

ザンビア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

当国は内陸国であり、機材の陸揚げはダレサラム（タンザニア）とダーバン（南アフリカ）のいずれかにおいて行われ、陸送後供与先に運ばれる。通関は陸送のうえ行われるが無税通関には当国大蔵省の無税証明書が必要であり、また、約10万円（現地通貨K 500）以上の機材には同様通産省の輸入許可証を提出しなければならない。これら書類の発給にはかなりの日数を要するため、船積書類は早急に送付する必要がある。

梱包は、盗難紛失が多いので、これに対する配慮が必要であり、車輛の付属品（バックミラー等）は必ず別梱包とすること。

2. 梱包について

特になし

3. 盗難防止措置について

- (1) 盗難防止のため、協力隊員用の單車については、現在実施しているスチール・ケースによる梱包が必要であり、このことは他の重要機材についても同様といえる。
- (2) 車輛の付属品（バックミラー等）は取り外して別梱包すること。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

通関に時日を要するためその間の倉庫保管料が高額となる。これをさけるには事前に必要書類を整備して関係機関に提出しておかなければならない。したがって本邦から機材を発送するときは同時に、Airway Billある

いはB/L(船荷証券)もただちに送付することが必要である。機材の内容即ち機材の各名称、数量、価格その他梱包数等がわかれば必要書類をととのえることができる。

(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	30日	7日(これはきわめてまれ)
最長日数	90日	28日
平均日数	60日	17日

長期間要した主な理由

通関に際し、K 500(邦価約10万円)以上の品物には通産省発行の輸入許可証が必要である。また、機材を無税取扱とするためには大蔵省発行の無税証明書が必要であり、これらの書類にはすべて、同省大臣のサインを得なければならず時日を要している。また、海送の場合、通常ダレサラム港での陸揚後、ザンビアまで陸送した上、通関手続が行われるため。

(3) 関税について

特になし

(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

通関は現地通関業者(AMI Zambia Ltd.)が行っているが、その後の輸送はJOCVにより各隊員に送っている。現地の輸送業者は荷物の取扱いにつき紛失、破損等の事故が多く信用できないこともあるが、地方への輸送サービスはごく一部の地域を除き行っていない。

(5) その他問題点

特に海送の場合、ダレサラム港に着いてからはルサカのAMIとダレサラムのAMIの連絡により通関、陸送が行われる。この場合、陸送を担当しているAMIのTown Office(空送とは別)は空港のAMIと異なり、極めて非能率的な組織であってダレサラムのAMIや陸送業者から中間報告が入ってくるたびにそのTown Officeに知らせ、通関を急がせる必要がある。

過去においてダレサラムのAMIとルサカのAMIとの間の連絡不十分

のため、ダブルチャージを要求され、この精算に一年近くを要した例がある。

5. 保険の付保期間

海送 3 カ月および海路の期間

空送 1 カ月

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

ダレサラム(タンザニア)およびダーバン(南アフリカ)の2港であるが、荷揚げされる港は機材の目的地によってではなく、これを運ぶ船便によって異なる。

(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

特に問わない

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

特に法的義務付けはないが、安全ベルトはあった方がよい(長距離高速運転の場合事故が多い。)。

ザンビア

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。

ディーゼルの方が安くてよいが、ディーゼル油は、ときどき入手が難しいこともあり、一長一短である。

オ. その他

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220 V

イ. 電圧の変動幅

40 V

(3) ガス事情

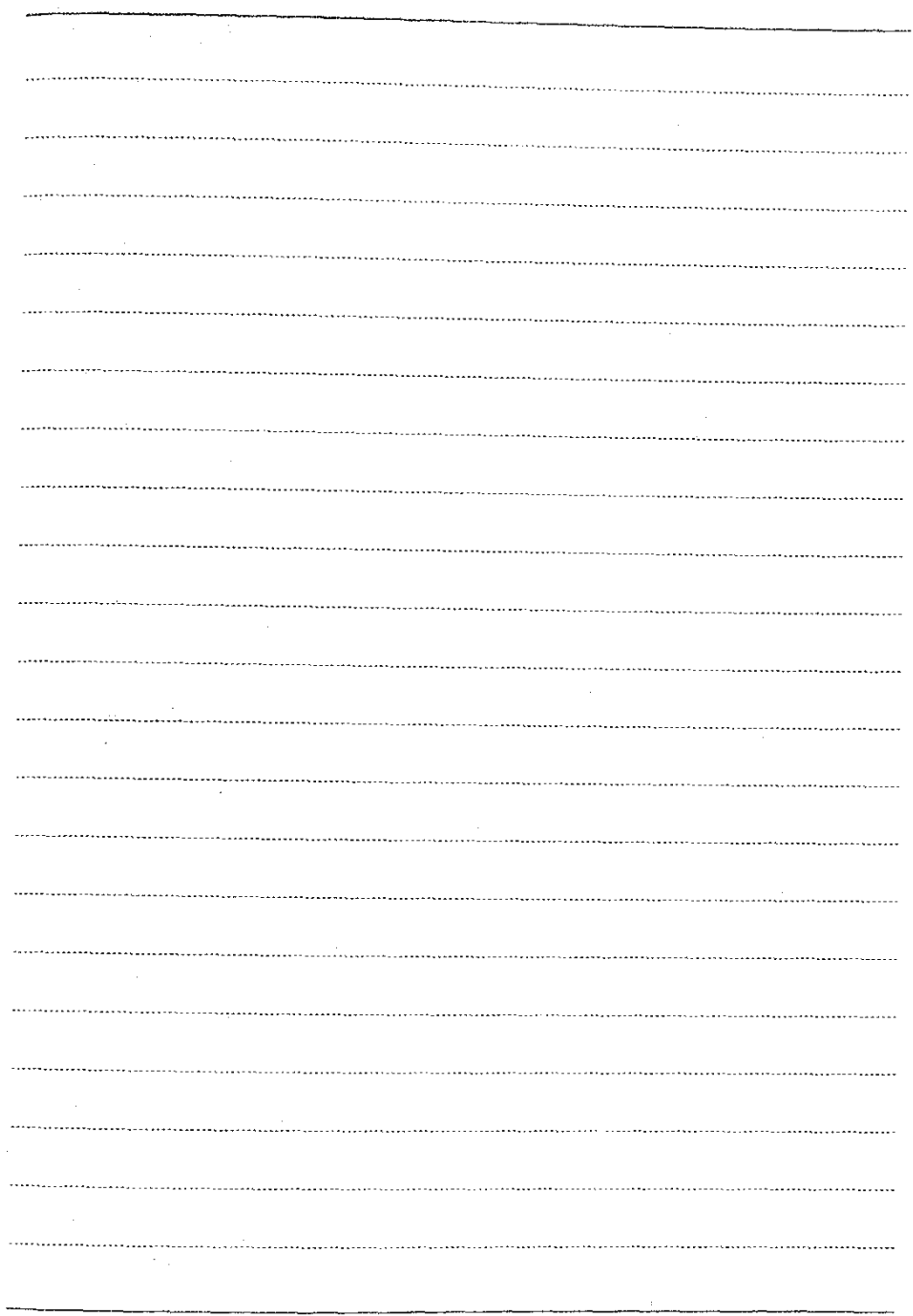
ガスはなし

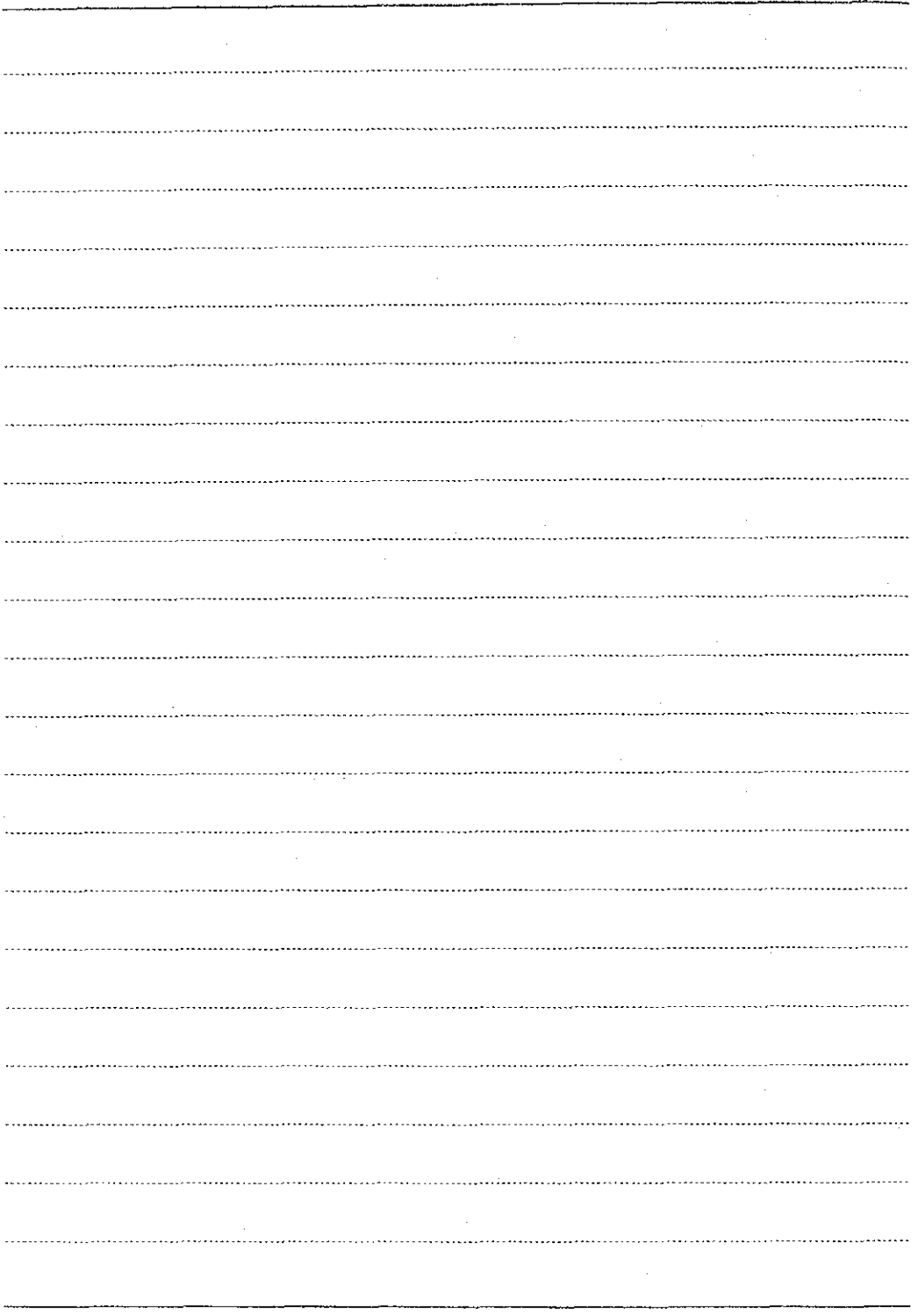
(4) 水道事情

水質に石灰分が多量に含まれている。乾期（5月～10月）には水圧のさがる所がかなり多い。

II 現地調査

未調査





中南米地域

アルゼンティン	199
ボリヴィア	205
ブラジル	217
チリ	231
コロンビア	239
ドミニカ共和国	247
ホンジュラス	255
メキシコ	263
パラグアイ	277
ペルー	285

アルゼンティン

I 本邦からの購送

1. 一般事情

現在のところ通関引取り、また供与先への運送も問題なく行われているが、税関のスト、輸入禁止品目の通関許可申請等により、通関に通常1カ月程度かかることが多い(特に海送の場合)。また、海送の場合ア国の「ELMA社」は、アフリカ経由のため大巾(1カ月程度)に遅延したことが数回あるため、太平洋経由がすすめられる。

2. 梱包について

3. 盗難防止装置について

車輛等の付属品は車体に取り付けられたままでは、陸送途上盗難紛失することがあるので、取外したうえ、車内に入れての施錠あるいは別梱包とする。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

技術協力協定により無税通関が可能なものの、機材到着と前後して大使館宛の購送通知およびB/L等が到着するケースが特に空送の場合多くみられ、機材到着後、直ちに通関できないことがある。従って船積書類送付の手配を早くすること。

(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	60日	80日

平均日数

30日

20日

長期間要した主な理由

機材の1ケースに破損があり、保険代理店による立会検査その他の手続きに日数を要した。

(3) 関税について

技術協力協定により特に問題はない。

(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
コンサイニーの指定する通関業者

(5) その他問題点

5.5. 保険の付保期間

仕向地到着後60日まで。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

ブエノス・アイレス港

(2) 沖待ち、滞貨の有無

特になし

(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 輦

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、安全ヘッドレス等安全装具の備付の義務付の有無

義務はないが、備付られることが望まれる。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れかが望ましいか

