(2) 国産品奨励品目

特定品目はないが、外貨節約のため、一般的に国産品を奨励している。

3. 現地調達が合理的とみられる品目

- (ア) 冷蔵庫 良質のものが得られるので、緊急入手の場合、メリットがある。
- (イ) ディープフリーザー レコブ(株)の代理店があり、メンテナンスに有利。
- (ウ) コピーマシン キヤノンの代理店（K&J）がありメンテナンスに有利。
- (エ) ガラス器具 良質のものが得られるので緊急入手の場合メ

リットがある。

(イ) 試 薬 品

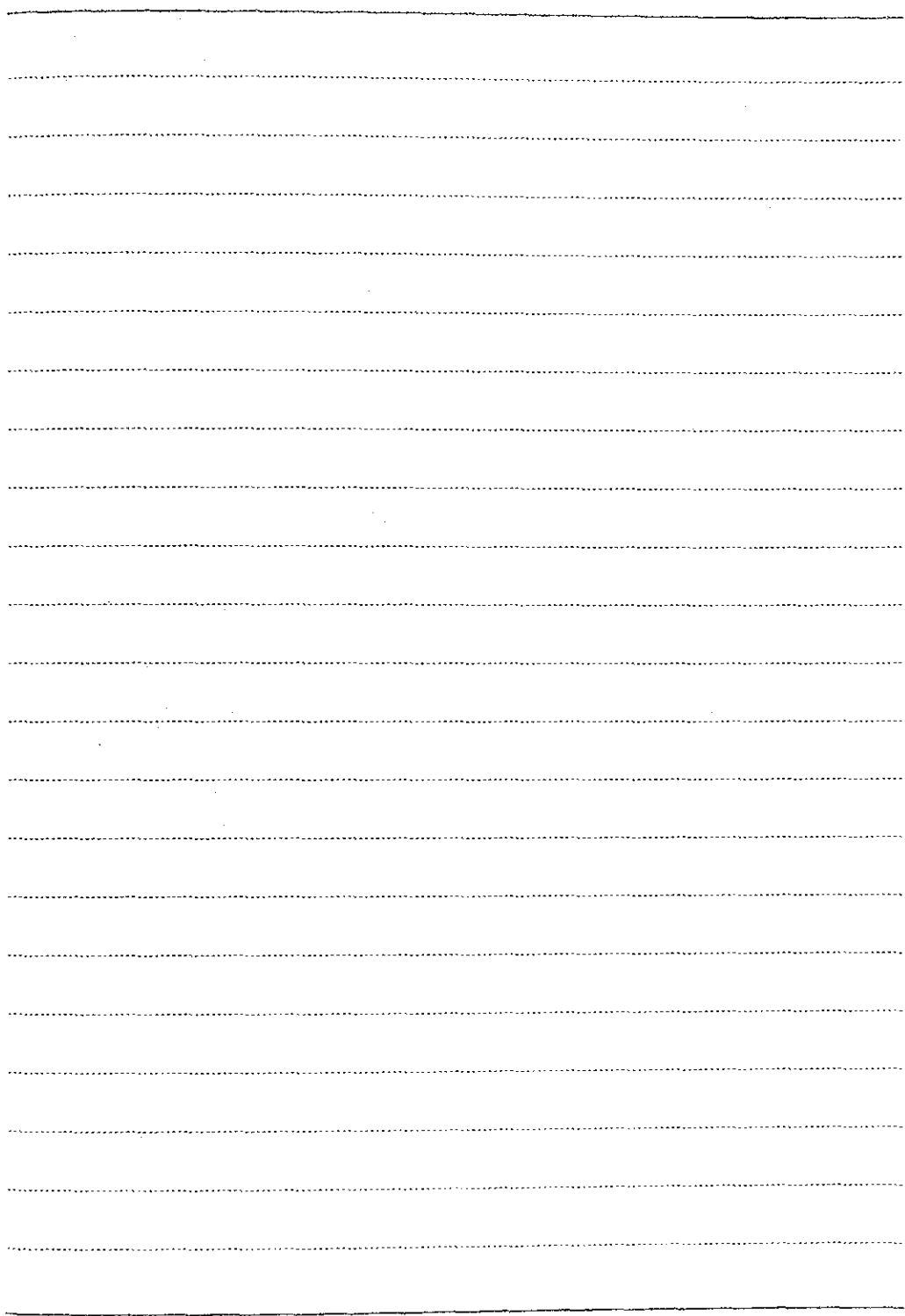
々

(ロ) 事 務 用 品

4. 現地調達に際しての免税の有無

現地調達について大蔵省に問合せたところ、市場の店頭品（輸入品）を購入する場合、これら価格には既に輸入税が含まれており、たとえ供与されるものでも免税の取扱（課税額の払戻し）を受けることはできないとの回答であった。