最近ガソリンの値上りが激しいので、ランニングコスト低減の観点よりディーゼルが望ましい。

オ. その他

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220 V

イ. 電圧の変動幅

(+)(-)約 10 %

ウ. サイクル数

60 サイクル

エ. プラグ型

二マタ及び三マタ

オ. その他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

天然ガス

イ. カロリー数

9,300

ウ. その他

(4) 水道事情

問題なし

8. その他留意すべき事項

緊急でない場合は、空送を避け機材の内容を充実するよう配慮すること。

II 現地調達

1. 一般事情

当国はほとんどの機材について現地調達が可能である。多くの製品が国産化されており、現地調達によれば時間的にも早期入手が可能であり、さらにアフターサービスが得られるといった利点がみられる。ただ、品質が若干劣るといふことと、派遣専門家等が当国製品になじみが薄いという難点がある。また、現地調達をする場合の一般消費税（I V A）の免税取扱いについては、技術協力協定上車輛以外のものについては該当しない。

2. 輸入禁止品目及び国産奨励品目について

(1) 輸入禁止品目

技術協力協定に基づき、供与機材、専門家の使用する機材の輸入には問題は無いが、原則的には国産できる品目については、輸入禁止品目となっている。（詳細な輸入禁止品目リストは、調達部保管）

(2) 国産品奨励品目

輸入禁止品目が、国産品奨励品目となっている。

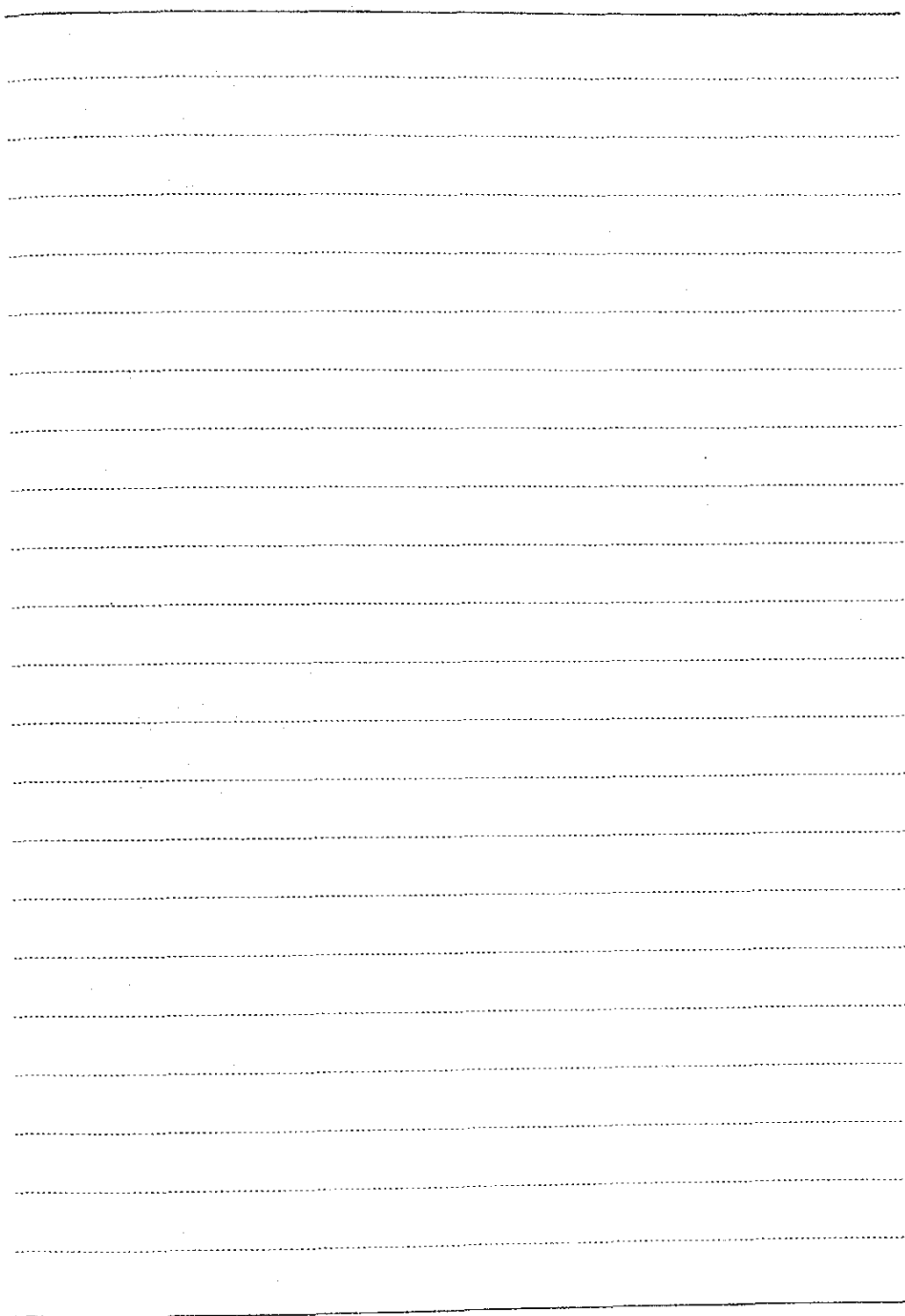
3. 現地調達が合理的とみられる品目

緊急性のたかい品目及び複写機のようにアフターケアを必要とする品目。

4. 現地調達に際しての免税の有無

技術協力協定上、免税購入は現在のところできない。（ただし、専門家に所属する車輛は免税となる。）

5. その他参考事情



ボリヴィア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

当国は内陸国であり、問題は主としてその内陸輸送において多くみられる。JICAの機材はほとんどアリカ港で陸揚され、ここから首都ラパスまではアンデス山脈を越えて運ばれている。この間鉄道によるときは、途中急勾配のため一部連結貨車を切離し、数回に分けてのけん引が行われる。一方トラックによるときは、河川に橋のないところが多く、雨期などは降水量により渡河できず数日間滞留を余儀されることがある。また、経路によっては湖水を渉ることもあるため貨物の積換えを行うこともあり、このような切離し貨車の残留中またはトラックの滞留中あるいは貨物の積換え中に盗難紛失の事故の生ずることが多い。また道路も舗装が完全でなく振動による機器の破損もみられるし、貨車、車輛の老朽化あるいは通過する地域の路巾の狭いことによる架線の施設、商店の看板等の障害もみられ、各梱包の大きさ、重量も規制されることになる。これら事故を防ぐための対策または梱包の制限等に加え、通関手続上の必要から機材の購送に当っては次の点を留意しなければならない。

(1) 船積書類等について

(ア) 船積書類には領事査証を取りつけておくこと。

(下記「BOLIVIA 向け船積査証申請書類手続きについて」参照) ※ 1

(イ) B/L、インボイスの最終仕向地は CIF 最終仕向地とすること。

(ロ) B/L、インボイス、保険証券は領事査証取得のためスペイン語の翻訳を必要とする。

(ハ) B/L、インボイスには、円貨及び米ドル貨を記載すること。

(ニ) 車輛部品および付属品等については、B/L に具体的品名は記載せず、ただ Equipo Tecnicos 等とすること。但し、パッキング リストには詳細明確に記載すること。

(記)

昭和56年7月1日現在

査証関係お知らせ

関係各位 殿

BOLIVIA 向け船積査証申請書類手続について

関係者各位

1981年6月

査証提出書類改定の件

この度税関構成法及び領事税率表に基づき、今後新たにボリビア国大蔵省印刷の FACTURA COMERCIAL DE CONTROL の用紙を、1981. 6. 15より使用する事になりました。就きましては、提出書類は下記の通りになりましたのでお知らせ致します。

記

提出書類(返却数)

- | | |
|---|------------------|
| (1) FACTURA COMERCIAL DE CONTROL
(5部ワンセット ¥6,500) | 原本1通(1), 写し4通(1) |
| (2) 商業送状(従来通り) | 原本1通(1), 写し4通(1) |
| (3) B/L AIRWAY BILL等 | 原本1通(1), 写し3通(1) |
| (4) 保険証券 | 原本1通(1), 写し3通(1) |
| (5) L/C又は Order Sheel のコピー | 写し1通(0) |
| (6) 原産地証明, 費用明細書, Packing List etc. (必要に応じて) | |
| (7) 栄養証明(必要に応じて) | |

注: FACTURA COMERCIAL DE CONTROLの記載内容は、商業送り状と同様すべてスペイン語にて記載される事になります。尚従来通り、訂正、削除等は一切認められないので充分留意の上、提出して下さい。尚不明の点はボリビア大使館領事部に直接お問い合わせ下さい。

東京駐在ボリビア大使館 領事部

Tel 03-441-3581

=以上領事館よりの通知状原文のまま記載しました=

(カ) 梱包の側面に内容品名を表示するときは、英語ないしスペイン語を避け日本語によること。

(2) 梱包について

内陸輸送を受持つトレーラーは、長さ9 mおよび巾2.1 m、貨車については、長さ9 mおよび巾2.5 mであるため、梱包の大きさは、長さ9 m、巾2.5 mが限度である。また高さは、途中の障害物により2.2 mが最高とされる。

なお、鉄道によるときは通過するトンネルの規模により貨物は、長さ10 m、巾3 mおよび高さ3.2 mという容積制限が定められている。

梱包の強度については、トラック輸送の際、過去において悪路の振動によりケース内の機器を押えているボルト等が外れたことがあり、これにより機器が破損したこともあるので、外梱包のみならず内部の補強にも注意する必要がある。また、盗難防止の意味からも特に部品等については、内部の補強が必要である。

(3) 陸揚港について

当国への陸揚港はMatarani 港、Iro 港（ペルー）、Arica 港、Autof-agasta 港（チリー）、Santos 港（ブラジル）およびBs.Aires 港（アルゼンティン）などがあるが、このうちJICA機材のものは大部分がArica 港に陸揚げされている。また同港は倉庫、搬送機械等の施設も整っており、港湾管理も国営企業によるControl Systemが厳重であり、他港に比べ盗難紛失の事故も少なく、破損等の損害も少ない。

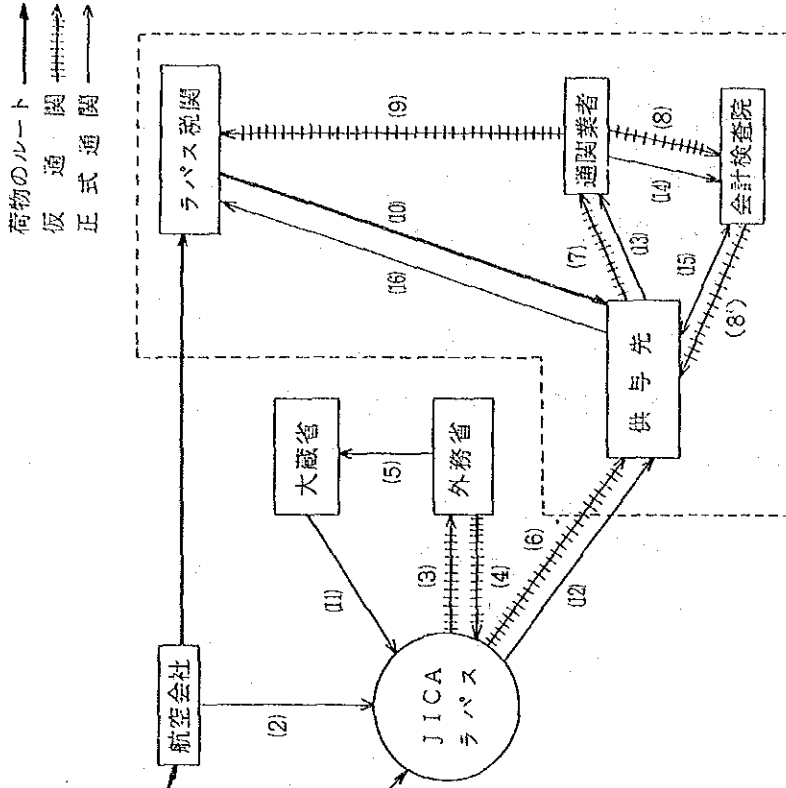
(4) 航空便について

航空便による場合は、ルフトハンザ航空便の利用をすいせんする。ボリビアには、日本からの直行便がないため、マイアミあるいはハマで貨物の積換えを行うことになるが、この積換えに多大な日時を要することがあり、ルフトハンザ便（成田－フランクフルト－ラパス）の2～3倍の日数を要する場合がある。

2. 梱包について

機材の免税通関手続フローチャート

ホリヴァア



荷物のルート
 仮通関
 正式通関

- (1) 関係書類の送付
- (2) 機械到着の確認および送り状(写)の受領
- (3) 免税通関申請書の提出
- (4) (8)の申請書(写)を受付証明とともに返送。これにて仮通関を行う。
- (5) 外務省より正式免税通関の申請
- (6) 申請書(写)の手交
- (7) "
- (8) 登録手続等
- (9) 税関での機材引取手続
- (10) 税関から機材引取および供与先への搬入
- (11) 正式免税許可書の受領
- (12) 供与先へ連絡し(6)~(9)までの手続を再度行う〔(12)~(16)〕。

これにて、仮通関キャンセル、正式通関として手続完了。
 (注) 点線枠内の手続は仮通関および正式通関に行う際に重複する。

トレーラー長さ9 m、巾2.1 m及び貨車9.5 m(長さ)巾2.5 mの為、荷物の最長9 m及び巾2.5 mが最高。高さは途中、部落の電線及び店の看板などで2.2 mが最高。重量は25tが限度。トレーラー最重量25tであるが道路が悪い。貨車33t～40tまでであるが古い為、25t以上は事故のもととなる。また、チリ国内貨車は、25tまでである。