また、カタログ等により外国へ発注する場合でも、輸入に際し、税金が課せられる。



マラウイ

I 本邦からの購送

1. 一般事情

当国は、完全な内陸国で、最寄りの港としては、タンザニア(ダレサラム)、モザンビーク(ベイラ)、南アフリカ(ダーバン)が考えられるが、いずれの港も荷揚げ、内陸輸送に問題が多い。特にモザンビークのベイラ港は混乱が多いといわれる。従って、機材の才数が少ない場合は空送がもっとも望ましく、海送の場合は陸揚港の選定、内陸輸送、付保期間等、事前の配慮が必要である。

2. 梱包について

- (1) 内陸国であり海送の場合は陸揚港に問題が多いため、機材が少ないときは空送の方がよいが、この場合1梱包当り空送に可能な容積および重量とする。
- (2) ダンボール梱包の場合重量のあるものは二重梱包とする。

3. 盗難防止措置について

これまで盗難事例は数少なく、ダンボール梱包の破れから抜かれたケースがほとんどである。従って、ダンボール梱包の際上記(2)に留意して梱包すること。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

これまでは、ほぼ順調であり、問題となる事例は無い。

なお、車輛等につき特別仕様のもを除けば当地で無税購入可能であり、本邦からの購送は必ずしも得策でない。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数(過去の事例から)

(海送の場合) (空送の場合)

最短日数	判明せず	3日
最長日数	〃	26日
平均日数	〃	10日

長期間要した主な理由

空送の場合は貨物の滞貨及び書類手続きの誤り等による。

(3) 関税について

宛名を次(例)のとおりによれば問題なし

(例) Ministry of Agriculture

G/O JOCV Office

P. O. Box 30083

Chichiri Blantyre-3

Malawi

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

通関についてのみ代理業者に依頼するか、輸送については国内輸送業者が無く(信頼のおけるという意味で)、特別の場合を除きすべてJOCVが行っている。

(5) その他問題点

現在のところ特に無し

5. 保険の付保期間

海送の場合:機材の引取り開梱までとする。

空送の場合:日本発送から2カ月は必要。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

当国は、内陸国であるので、港としては次の港を利用することとなるが、輸送業者の情報としてはそれぞれ問題があるとされている。

ア. タンザニア（ダレサラム）

陸揚げ通関輸送をすべて当方で行えば沖待ちの間遅れる程度、但し内陸輸送に問題あり。

イ. モザンビーク（ベイラ）

当港の利用は避けること。

ウ. 南アフリカ（ダーバン）

陸揚げ等は比較的スムーズと聞くが内陸輸送に問題あり。

(2) 沖待ち、滞貨の有無

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

(4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

右ハンドル

イ. 車体の色

特になし

ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

特に義務付けられてはいないが、安全運転励行の為是非とも必要である。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。