ただし、以上は港湾施設等の規模によるものであり、実際、目的地に着いてから現場に設置するためには、人力で移動させることが可能な400～800 Kg程度までが適当である。

3. 盗難防止措置について

盗難の恐れのある物品(車の部品、付属品等)は、Ocean B/Lには Parts of Car等と具体的には書かず Equipo TecnicosあるいはMaquinaria等と記載した方が望ましい。なぜならOcean B/Lを何らかの形で見た上で盗むケースが多いとの事である。

中身の明細は、Packing Listに具体的に記載すれば良い。現在、エクアドルのグワイヤキル、ペルーのカリャオ港は盗難の恐れが強いのが、チリのアリカ港は盗難が少ない。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

商業用物品のかなりのものが現在輸入禁止であるが、OFICIAL/DIPLOMATICO用の荷物は問題なく通関されている。ただし、B/Lオリジナルを出来る丈早く大使館経由で送付し、かつB/Lの内容がCIF最終仕向地と記載されていることが通関を円滑に行う最大のポイントである。

(2) 機材陸揚後通達引取りまでの所要日数(過去の例から)

	(海送の場合)	(空送の場合)
最短日数	18日	5日
最長日数	60日	30日
平均日数	20～25日	10日

長時間要した主な理由

B/LがCIF ARICAとなっていたほか、手続業者がチリの業者であり、手続きに手間どったうえ連絡がスムーズにゆかなかった。

またボリヴィアでは、輸入禁止措置がまだ続いている為、港からボリヴィア向けの機材が少ないことから陸送用トラックが極端に不足している。

(3) 関税について

Donacion Cargoの場合、Decreto Supremoで無税扱いとなっているが、その後Resolucion Ministerialが出て関税1.0%がかかることがある(1984年10月より)。同国は原則として無税扱いでスムーズに通関できる。

(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

現在は業者に任せきりとなっているが、日神運輸経由の荷物であれば、日神運輸ラ・パス支店が担当している(同支店では取扱う荷物が多いため、たえずアリカに手掛け手続促進、荷物の確認を行っている。)

(5) その他問題点

Packing Listが英文の場合、スペイン語に翻訳する為、2～3日を要す。従ってスムーズな手続きを行うには日本からPacking Listはスペイン語で記載した方がベターである。

5. 保険の付保日数

海送120日、空送60日は必要。海送の場合、途中輸送の振動などで荷物がDamageを受けることもあり、陸送/通関/開梱及び機材のチェックなどに日数がかかる。空送はあまり問題ないが、60日は必要。Insurance Policy Originalも必ず現地にて必要である。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

同じ国であっても、地域によって陸揚港の異なる場合は、地域毎の陸揚港湾名を記載のこと。

ペルー：Matarani港(30%) Iro港(5%)

ブラジル：Santos 港 (12%)

チリ：Arica 港 (30%) Antofagasta 港 (16%)

アリゼンティン：Bs.Aires 港 (7%)

ただし、JICA 関係の機材はほとんどが ARICA 港である。

(2) 沖待ち、滞貨の有無

輸入荷物の場合、よほど特別なことがない限り沖待ちは考えられない。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

最近、Matarani 港で盗難が増えてきている。Arica 港では、1981年6月より Control System が嚴重になり、港湾労働者の 60% が人員整理され盗難が少なくなっている。また貨物も慎重に取り扱われるようになってきた。各港の施設・クレーン 20t ~ 35t フォークリフト 5 t ~ 15t 迄の設備がある。倉庫は十分な規模のものがある。

(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 側

イ. 車体の色

白黒のコンビネーション (警察用) 及び黄色 (タクシー用) を除く。

その他の色、直射日光が強い為、白色が望ましい。

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

無：ただし安全装具が装備されている方が望ましい。

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 エンジンが望ましい。

オ. その他

ラパス向けには、エンジンを高地耐久仕様とする。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

サンタ・クルス	}	単相	220 V
		三相	380 V
ラ・パス		単相	110 V, 220 V

イ. 電圧の変動幅

サンタ・クルス	単相, 三相とも	7~8%
ラ・パス	単相	"

ウ. サイクル数

サンタ・クルス	}	50 Hz
ラ・パス		

エ. プラグ型

オ. そ の 他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

家庭用として使用されているのは、LPG、LNG は工業用に使用されている。

イ. カロリー数

ウ. そ の 他

(4) 水道事情

ラ・パス、サンタ・クルス市内は良好である。

8. その他留意すべき事項

II 現 地 調 達

1. 一 般 事 項

現地調達については、機材が(1)現地仕様のもので得られる、(2)入手時期がタイミングよく行われる、(3) 保守管理も行き届いて行われる等のメリット

はあるが、当国において購入できるものは国産については品目が少なく限られており、また第 8 国から輸入する場合でも為替ルートの関係から本邦からの購送にくらべ、かなり割高なものとなる。また、外貨事情により輸入規制も甚しく現在のところ 448 品目にもおよぶ輸入禁止が行われ、国産品以外のものについては調達が困難あるいは不可能なことが多い。

国産品で現地調達が合理的といえる製品には、本棚等の木製品があり、これらについては仕様などについても要望するものが得られるのに加え、価格の面でも本邦からの購送より有利といえる。

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

当国政府は外貨準備高が著しく減少していることから外貨流失防止対策として臨時的な措置ではあるが 448 品目にも及ぶ物品の輸入を禁止している（輸入禁止物品の明細は「調達部」にて保管）。

(2) 国産品奨励品目

当国政府は、政府機関ならび関連諸機関に対し次の政令をもって国産品の調達を義務づけている。

(ア) 政令第 06764 号 (1964. 5. 7)

” 第 07073 号 (1965. 2. 23)

” 第 09569 号 (1971. 2. 8)

” 第 09984 号 (1971. 11. 5)

(注) いずれの政令も本部調達部で保管

なお、これら政令は民間におけるものについては適用しない。

3. 現地調達が合理的とみられる品目

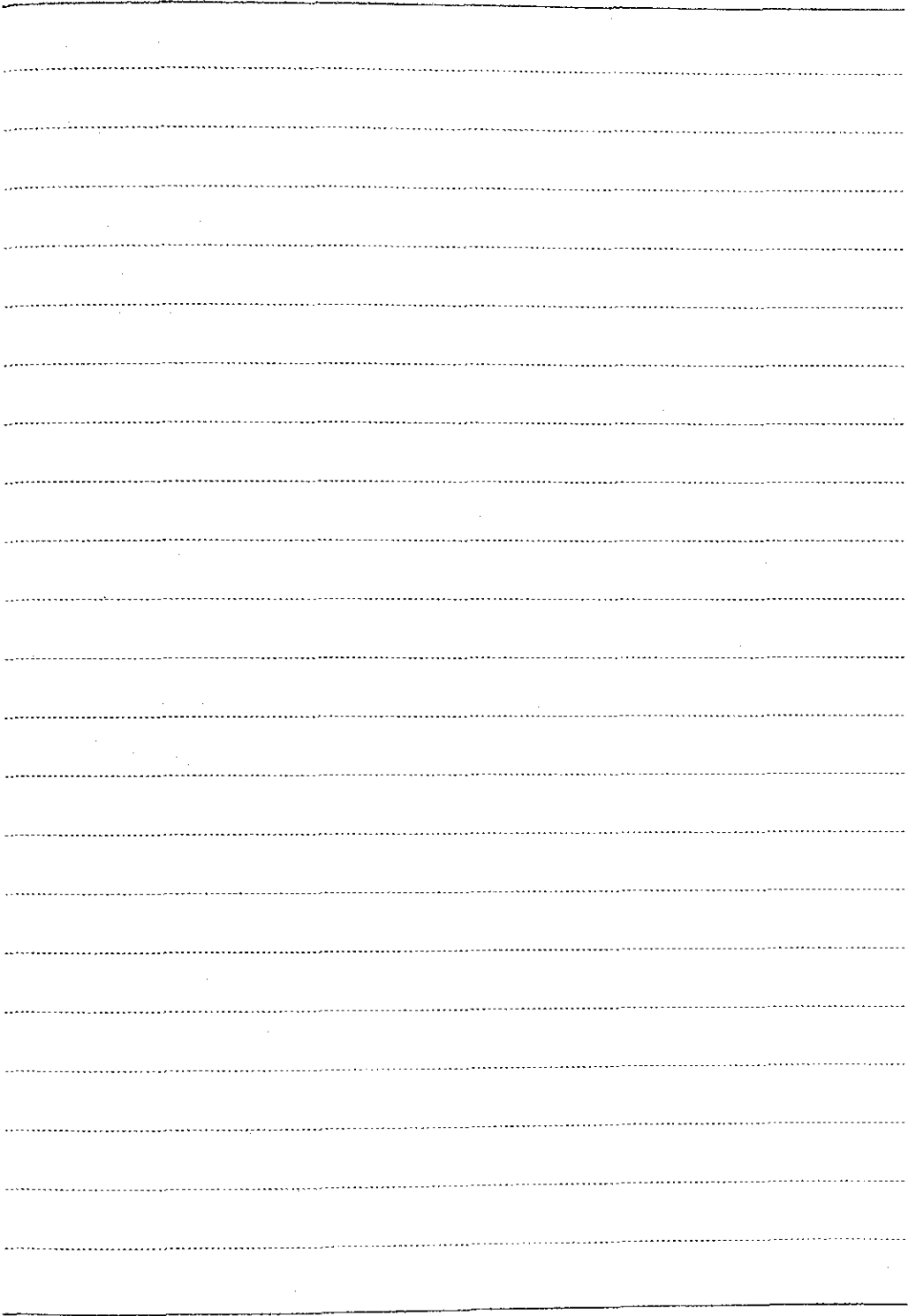
ア. 木材で作成可能の物品

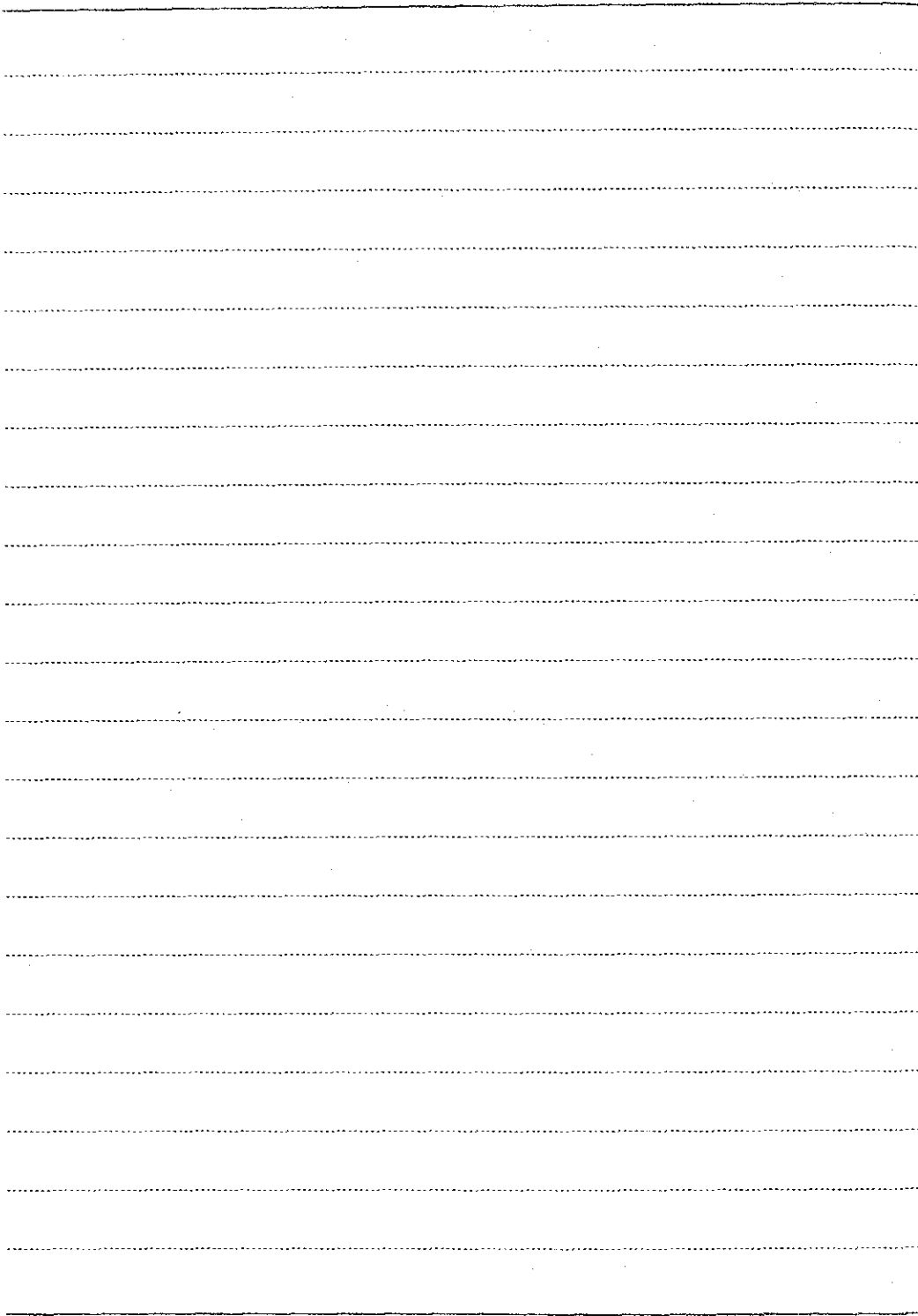
イ. 本邦購入価格 + 輸送費以下の価格で現地調達可能な機材

(※但し、US\$/\$b.196 で予算執行する場合はほとんど割高となる)

4. 現地調達に際しての免税の有無

1978年3月22日付、日ボ技術協力協定第4条c項に専門家が国産品の車輛を購入した場合、国税及びその他の税が免税されると定められていることから、顧問弁護士はこれに準じJICAが調達する国産品に課される諸税についても大使館を通じ当国の外務省へ免税申請すれば許可されるであろうとの見解を示している。





ブラジル

I 本邦からの購送

1. 一般事情

(1) 機材の選定について

当国は経済危機とともに、機材の通関は極端に厳しいものがあり、供与機材あるいは携行機材であると否とに拘わらず、国産品類似品の導入には神経質である。従って、機材の選定に当たっては、事前に伯国政府、受入機関と十分に調整の上、確認をとっておく必要がある。

(2) 先端産業に属する機材について

コンピューター、ロボット、シーケンサー、工業計測器類等は、ブラジリアに所在する S E I (特別情報局) に対し輸入許可を申請し、承認を得なければならない。この輸入許可取得には 40～50 日を要するので、かかる先端産業に関する機材の購送に当たっては、事前にプロジェクトサイトと連絡をとり、通関時まで輸入許可を得ておくよう手配しておかねばならない。

(3) 輸送について

ブラジルへの機材の輸送は原則としてブラジル船籍の船によらなければならない。もし、船積みの時期等から、ブラジル船籍でない船舶で輸送しなければならない場合、SUNAMAM (Superintendencia Nacional de Marinha Mercant 商船管理庁) 東京事務所から許可証を取りつけ、同許可証を B/L に添付しなければならない。(許可申請書例 別添(1)参照)

(4) B/L を早期に送付すること

船送の場合、伯国外務省の認証をとりつける必要があり、到着後速やかに引き取る為には、大使館を通じ前広にこの事務手続を了し、最よりの総領事館に許可証を送付しておく必要がある。従って、これが対応のため機材船送後は、出来る限り早急に船積書類の写しをブラジリア事務所に送付

すること。この手続には、現在一週間程度要している。空送の場合、到着後 AIR WAY BILL により処理している。

(5) B/L コンサイニー欄に大使館（もしくは管轄公館）経由を明示すること。

機材の通関は本来受入機関が行なうべきものであるが、しばしば、在外公館に協力を求めて来るケースが多く、この場合、在外公館としてはプロジェクトの進捗と専門家の業務を配慮して受入機関にかわって、無税通関許可を取得している。在外公館として、かかる手続きをとるに当たっては、伯国外務省に説明を行なう書類として、B/L コンサイニー欄に大使館（もしくは管轄公館）経由という文言の記載を必要とするものである。

なお、JICA 事務所はステータスが確立していないため、大使館にかわって無税通関手続きを行なうことはできない。

2. 梱包について

(1) リオ・デ・ジャネイロ港ならびにサントス港の場合

従来どおりで、特に問題はない。但し、精密機械等については防湿、防塵を配慮した梱包とする。

(2) パラナゲタ港の場合

国内輸送を考慮して、大きさは 1.8 m 角以内、重量は 1 屯以内が望ましい。

(3) リオ・グランデ港の場合

Rio Grande Do Sul 州に派遣された専門家は同港利用が望ましい。但し、ネズミの被害を考慮のこと。

(4) レシーフェ港の場合

国内輸送を考慮して、重量は 0.5 ～ 1.0 t 以内が望ましい。

(5) ベレン港の場合

JICA 事務所が引取る場合は、事務所がビル内にある為、大きさは 1.5 m ～ 2.0 m 以内、重量 300 Kg 以内にする。荷姿は、フォークリフトによる運搬を考慮してゲタをかませること。

3. 盗難防止措置について

木箱ケースを壊して盗まれていた例があり、機材によっては（特にカメラ、ラジオ、テレビ等一般家庭で使えるもの）スチールケース、あるいは二重木箱とすることが望ましい。

中味が解るような表示はさけること。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

○ 船送の場合

機材到着前に伯国外務省の認証を取りつけておけば、到着後すぐに引取り手続きが行なえるので、認証取得手續の為、B/L INVOICE PACKING LISTのコピーを船送後ブラジリア事務所に送付すること。

○ 空送の場合

供与機材の場合、到着後AIR WAY BILLにより引取手續を供与先が大使館の協力を得て行なうが、携行機材の場合、専門家が到着する時点で、最寄の空港通関当局に伯外務省の認証書を提示出来る様に、事前に手配しておく必要がある。その為には、許可書取得（2,3日）、最寄の総領事館へのパウチによる郵送、及び総領事館には2,3日前に到着する必要がある事、などを考慮し専門家が到着する2週間前までに

- (A) 携行専門家名 (B) フライトスケジュール (C) 機材内容
 (D) 重量（おおよそで可） (E) 個数（出来る限り正確に）
 (F) 荷姿 をブラジリア事務所にTELEXにて通報すること。

(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	11日	7日
最長日数	90日	120日
平均日数	60日	30日

長期間を要した理由

ア. 機材が日本船籍で送られて来たため、SUNAMAM(商船管理庁)の手續

きに時間を要した。

イ. 先端産業に属する機器であったため、SEI（特別情報局）のチェックに時間を要した。

ウ. 港湾改良税、商船税等が賦課されたため、この免税措置に時間を要した。

エ. 港湾ストのため。

オ. 空港の場合、専門家が携行機材として持ち込んだものであるが、B/L等必要書類を携行していなかったため、改めて公館において書類を整備する結果となり時間を要した。

(3) 関税について

関税は免税されたが、港湾改良税 (Taxa Melhoria dos Ports) 商船税 (Taxa Marinha Mercantil) 等の賦課されたケースがあったが、折衝の結果免除された。

但し、これらの手続き、あるいは無為替輸入許可の取付けの為、時日を要して、相当の倉敷料がかかり、供与先機関が支払った例がいくつかみられる。

(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

機材の供与先機関が直接行なう場合と前記機関が現地の通関代理業者に委託する場合があります。供与先機関によって取扱いが異なっているが、一般的には通関代理業者に委託するケースが多い。問題が生じた場合は在外公館の協力によって解決されている。なお、業者に委託した場合の費用は供与先が負担している。

5. 保険の付保期間

海送の場合 現行の180日間は必要。

ベレン向けの場合は、リオ・デ・ジャネイロまたはマナオス経由となるためこの間を見込んで延長しておく必要がある。

空送の場合 無為替輸入許可取得手続等を考慮して40日位が望ましい。

6. 港湾の状況

(1) リオ・デ・ジャネイロ港

沖待ち、滞貨は少なく、港湾施設は一応完備されている。

(2) サントス港

沖待ち3週間といった例もあり、常に若干の沖待ち期間は考慮しておくべきである。

港湾施設は比較的整備されている。

(3) リオ・グランデ港

概ね良好

(4) パラナグァ港

沖待ちは少なく、港湾施設は比較的整備されている。

(5) レシーフェ港

日本からの貨物船の入港はなく、サルバ・ドールまたはリオ・デ・ジャネイロ港を経由して回送される。沖待ち、滞貨は常に発生しており、港湾施設は不備で、目下改装中である。

(6) ベレン港

日本からの貨物船の入港はなく、リオ・デ・ジャネイロまたはマナオス港を経由して回送される。沖待ち、滞貨は有る。港湾施設は良好である。問題としては港湾関係労働者の信用度が低い。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輦

ア. ハンドルの位置

左 側

イ. 車体の色

ブラジル軍隊色は除くこと。余り目立たない色が望ましい。

ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の

義務付の有無

安全ベルト、消火器、トライアングル

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
プロジェクトによって希望が異なるので事前に確認のこと。

オ. その他

自動車は、輸入禁止となっているので、事前に購送の可否を確認のこと。

(2) 電気事情

ア. 電圧

地域によって異なる。通常 110 V または 220 V

イ. 電圧の変動幅

± 30 V

ウ. サイクル数

60 Hz

エ. プラグ型

種々あり、場所によってはアダプターで対応している。

オ. その他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

GLP, 液化石油ガス, プロパン, ブタンガス混合

イ. カロリー数

11,900 cal, 10,800 cal, 11,500 cal

ウ. その他

(4) 水道事情

地域によって事情が異なり、特に問題なしとする箇所もあれば、地下槽に貯水して断水に備えている箇所もあるので、水質悪く、飲用不適の箇所もあるので、事前の確認が必要である。

サンパウロ市都市水道の水質は、PH 5.5～6.0, 次亜塩素酸ナトリウム, 硫酸アルミニウムを若干含む硬水である。

別添 (1)

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)

P. O. BOX 216 MITSUI BLDG
2-1, NISHI-SHINJUKU, SHINJUKU-KU TOKYO
160 JAPAN

Tokyo, March 29, 1978

Superintendencia Nacional de Marinha Mercante
320, Shin Tokyo Bldg., 3-1, Marunouchi 3-chome,
Chiyoda-ku, Tokyo

Gentlemen:

Request to issue Waiver of Brazilian
Flag Vessel for JICA CARGO

With reference to the agreement between the government of Japan and Brazil for Agricultural Machinery and Equipments for Ribeira Agricultural Development Project, Despite of our best efforts to ship the above cargo on a Brazilian Flag vessel in accordance with the condition of the agreement, we have not been able to locate necessary freight space on these vessels.

Such being the case, we would like to request you to issue Waiver of Brazilian Flag Vessel enabling us to make the following shipment.

1. Commodity : Agricultural Machinery and Equipments for Ribeira
Agricultural Development Project
2. Tonnage : 5,990 M/T
3. Shipper : Japan International Cooperation Agency
4. Country of Origin : Japan
5. Port of Shipment : Yokohama
6. Port of Destination : Sao Paulo via Santos, Brazil
7. Ship's Name and Flag : "Sunida Maru" (Japan)
8. Sailing Date : April 3, 1978
9. Carrier's Line : N.Y.K.
10. Consignee : Secretaria Da Agricultura
11. Import Licence : The government of Brazil
allowed this import without Licence in
accordance with the condition of the
agreement.

Your prompt attention and reply will be highly appreciated.

Yours truly,

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

c.c.: Frota Oceanica Brasileira
Lloyd Brasileiro

Person in Charge: H. Katsutani

TEL. 346-5117


S. HOGEN
PRESIDENT

II 現地調達

1. 一般事項

- (1) 伯国は、伯国内で生産されている品物については伯国が用意するとの立場をとっているため現地調達は適用できない。

一方、国内でも生産していないもので、現地において輸入手当できるものは伯国内に市場をもつコンピューター、エレクトロニクス関係製品（含む部品）等、高度の技術を要するものとなるが、これを市場で購入し先方受入機関に供与する場合は問題は少ないが、この場合は高価なものにつく、一方これを無税で購入する場合は過去に経験がないことから無税措置につき関係機関を説得するのに時日を要しよう。

このような意味から伯国においては、現地調達の諸規程はあまり生かされず、むしろ携行機材費及び現地業務費の弾力的運用によりこれをカバーすることの方が重要である。

- (2) 伯国は製造工場が相当に進んでおり、基幹産業である製鉄をはじめ造船、自動車、航空機、電気、電子、化学工業とはほぼ全分野にわたり国内生産が行われている。従って、厳密に言えば伯国内で入手できないものはないといえよう。

しかし、先端技術（IC、LSI などのエレクトロニクス）は充分発達していないため、これらを利用した機器は高価で対外競争力を持たない。また伯国産と言っても一部企業を除いて大半が外国進出企業の生産になるもので、企業機密に属するもの、自国産と競合するものについては、それなりの配慮が払われているようで同じ企業の製品でも自国産と伯国産では質が異なるといった面がある。

以上により高度な技術を要しない、伯国内に普及した、しかも単体で使用できるものについては伯国内産を現地にて調達する方が合理的である。しかし、これも連邦政府の立場からみれば伯国で用意すべきものである。

ここでは伯国産の購入を現地調達として記したが、第3国からの輸入については国産優先主義がたつらぬかれている伯国においては輸入品審査（伯

銀貿易局 (CACEX), 輸入税等から関係機関への説明に時日を要することとなる。

- (3) 伯国は独自の標準規格が普及していないため、日本製機材と接合、合体して使用する場合には必ず支障が生ずる。同様に品質が劣るものが殆んどであるので品質が重要な意味をもつ機器については注意を要する。

また電気関係については、伯国独自のシステムをもつもの (TV), 伯国内でも州により異なるもの (周波数, ボルテージ) がある。また電圧の安定度がすこぶる悪いため機器をいためやすい。