ガソリン（年間ある特定時期ガソリン不足が生じるがその際でも全国的にみてガソリンの入手の方が容易である。）。

オ. その他

(2) 電気事情

ア. 電 圧	イ. 電圧の変動幅	ウ. サイクル数
家庭用 220 V	減 10 V 前後	5.0 Hz
特殊用 400 V	—	5.0 Hz

エ. プラグ型

家庭用	
特殊用	同上

(3) ガス事情

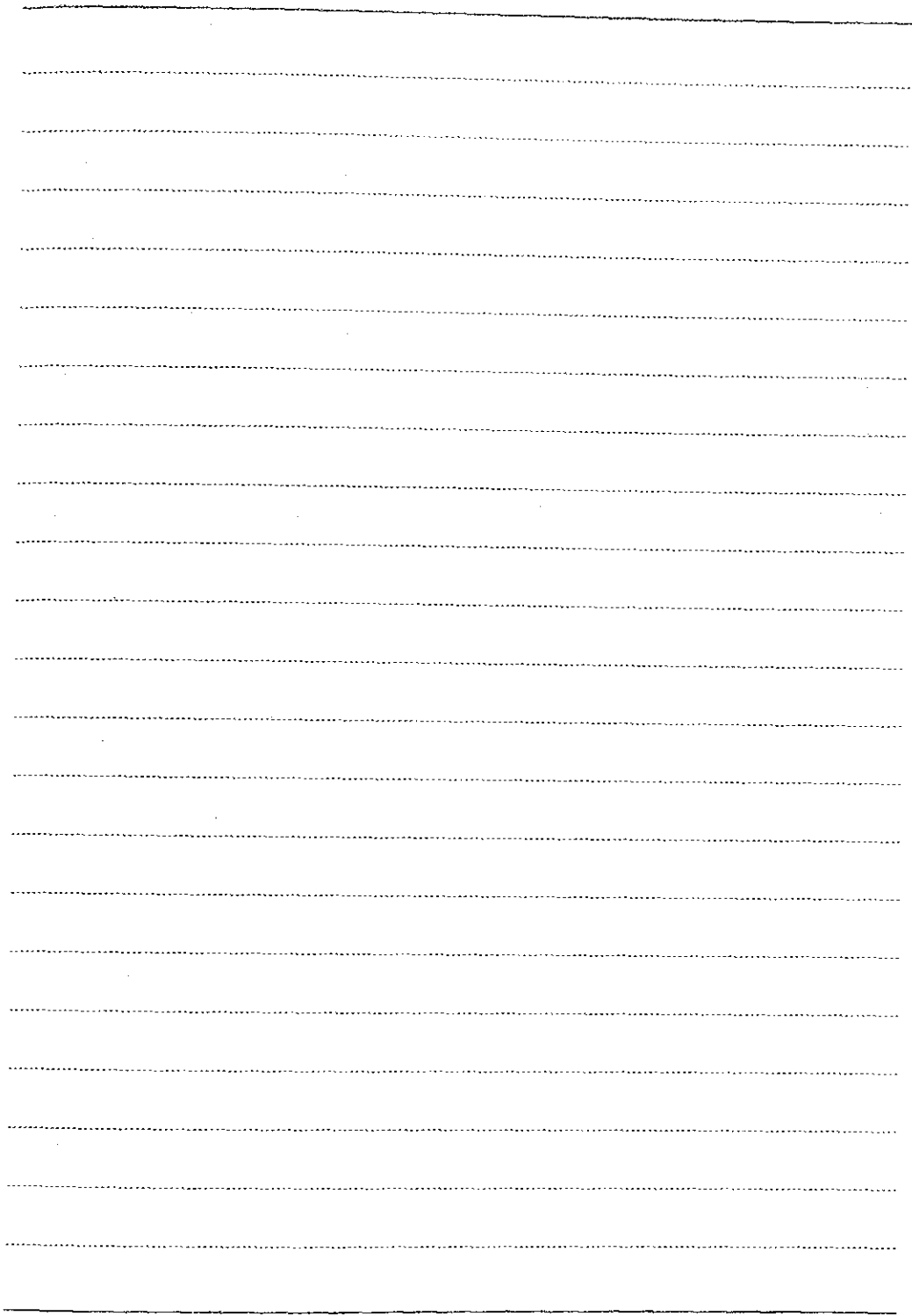
ア. ガスの種類	プロパンガス (37%) + ブタンガス (67%) の混合
イ. カロリー数	10 kg ボンベ K 13 20 kg " K 26