価格面では、高度の技術を要する部品等は殆んど輸入に頼っているので (IC, LSI など日本の 5 ~ 20 倍) これらを利用した機器は高価なものとなっている。

- (4) 伯国においては、技術協力に関する確たる信念があり、(ア)技術協力の最大の要素は技術移転である、(イ)技術レベルの高いものを優先する、(ウ)伯国内の能力が十分開発されていない分野に限る、(エ)実施機関に技術吸収能力があること、(オ)普及効果のあるもの、(カ)機材供与は Priority Component と考えない、(キ)実施機関の追加財源とみなされてはならない、としており、これが国際技術開発局 (SUBIN) あるいは外務省 (ITAMARATY) の内部審査の基準となっている。また、伯銀貿易局 (CACEX) による国内産類似品の有無のチェックを合わせると伯国内産を調達し、これを機材供与することは不可能となる。

すなわち、伯国産で安心して調達できる機材は単体で使用できる機器であるが、これはローカルコストに当り、SUBIN, ITAMARATY, CACEX の審査に通るようなものはなく、一方実施機関からみれば予算の関係もあり少しでも多く機材供与を希望しており、自己負担を軽減するため審査をパスするためにはどういう説明をすればよいかに腐心している。

以上のように、伯国においては現地調達 (伯国産のもの) 以前の問題として、機材の選定及びその説明付けがもっと重要となっている。

注) SUBIN = Secretaria de Cooperacao Economica e Tecnica
Internacional (国際技術経済開発局)

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) 禁止品目

- i キューバ国からのものすべて
- ii 3,500 \$ US以上の娯楽用の船
- iii 特殊消毒、殺虫剤
- iv 国家外国貿易審議会の決めるもの。

(イ) 一時的なもの

輸入中止品目（但し、無償供与のものは除く）

- i 一次産品、プラスチック、ゴム、木製品、紙製品、繊維製品、建材、ガラス製品、鉄、アルミ、銅、ニッケル製品、鋳物、鋼製品
- ii 冷暖房・空調機器、家電製品、エレベーター、秤、編機、乾燥機、ミシン、タイプライター、計算機、トイレ・洗面・浴室機器、モーター付電動工具、電気器具、音響機器、無線機器
- iii 車輛（含むオートバイ）、光学器具（カメラ・双眼鏡など）、時計、注射器、温度計等、速度計、楽器、カセットテープ類
- iv 武器弾薬、長椅子類家具、おもちゃ、スポーツ用具

(2) 国産品奨励品目

伯国政府としては、すべての伯国産使用を奨励している。特に上記輸入禁止品目はこれに当たる。

注) 上記品目リスト詳細は別添。伯銀 CACEX 発行通達

COMUNICADO N° 81/21

NORMAS ADMINISTRATIVAS QUE

ORIENTAM AS IMPORTACOES

を参照願いたい（調達部にて保管）

3. 現地調達合理的とみられる品目

伯政府より正式要請を受けて供与する機材については、原則として現地調達はありえない（伯国産で十分対応できる機材について、伯国側で用意する

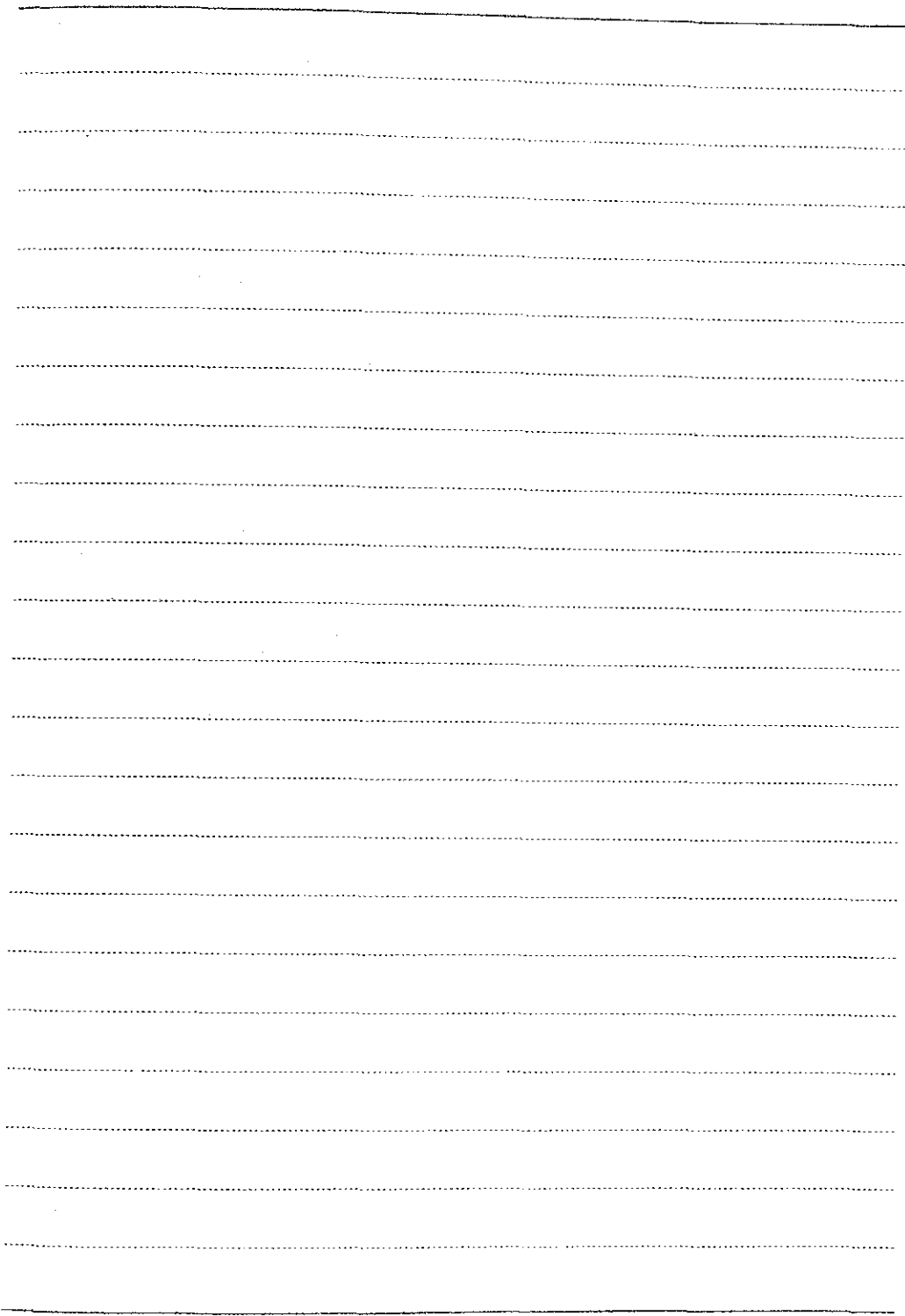
との原則をつらぬいている。)。しかし、実際には実施機関の財政事情もあり、専門家の満足のいく機材が用意されないことが多々あり、これを補う意味から携行機材の活用及び現地業務費の弾力的運用が必要。

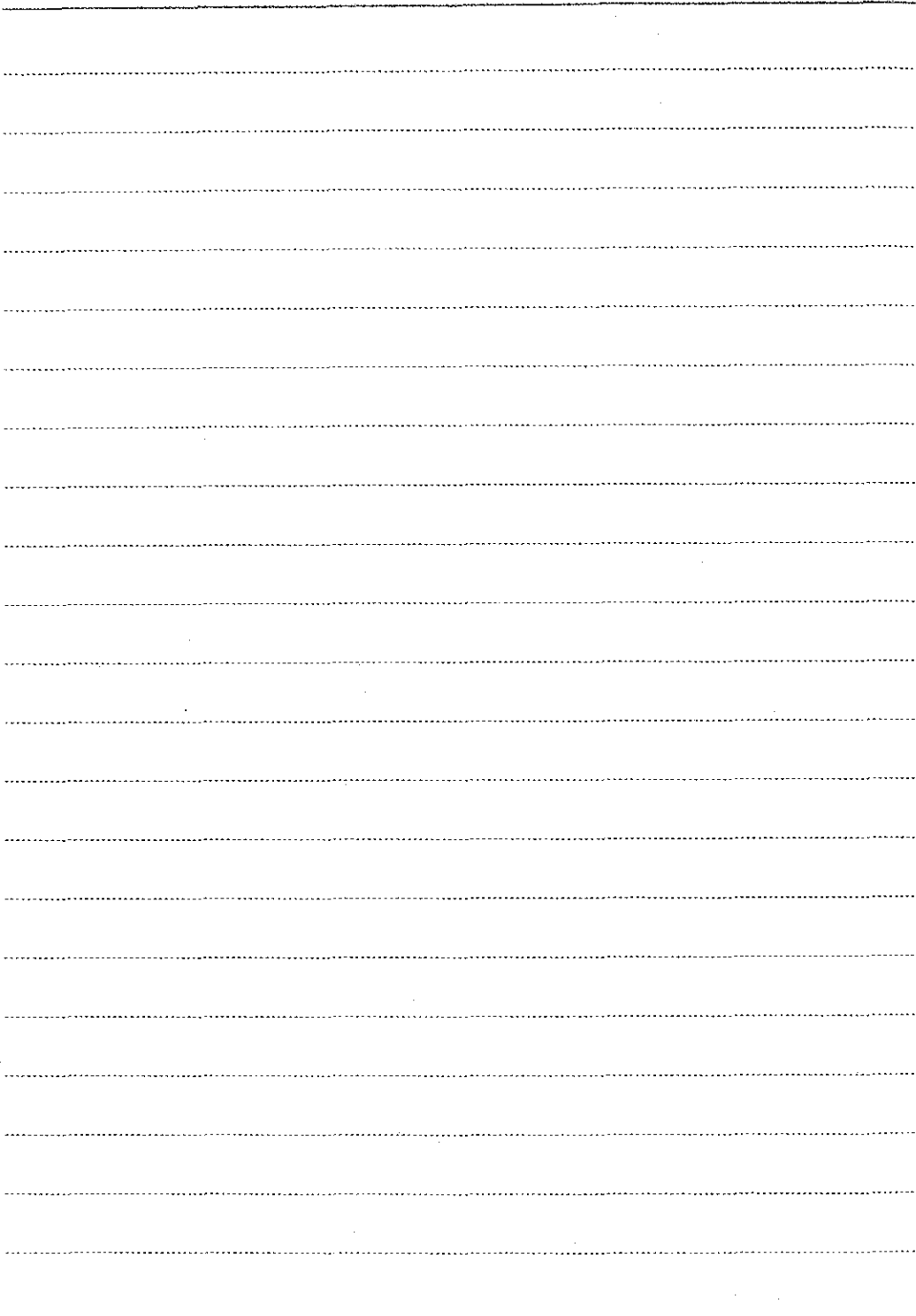
この場合の品目としては、1) CACEX の輸入中止品目及び 2) 事務機器、3) 事務用品、4) 農業機械(トラクター、部品等)が妥当。5) さらに輸入部品として市販されているもの(コンピューター関係)。

4. 現地調達に際しての免税の有無

伯国内産機材については伯側が用意するとの立場に立っている以上、これを現地調達する場合当然のことながら免税措置はない。

現地にて輸入措置を講ずる場合、免税となるか否かは過去に実績がないので不明(理論上、免税すべきであっても)。個別に実際のケースにあたらなければどうなるかわからないか伯国の実情である。





チ リ

1 本邦からの購送

1. 一般事情

通関、引取りには特記すべき問題はみられない。また、港湾施設も良好であり、荷役あるいは保管中の機材の破損も少ないが、ただプロジェクトによっては陸揚港から供与先までの内陸運送において距離が長いこともあり、運送料が高つくため当国側の予算不足等が理由で機材の早期入手ができないことがある。また、内陸輸送の場合、途中の通過地に橋梁等のため貨物の高さ制限があるところもあり（例：小型船の輸送でバルパライソ港～サイト間の制限の高さ 4.3 m）、大型貨物の購送に対しては事前の調査が必要である。

梱包は、通常の梱包で差支えないが、車輛の付属品については、過去において本体に付属させておいたジャッキ、ライター等が盗難にあったこともあり、これら付属品等は別梱包とする必要がある。

2. 梱包について

大きさは、通常のコンテナ・サイズ以下が適当、日本の通常の輸出梱包で問題ない。但し、飼料については、1トン毎の木箱梱包が望ましく、各袋は厚手のナイロンによる二重袋とすること。

3. 盗難防止措置について

車輛の付属品については、取りはずして別梱包にする方がベターである。

また、鍵手交時に付属品及び部品リストに基づくチェックを行い、紛失した場合の責任の所在を明確にすることも必要である。過去の供与車輛において、ジャッキー、ライター等の盗難があった。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

現地に於いて、事前に協力相手機関より税関当局に対して無税通関取扱の便宜供与の要請をさせ、当局の許可を得ておき船積書類(B/L, インボイス, パッキング・リスト)及びその許可証をもって船到着以前に無税関手続をすませておくことである。従って、内国輸送に対する手配のこともあり、入港日の変更は前広に連絡をしておく必要がある。

(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	16日	1.5時間 (魚発眼卵) Balanced 陸揚の場合
最長日数	200日	10日
平均日数	30日	3日

長期間要した主な理由

ア. 購送飼料の通関手続きにおいて、B/LのNotify Partyが供与先でなく、現地の通関業者名となっていたため、一般輸入の取扱いとなり、その解決に手間どった。日本におけるB/Lの作成には慎重を期せられたい。

イ. 水産養殖プロジェクトの場合、サイトが陸揚港より1,500 Kmの距離にあり、内陸輸送費が著しく高額となる。そのためチリ側では、予算の関係から海軍の貨物船にその輸送を頼っている状況であるが、海軍側の都合によってこれがしばしば遅れることがあり、早期引取りが困難となる。

(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

水産養殖プロジェクトは、漁業局増殖課、沿岸漁業訓練計画は実施機関であるIFOPが書類の作成、輸送業者との折衝に当たっている。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

海 送 10 カ月

空 送 2 カ月

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

沿岸漁民訓練計画の場合、時期的制約のない場合は、タルカワァノ / サンピセンテが良いが、その他はバルパライソとなる。

(2) 沖待ち、滞貨の有無

(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 輦

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

ブルー

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

義務付けが検討されている。安全ベルト、消火器の備付が望ましい。

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。

燃費が安い点からディーゼル仕様が望ましい。

ホ そ の 他

- (1) プロジェクト名を日本に於いて入れること。
- (2) 備付として、三角赤マーク、緊急用薬品箱等

(2) 電気事情

ア. 電 圧

一 般 220 V

工場場 380 V

イ. 電圧の変動幅

± 10 % (一般工場とも)

ウ. サイクル数

50 サイクル (一般工場とも)

エ. プラグ型

丸 棒

種 々

オ. そ の 他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス

都市ガス

イ. カロリー数

ウ. そ の 他

(4) 水道事情

夏季の渇水期には、給水制限をすることがある。又、水産養殖プロジェクト・サイトでは、降雨期には、濁水が激しくなる。

II 現 地 調 達

1. 一 般 事 情

当国に於いて、現地調達の実施対象となるものは、車輛を始めとして事務

用機器、消耗品等は、日本製品を含め、外国製品が多量に出廻っており、又、設備機材（実験台・試薬棚等）飼料原料等は入手可能である。

今年度、事務所として始めて日本製品の外国仕様品（マイコン）を技術協定にもとづき、現地調達（無税輸入）を行ったが初めてのケースであった事にもよるが、現地代理者の無責任体制に驚ろくばかりであった。

一例をもって全てを判断する事は出来ないが、一般的に、協定にもとづき無税手続のうえ購入するには、相当の期間を覚悟する必要があると思われる。

但し、すでに当国市場で販売されている課税済みの品目については容易に入手可能である。

- この場合、
1. 早期取得が可能である。
 2. 保守管理が容易である。
 3. 飼料原料については、新鮮なものが入手出来る。

反面、設備機材等は雑な造りであるが、業務推進上支障となる事はない。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 輸入禁止品目

派遣専門家、ミッション等に必要とされる機材については特になし。

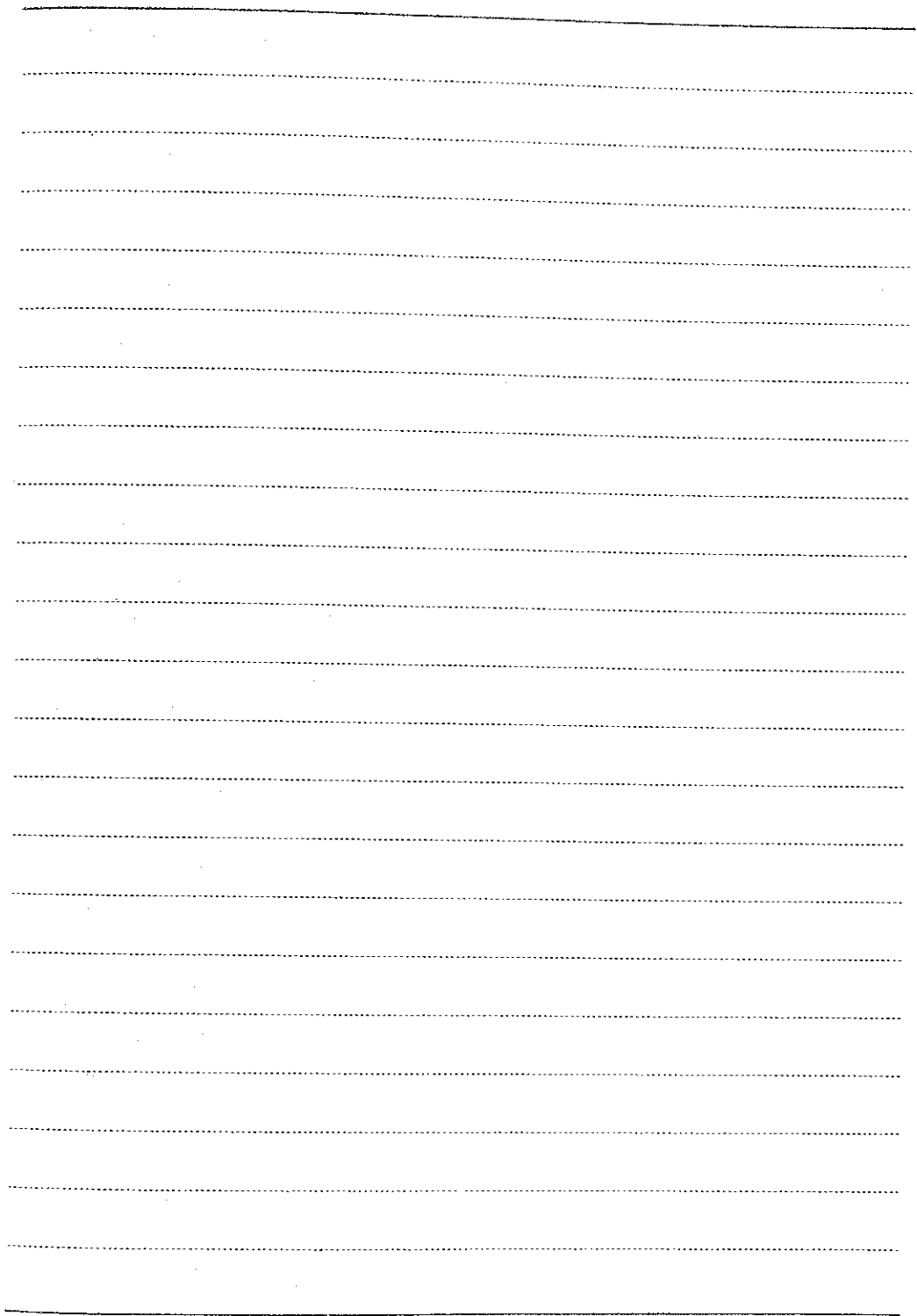
(2) 国産品奨励品目

同上

3. 現地調達が合理的とみられる品目

- (1) 事務機器
- (2) 消耗品
- (3) 飼料原料（漁粉）
- (4) 作業棟、実験棟（プレハブ）
- (5) 設備機材（実験台、試薬棚等）

（高価な機器、車輛等については、無税手続が可能であるが上述のとおり相当に期間を要する。）



コロンビア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

- (1) 船積書類のコンサイニーは、在コロンビア日本大使館気付・機材供与先とする。

なお、専門家携行機材の場合のコンサイニーは、EL EXPERTO SR. _____ PARA PROYECTO _____ VIA EMBAJADA DEL JAPON, BOGOTA JAPON, BOGOTA . COLOMBIA. とする。

- (2) 車輛に際しては、上記(1)に留意する他、

ア. B/Lの仕向地港名の後に、Zona Franca (免税地区の意)の文字を入れる。

イ. Invoiceの価格表示は次の通りとする。

本 体	FOB	ドル価格
付 属 品	"	"
Freight		ドル表示
Insurance		"
	C I F	ドル表示

- (3) 船積書類は、早急に送付すること。

2. 梱包について

- (1) 梱包の大きさ、重量については、過去の例として16 M³、3,000 Kgの木箱が送付され、内陸輸送における積降し及びプロジェクト・サイト内での移動に多大な努力を要した経験があるため、分割梱包が可能な場合には、最大限、上記要量の半分程度が適当である。

- (2) 防湿、防塵あるいは防湿対策については、過去に生化学用の精密機械が輸送途上の高温多湿のため一部破損したこともあり、このような機械に対

しては十分な処置が必要である。例としてアルミ・コーティング等の特別梱包が考えられる。

3. 盗難防止措置について

小型かつ高価な機械については、木箱よりスチール・ケースによる梱包の方がより安全である。

また、車輛の付属品、スペアパーツ類は、ダンボール箱より木箱若しくはスチール・ケースによるものの方がよい。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

当国の場合、法規上は機材到着以前に輸入手続を完了しておく必要はないが、船積書類入手後、無税通関手続に車輛の場合で3～4カ月、またその他の機材の場合で、1～2カ月程度の長期間を要するため、可能な限り前広にこの手続を開始するための船積書類を早急に送付する必要がある。

(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	30日	日
最長日数	120日	日
平均日数	60日	日

注) 海送の場合も空送の場合も、通関手続及び所要日数は同一である。

長期間要した主な理由

主として、当国関係官庁での免税許可手続の事務的遅延による。

(3) 関税について

技術協力基本協定に基づき、すべての供与機材は、無税通関が可能である。

但し、前述、(2)の通り、免税手続に相当の日数を要する。

(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

各機材供与先指定の通関業者及び輸送業者が取扱っている。

この場合、通関手数料、内陸輸送費その他諸経費は、機材供与先が負担している。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

- (1) 車輛の場合の付保期間は、120日間必要。
- (2) 一般機材の場合、引取り、据付等に要する日数を考慮すると、最低限90日間は必要。なお、据付専門家が派遣される場合には、派遣時期に応じて90日間以上必要となることもある。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

- (ア) Barranquilla 港：大西洋沿岸地域、中部高原地域、東部平原地域
- (イ) Buenaventura 港：太平洋沿岸地域

(2) 沖待ち、滞貨の有無

沖待ち期間は平均10日間（但し、港湾労働者ストライキ等により、長びくこともある）。通関手続の遅延から通常滞貨多し。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

Barranquilla 港においては、港湾施設、クレーン、倉庫等はほぼ満足できる状態にあるが、Buenaventura 港は諸設備にやや問題がある。

(4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輦

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

特に指定制限はないが、ラテン・アメリカ人の気質から一般的に暗い色はあまり好まれない。

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置の備付の義務付の有無

法的義務付はないが、運転マナーが一般的に良くなく、事故が多いことから、各種安全装具の備付が必要。

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

乗用車、ジープ等はガソリン仕様車、または大型バス、大型トラック等はディーゼル仕様車が良い。

オ. そ の 他

(a) 当国は地形上の関係から、高度差によって1日のうちに四季が存在するため、冷暖房装置の備付が必要。

(b) 十分なるスペアパーツ(2年分)の供与が必要。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

110 V (家庭用)

220 V (動力用)

イ. 電圧の変動幅

± 10 %

ウ. サイクル数

60 サイクル

エ. プラグ型



オ. そ の 他

時々停電あり

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス

イ. カロリー数

90,000 BDU/ガロン

ウ. そ の 他

(都市ガスなし)

(4) 水道事情

主要都市においては、上水道施設は完備しているが、水質に若干問題あり。

II 現 地 調 達

1. 一 般 事 情

当国において現地調達実施の対象となるものには、事務機器、消耗品および機器部器がある。その他の機材を第3国から輸入するとすれば時間的に本邦から購送する場合と同じで、入手の時期についてもメリットは少ない。