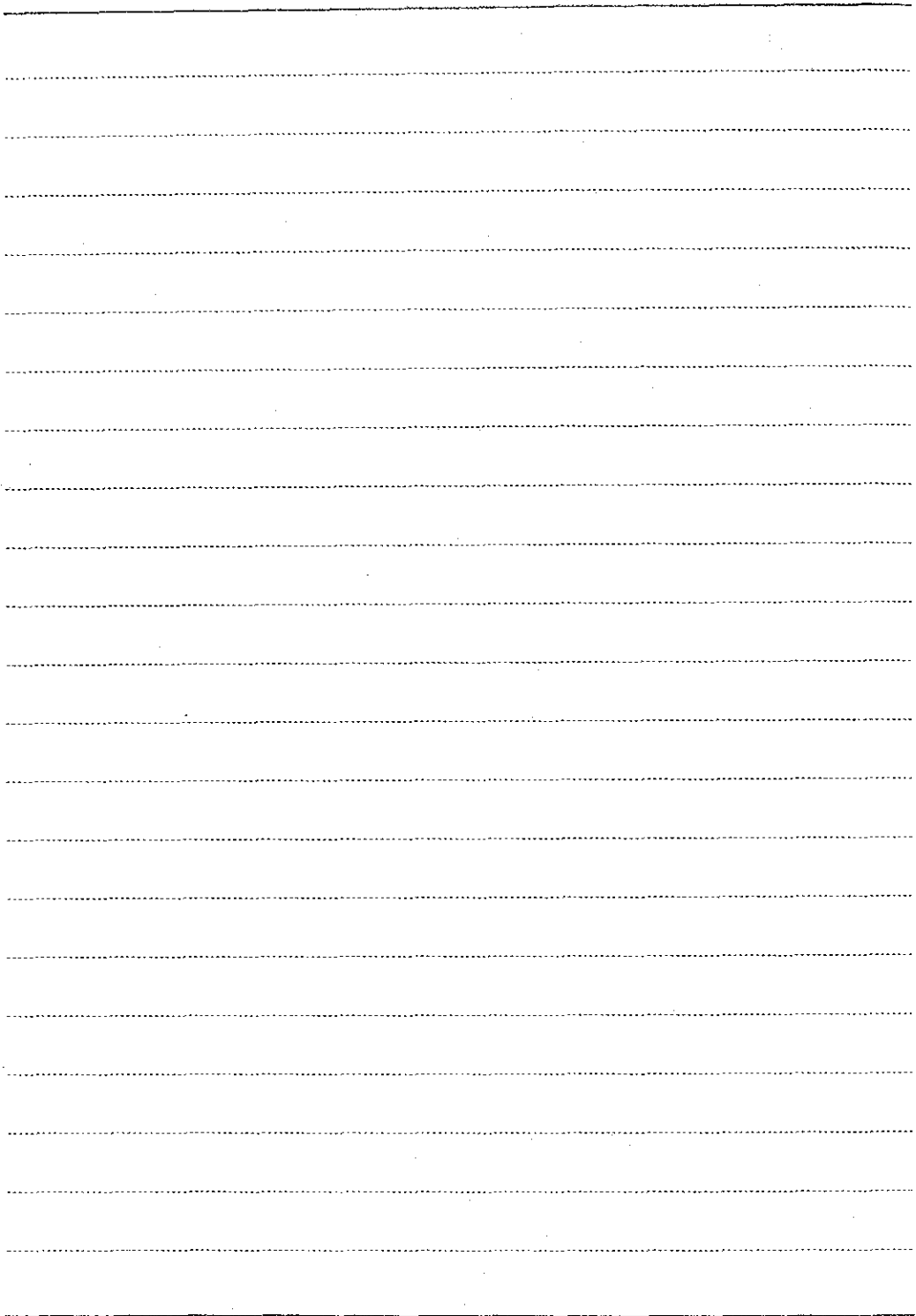
(4) 水道事情

都市は水道事情良好。都市内の地区により断水等あるが、限られたものである。但し前年度の雨量による。

II 現地調査

未調査





タンザニア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

機材の通関において、その手続きが複雑であり、かなりの日時を要するため船積書類は早急に送付しなければならない。また車輛等の輸入については、通関前に当国輸入委員会（開催は1カ月に1回のみ）に対する届出が必要であり、事前に車輛型式、エンジン、シャーシナンバーを通報することによって、この届出をしておくことが可能であるので、この点手配すること。また、船積書類のインボイスには車輛のエンジンおよびシャーシナンバーの記載も必要である。

梱包については、リフト等の不足に加え、内陸輸送も無蓋によることが多く、防水・防湿には十分注意しなければならない。また、盗難を防ぐための対策はぜひ必要である。

なお、種子等の購送につき、日本側植物防疫所の説明では検疫証明は必要ないとされているが、当国にも一応の基準があり、これに従わなければならないので、この種の購送には現地とも事前に打合せておく必要がある。

2. 梱包について

(1) 一般的に言えば1個の重量は最大2t程度が好都合である。

(ア) タンガ港はクレーン能力は大きいですが、モシ駅のクレーンは5tが限度、

KIDCには3tフォークリフトがある。KADCにはフォークリフトはない。KADCの車は3t車、KIDCは6tと3tがある。

(イ) ザンジバル港の場合：①大きさ 標準サイズ（コンテナ位） ②貨物1個当たり最大7t、③コンテナ取扱い可能、2個/回まで（当地の大型船のクレーンを使用するのを条件とする）

(2) 当国には乾期・小雨期・大雨期（4～6月）の気候があるが年により乾

期でも雨が降るため、機材によっては防湿梱包は必要である。防塵は常識の範囲でよい。

3. 盗難防止措置について

- (1) イスズトラックのスペアパーツの輸送の際梱包が極めて簡単であったため、開梱され大部分が被害にあったケースがある。中味の見える軽い(40～50kg)梱包はまずい。
- (2) 自動車等梱包されずに購送される機材は外部に露出するミラー、カップリング、ボルト等も盗難にあうケースがあるので注意を要す。対策として他の部品といっしょにするとか、多少スペアを持たすとかの工夫があればよい(駐車中に発生する事もある。)。
- (3) タンガ港における抜取り税関検査後の木函が盗難にあい易い。高価な物、生活用品にも利用出来る品物はスチールケースにすべきである。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

当国には車輛の輸入委員会があり、今まで内国人が買う場合と外国人が外国で買って送る場合とに分かれていたが1983年より全て内国人が外国で買う場合も同一の委員会となった。開催は1カ月に1回(正確に言えば前回開催されてから1カ月の期間を置く)となったため早目に委員会に届けておく必要があり、車種(例えばニッサンブルーバード1800)だけでも良いから事前の連絡が必要である。

車輛、トラクター、単車等にはエンジン№、シャーシ№をInvoiceに記入し、早急送付すること。

個人車の場合中古車を持込む人も居るが3年以上古い車輛は輸入手続が出来ない。当国では外貨がない為新車購入がなく、本人帰国後当国で使用するので出来るだけ新しい車であれば長期間使用出来ると考えられている。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数(過去の事例から)

	(海送の場合)	(空送の場合)
最短日数	7日	1日
最長日数	69日	41日
平均日数	14日	3日

長期間要した主な理由

海送の場合貨物量が多く25～30個で重量も各個1t～3tありかつProjectから港までの距離も400km離れており、この間の車輛に対する燃料事情が十分でなかったため。また、事務処理のSlow Paceも遅れた理由のひとつである(KIDC, KADC キリマンジャロ州モシの例)。

(3) 関税について

鑄造研修員宛の機材が輸入税が請求され引取先の方で支払って解決した例があり、また、ザンジバル船員教育専門家の機材では受入先運輸省が輸入税を支払った例がある。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者
引取相手先(仕向先)が専門家等関係者と立合って実施している。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

海送3カ月空送1カ月が妥当である。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

ダレサラーム港, ザンジバル港, タンガ港

(2) 沖待ち, 滞貨の有無

ダレサラーム港は昨年に比べると沖待ちは少なくなっているが、時には1週間以上の時もある。ザンジバルは約1週間, タンガ港はない。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

ダレサラム港は接岸して荷役作業が行われるが一度に12隻程度接岸可能(船の大きさによる)である。タンガ及びザンジバルは沖取りでほとんど接岸出来ない(内航船は接岸可能)。ダレサラム港はクレーン、倉庫、フォークリフト等は古いが充分ある。タンガは沖取キャパシティ200トンはしけ16隻、沖取岸壁には固定移動クレーン各1、各20tがある。倉庫も完備している。ザンジバル沖取のみ(最大350tの作業量1日当り)クレーン1t2台、7t1台があるが、倉庫は小さく、食料品等の袋物のみ収容される。