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

派遣専門家、ミッション等に必要とされる機材については特にはない。

(2) 国産品奨励品目

同 上

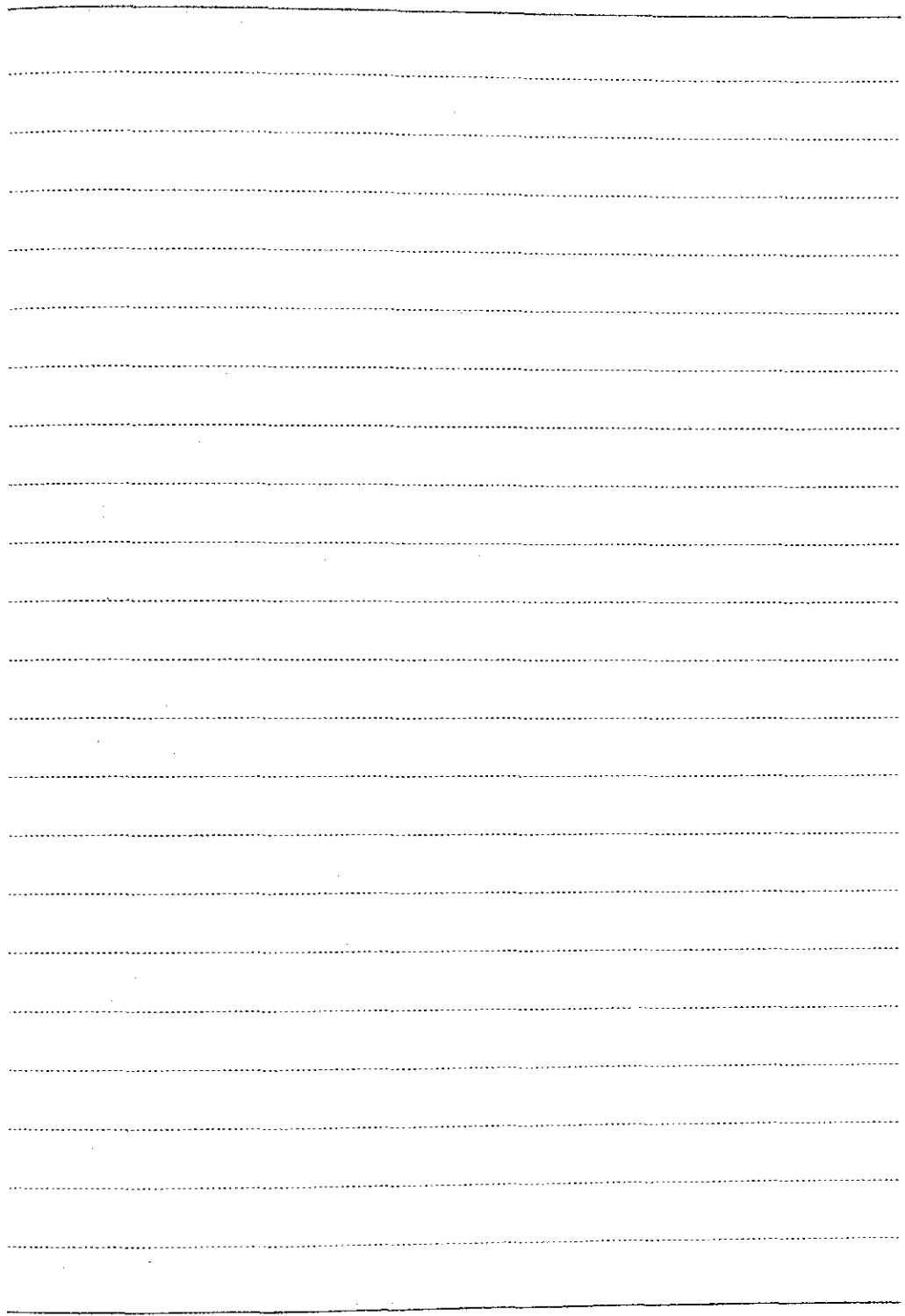
3. 現地調達が合理的とみられる品目

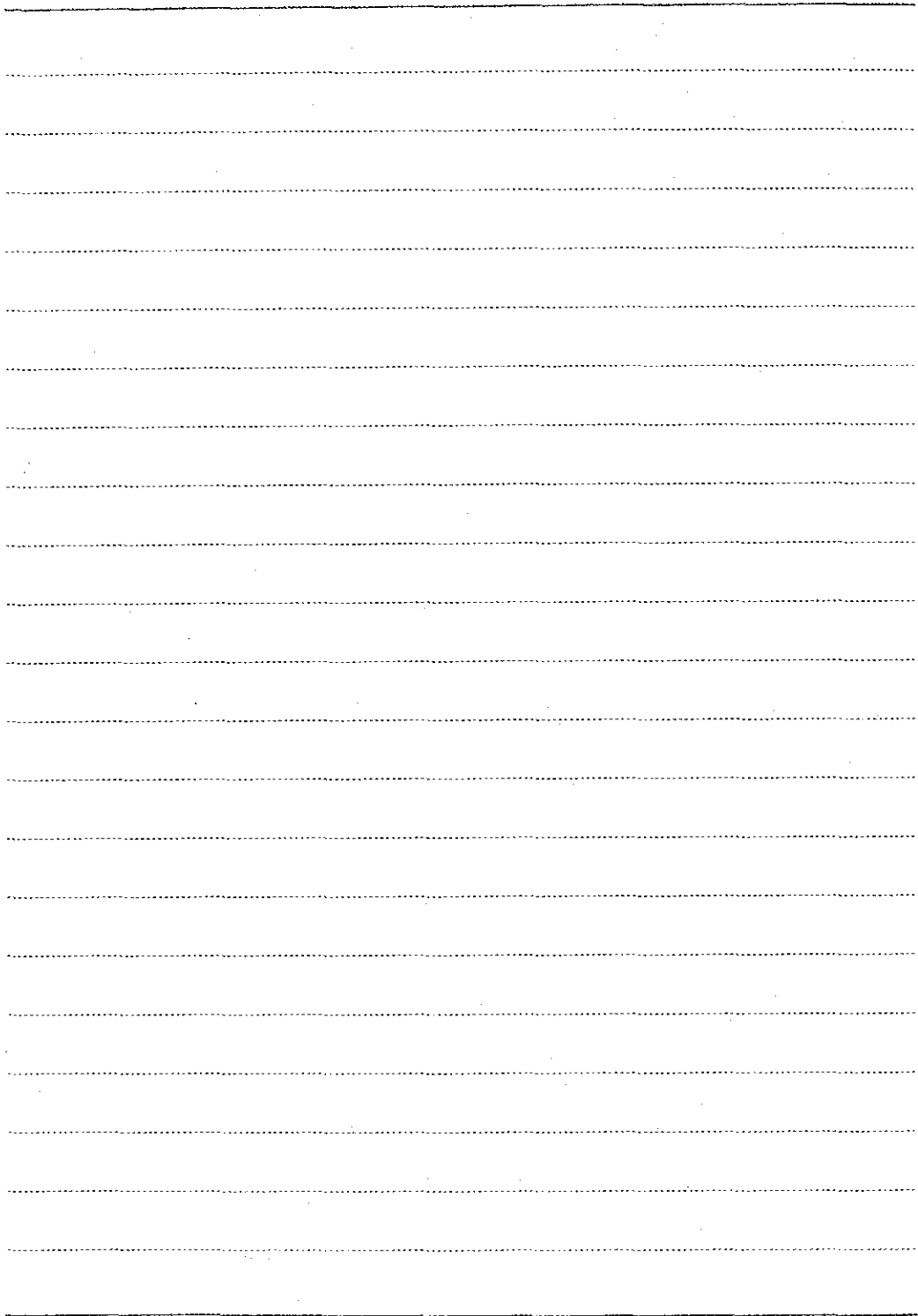
事務機器、消耗品、部品等

4. 現地調達に際しての免税の有無

(1) 輸入品については、技術協力協定により免税の取扱い可能である。

(2) その他の品目についても免税取扱は可能であるが、価格は課税額を含んでいるため、一応この価格で購入のうえ、後日、免税許可(確定)証により還付手続きを行うことになる。しかし、この場合でも、実際に還付されるのは2～3年後となり、実効ないといえる。





ドミニカ共和国

I 本邦からの購送

1. 一般事情

当国は外貨事情により乗用車については、一部輸入禁止措置（輸入禁止品目の項参照）をとっているが、政府間供与によるものは専門家携行機材でもその対象から除外されている。ただ、個人宛物品で価格US\$100以上のものについては、たとえ大使館気付のものでも、船積書類のインヴォイスに領事査証が必要のため注意を要する。梱包については、港湾施設（現在のところJICA機材は主としてサント・ドミンゴ港）も比較的整っており、荷役中の事故も少ないが、貨物保管のための倉庫には雨漏りするところも多いので、防水に対する配慮が必要である。その他は通常の木箱密閉で差支えないが、車輛等の附属品は盗難の例もあり、別梱包とすることが望ましい。

当国に機材を空送する場合、経路はニューヨーク又はマイアミ経由となり、ここで他の貨物機に積換えが行われる。この貨物機がニューヨークまでのものより小型であるので、機械が長尺物である場合、積込みを拒否されることがある。理由は、たとえ積込みが可能でも、他の貨物に対するスペースが無駄になってしまうため、通常の運賃では割が合わないということであり、長尺物を空送する場合、輸送業者に対し、このようなことが起らぬよう航空会社との事前打合せを指示しておくことが望ましい。

2. 梱包について

- (1) 貨物の荷卸しはクレーンにより、陸上における積卸しはフォーク・リフトによる。したがって、貨物の大きさは、フォーク・リフトにより積卸し可能な大きさ、重量であれば問題がなく、特別な配慮は必要としない。
- (2) 倉庫等保管施設の整備は十分でなく、雨漏りするところもあるので、防水対策が必要である。

- (3) その他通常の防湿，防錆，防塵対策（精密機械等物によっては真空パック）が行われていればベターである。

3. 盗難防止措置について

- (1) 従来通りの木箱密閉梱包でよい。
- (2) 車輛等の付属品については，通関中盗難のおそれもあるので取りはずして木箱密閉梱包とすること。
- (3) 自動車の部品等，簡単に処分が可能なものについては，絶対梱包物にメーカー名等の表示を避けること。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

US \$ 100 以上の法人及び個人宛物品（大使館気付宛であっても同様）については，すべてB/L(又はAWB)インボスに在日ドミニカ領事のCertificacdo Consular（領事査証）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	10日	7日
最長日数	60日	30日
平均日数	30日	15日

長期間要した主な理由

ア. 供与先機関の機材担当者が不在又は事務手続きに不慣れによることが原因で，書類不備のための差戻しおよび手続の停滞等が理由としてあげられる。また，税関側担当者が不在のことも多い。

イ. AWB 到着の通知は，機材到着後郵送されてくるため，機材到着後1週間かかるが，その前に機材送付通知のTELEXを受領しておけば，これに基づいて送付機材を照会し，手続きの遅延を解決することができる。

(3) 関税について

所要経費等一切ドミニカ側受入機関が負担している。

- (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
ドミニカ側受入機関
- (5) その他問題点

5. 保険の付保期間

海送の場合は4カ月、空送では2カ月

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

JICAの貨物は、従来から全てサント・ドミンゴ港で陸揚げされている。このほか大型船の場合は、サント・ドミンゴ市から約20 Kmの地点にあるアイナ(Haina)港が利用されており、将来はサント・ドミンゴ港からアイナ港への移転も考えられている。なお、港湾の状況についての以下の項目はサント・ドミンゴ港における場合をいう。

(2) 沖待ち、滞貨の有無

沖待ちは、ほとんどないが、ときに発生することがある(通常2～3日間)。なお、当地の沖仲仕は、土、日曜日勤務する。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

大型船またはコンテナ船の接岸が可能であり、貨物はクレーン、フォーク・リフトにより陸揚げされる。野積されても差支えない自動車や鉄筋等以外は、原則として倉庫内で保管されるが、倉庫は雨漏りするるので梱包に防水対策が必要である。

(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

全色OK

ウ. 車輛の運転の際、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

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

ディーゼルが望ましい。因に、ガソリンはガロン当り 2.95 ペソ (70 円/ℓ)、ディーゼルは 2.25 ペソ (53 円/ℓ) である。

オ. その他

日本車のシェアは約 80% であるが、当地代理店のないメーカーの車は、パーツが入手出来ないのが不適当である。購送時にこれを確認する必要がある。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

110 V

イ. 電圧の変動幅

± 20% (国内仕様の 101 V ± 6% では不可で必ず輸出仕様とすること)

ウ. サイクル数

60 Hz

エ. プラグ型

平型 2 ピン

オ. その他

停電が激しい。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

LGP

イ. カロリー数

ウ. その他

(4) 水道事情

水道水は飲料には不可（河川から取水するが、塩分を含む）。

II 現地調達

1. 一般事情

現地調達が合理的といえる品目については、複写機・タイプライター等の事務機器、農薬・試薬品等の薬品類その他車輛等の部品がある。そのほかの機械器具についても日本製品は多く出回っており、機器の年型、形式にこだわらなければおおむね調達可能である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目及び国産品

ア. 車両については、1981年6月から輸入禁止措置がとられていたが、これが1983年11月16日以降1年間に限り、2,300 cc以下の乗用車、積載量1.5 ton以下の小型トラック、定員9名以上のバスについて輸入を許可することになった。ただし、免税申請（供与車両及び専門家の個人用車が該当）してこれが許可されたものはこの限りでない。