(4) その他

乙仲としてGovernment Store、民間のClearing Agent等があるが全ての手続きを依頼することは出来ない。ダレサラム市内であればクレーン車等を出して事務所まで運んでくれる(料金無料)。タンガにも上記乙仲はある。モシ～タンガ間はトラック(10t)で8,000/=汽車、30t無蓋車で5,000/=主に鉄道輸送を利用している。緊急の場合はProjectの車で輸送する。モシ駅からProject siteまではProjectの車を利用する。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

右ハンドル(日本と同じ)

イ. 車体の色

特定しない。白色又は土色が一般的

ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

法律上はないがスピードを出す事が多いので是非装備してほしい。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

ガソリン車、ディーゼルの利点は多いが軽油入手が困難である。両方あるとなおよい。

オ. その他

悪路雨期等の諸条件を考慮すると4輪駆動車で車高の高い安定性のある車が望ましい。スペアパーツ、タイヤ等は当国では人手不可能のため購送時多目に用意する必要がある。また、燃料不足がひんぱんにありスペアタンク類も装備する必要がある(長距離を走行する場合必須である)。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

家庭用 200 V ~ 250 V

工場用 400 V ~

クーラー等モーター類のある電気製品は、電圧の変動又は短時間の停電(30秒)があり大変故障し易い。出来ればレギュレーター等を装置すべきである。

イ. 電圧の変動幅

± 10 % ~ 20 %

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型

イギリス型(○型) ドイツ型(□型)

統一されておらず混在しているので、それぞれ2個宛用意すればよい。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

LPガスが家庭用としてあるがガスボンベ、レギュレーター、ホース等がなく日本から多目に持参すると良い。購入手続きが大変である(ダレスサラム)。家庭では電気ガス両方を装置しているところもある。

工業用としては酸素ガス、アセチレンガス等が入手可能、ボンベ等を日本から持込めばなおよい。

(4) 水道事情

モシ、アルーシャ地域は一般的に水質は良く、生水をそのまま利用する人も居る。ダレスサラムは時にコーヒー色になり濾過器等は必須な物である(日本製の濾過器を持込む場合スペアを2~3カ月に1個の割合に考え

ればよい)。

モシは断水が恒常的に続いているが、ダレサラムは断水する事それ程ない。

II 現地調達

1. 一般事情

当国は経済的に恵まれておらず外貨事情も不良のため、外国からの輸入については、ほとんどの品目に対して禁止あるいは規制の措置がとられている。一方国内産業も奮わず製品の種類、数量も限られているため、現地調達として購入できるものは、それを見出すのが難しい。このような現状において当国では物価安定を目的とし、商品に統制価格を定めているが、市場ではこれが全く守られておらず、かりに輸入品が調達できたとしても、規定の価格での入手は不可能であり、不当な金額の支払を余儀なくされる。国産品で比較的容易に入手可能なものにはセメント、鉄骨材その他木製品がみられるが、これも品質的に満足できるものではない。以上のことから、現状当国市場での現地調達は全く考えられず、機材は現行の日本からの購送あるいは特定品に限り、第3国からの輸入ということが望ましい。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 輸入禁止品目

外貨事情が非常に悪化しているため経済・技術協力に係る資機材を除き一般商品は事実上輸入制限措置をとっている。とくに食料品、スペアパーツ、医薬品、衣料品、電気製品は輸入手続きが厳しく、通信機器の輸入も多々問題がある。また、ザンジバルを除きタンザニア本土の場合テレビ受像機は奢侈品目ということでその輸入が禁止されている。

(2) 国産品奨励品目

- (ア) セメント(不足気味である)
- (イ) 鉄骨材(調達できない事が多い)

- (ウ) 肥料（殆んど調達不能）
- (エ) 種子（発芽率が悪いし又品種改良されていない）
- (オ) 木製品

3. 現地調達が合理的とみられる品目

現在はなし。

セメント、鉄骨材等は強度的な問題がなければ、現地調達が可能であるが品薄から調達できないこともある。

4. 現地調達に際しての免税の有無

- (1) 免税取扱いの不可能な物品もある。市場は殆んどインド人経営の商店により占められているが、品不足のため売手市場となっており、免税手続を拒否する。
- (2) 免税がきく場合でもその対象となる課税は Sales Tax のみのことがある（例：木製品等の国産品）。