イ. その他の機器および上記四輪車の部品については輸入禁止措置はとられていないが、輸入税は、品目により50%～150%の税率が加算される。

(2) 国産品奨励品目

建築資材：スレート，トタン，セメントなどは国策会社により生産されている。新建材は輸入禁止ではないが、50%以上の輸入税が加算される。

3. 現地調達が合理的な品目

- 事務機械 複写機，タイプライター，事務用機器等
- 薬品類等 農薬，試薬，医薬品
- 車輛関係 部品

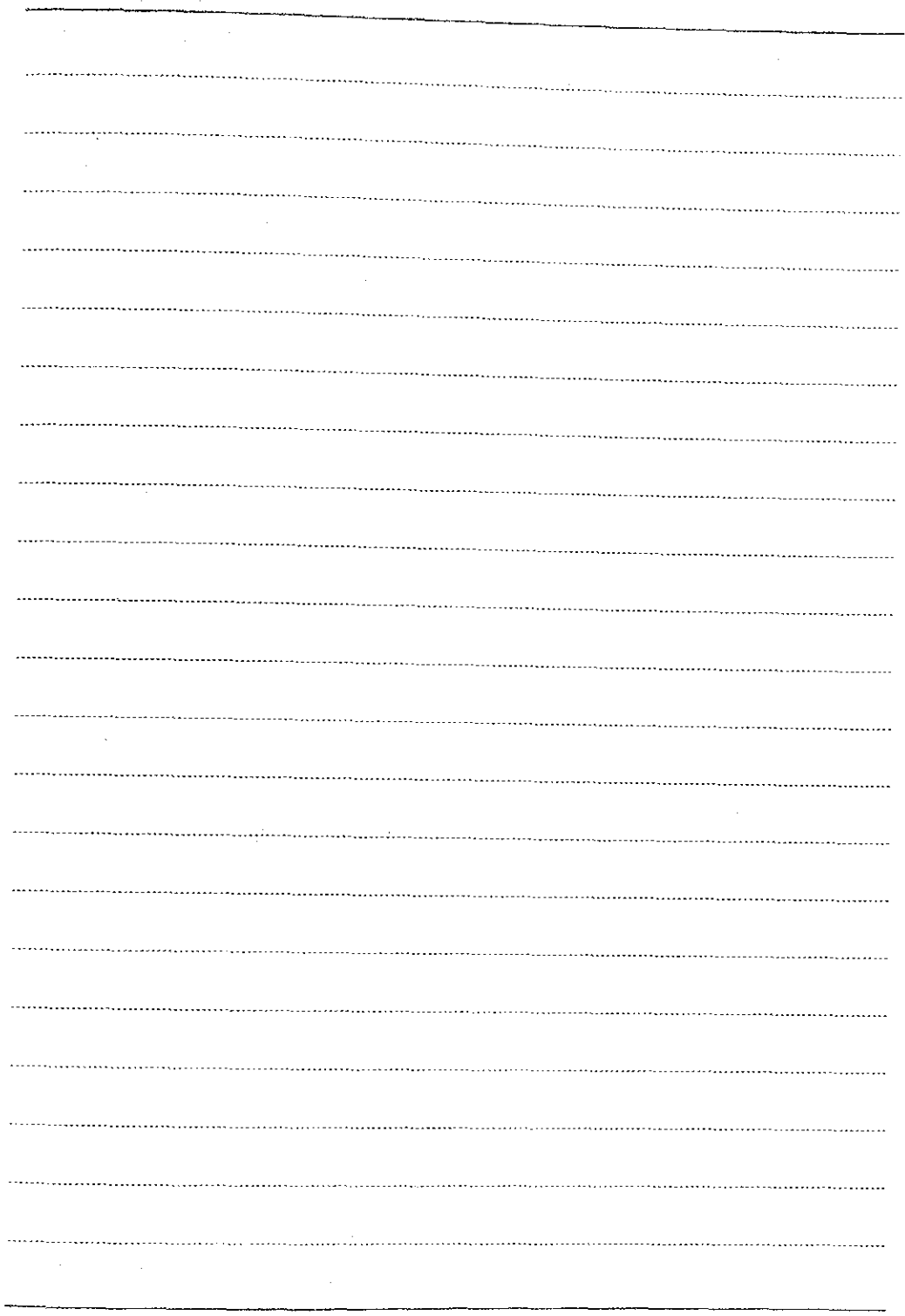
4. 現地調達に際しての免税の有無

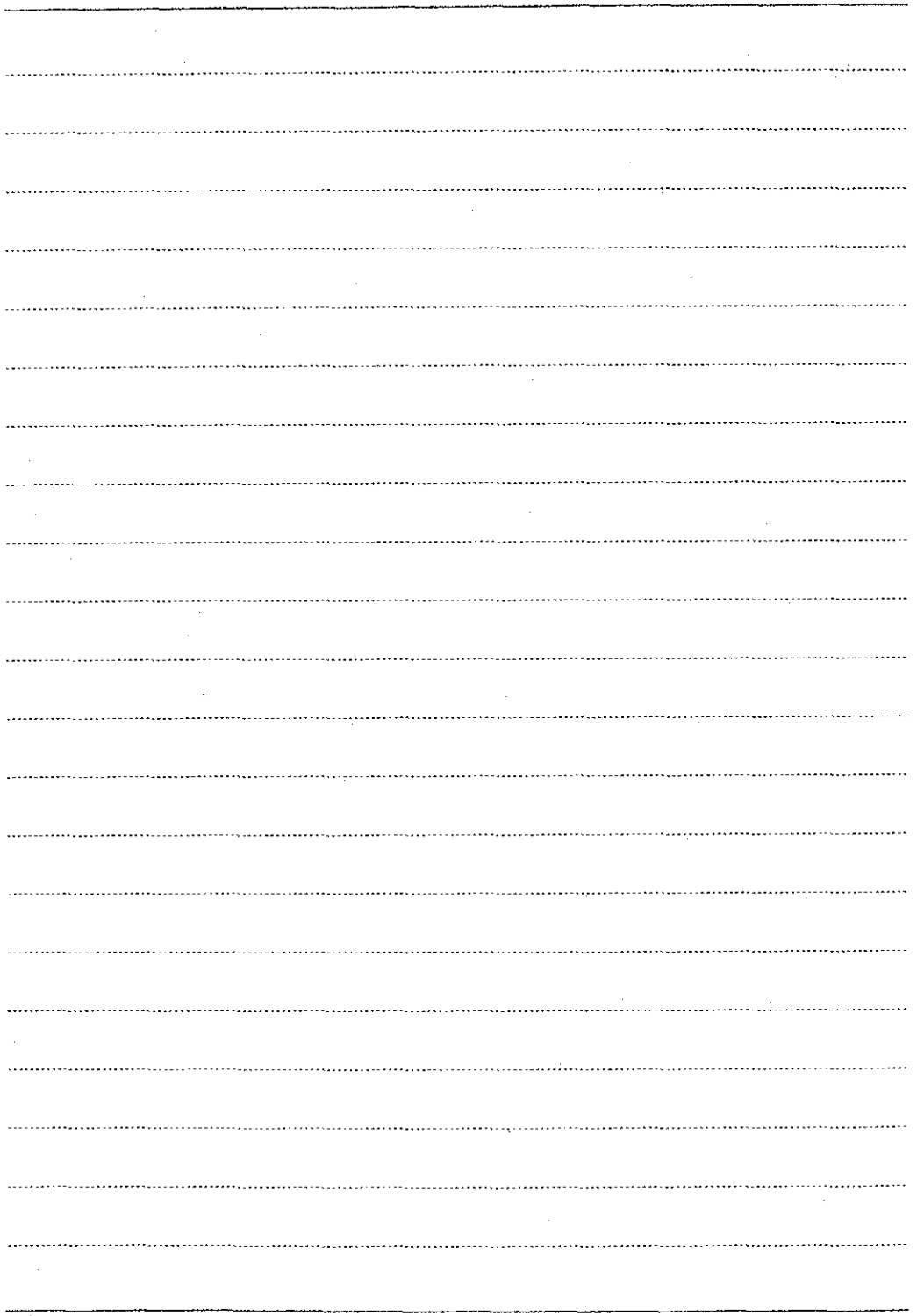
4. 現地調達に際しての免税の有無

当事業団支部が直接免税申請することは、現在の支部のステータスから、これが認められていないが、大使館から申請することによって、免税調達が可能である。

ただし、既に通関済及び現地製の物品は、免税で購入することはできない。

5. その他参考事項





ホンジュラス

I 本邦からの購送

1. 一般事情

無税通関の取扱いを受けるためには大蔵省の無税証明を取付けなければならないが、この取付けに約1～2カ月を要し、結局機材の引取りまで2～3カ月かかるのが現状である。これは海送、空送を問わず同じであり、空送といっても早期入手というメリットはあまりない（引取りまでの所要日数は平均海送の場合60日、空送の場合50日）。梱包については、通常海送の場合は木箱密閉、空送では2重のダンボールとされているが、当国では、空送機材については盗難防止のため鍵を取付けたスティールケースが望ましい。開梱が難しい木箱密閉による船便貨物の場合は、今までのところ紛失事故は起きていない。また、港湾施設は太平洋側に新設のサン・ロレンソ（San Lorenzo）港はその規模も大きく、倉庫、搬送機械も整備されており荷役中の事故も少ない。以上のことから輸送費用の面からいっても、また事故に対する安全性の点からいっても海送によるべきである。車輛等の付属品（アンテナ、ミラーその他外部取付品）は外して車内に同梱しておいても差支えないが、パッキング・リストにはその内容を詳細に記載しておくことが必要である。このことは空送の場合も同様であり、詳細な内容の明示は盗難を防ぐ一つの方法でもある。

車輛は輸入禁止措置が採られているが、輸入する場合あらかじめ許可証を在日ホンデュラス大使館で取得しておかなければならない。機材の到着前であっても、船積書類があれば、事前に通関手続きは可能であるので、船積書類は、早急に送付すること。

2. 梱包について

当国は、太平洋側にサン・ロレンソ港という新しい港が完成し、トヨタや

ニッサン等の大型自動車専用船も入ることができる施設がある。クレーンも特に問題はなく、大型トラック、乗用車等の車輛のほか、トレーラーに積める程度の梱包であれば大丈夫である。前回、単独機材供与として送付された車検ラインでは、最大8 m³、重量2.5トンぐらいの梱包も容易にトレーラーで運ぶことができた。日本での梱包は、防湿・防塵面でも、他国に比較し、優れているし、内装のビニールシート、油紙などでは大変効果的であり、今後とも続けること。

3. 盗難防止措置について

やはり頑丈な木箱の上にスチールベルトをかけた梱包が最良である。ホンジュラスでは、海送の場合これで十分である。空送の場合、盗難が多いので、スチール・ケース⊕鍵という組み合わせが薦められる。車輛のドアミラー（フェンダーミラー）、アンテナ、その他の外部取付品は、車の中に入れておいて問題ない。また、内容物標示に関しては、一品ずつ正確に書き添えておくことも、物によってかえって安全な場合がある。例えば、航空便の内容は詳細を明示したほうが盗難防止になるといわれ、検査の際、名前が落ちている品物は、紛失あるいは盗まれ易い。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

無税通関の手続は次の順序で行われる。

B/L等船積書類→外務省の国際機関課（2週間）→大蔵省の無税証明取得（約1カ月～2カ月）→通関エージェントによる通関手続（1週間）→税関からの機材の引取（2～3日）。計2～3カ月。

送り状およびB/Lが機材到着に先立って送られて来れば、その手続もはるかにスムーズに運び、時間のロスも少なくてすむ。車輛はホンジュラスにおいては事実上の禁輸措置が採られており、輸入許可をあらかじめ在日ホンジュラス大使館にて取得しておかなければならない。当該車輛の発送以前でも、B/Lが用意されれば当地での手続きは進行可能である。

(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	14 日
最 長 日 数	155 日	120 日
平 均 日 数	60 日	50 日

長期間要した主な理由

機材の引取りは、所属先の省・庁の担当者が行うことになっており、各省・庁の予算の関係、その他の理由により手続の進行が著しく遅滞した場合は、通常2～4カ月はかかる。

(3) 関税について

国立職訓センター（INFOP）では、今までのところ全て無税通関の取扱いを受けている。荷揚港から、当センターまでの輸送コスト、コミッション等全てホンジュラス側負担。

(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

ホンジュラス側であり、当職訓センター内にある供与機材担当課（国連、西ドイツ、スペインなどのものも含む。）。

(5) その他問題点

当職訓センターの場合、通関・引取り共にスムーズに運んでいる方であるが、他の役所の場合予算がなかったり、手続が非常に長びいたりして、半年ぐらい税関の倉庫でねむっている機材もあった。

5. 保険の付保期間

海送：ホンジュラス到着後約3週間迄

空送： " 約2週間迄

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

大西洋側に第一の港、コルテス港があるが、首都テグシガルパから引取ることがほとんどであり、港湾施設の面からいっても太平洋のサン・ロレ

ンソ (San Lorenzo) 港の利用が最良と思われる。また日本からの船便も早く到着する。

(2) 沖待ち、滞貨の有無

禁輸措置の為、船便、貨物共に激減しており該当なし。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

サン・ロレンソ港は新しい港であるため、設備も割合整っており、クレーン、倉庫とも優れた施設である。

(4) その他

日本船は、Japan Line, K Line等が月に2～3隻入港しており、日本との関係も大変深い。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輦

ア. ハンドルの位置

左ハンドル仕様

イ. 車体の色

夜間の視認性も考え、[白色が望ましい]。

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

義務は無いが、安全ベルト、ヘッドレスト共に必須装備であり、この国の交通事情を考えると、安全装置は絶対必要である。当地では、安全ベルトの入手も困難である。

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

ディーゼルがベスト。(ちなみにガソリン1ℓ = 120円、ディーゼル1ℓ = 80円)

オ. その他

この国で最も使用されている業務用車輛を列記すると、①ニッサン1tトラック、②トヨタハイエースバンディーゼル2200cc、③トヨタハイデラックストラック(18Rタイプ)、④トヨタランドクルーザーデ

ディーゼル(2Hタイプ), ⑤ ニッサンパトロールディーゼル(SD-33タイプ)および⑥イスズエルフトラックディーゼルである。これら車輛のうちディーゼル車が最も経済的であり, かつ部品の入手も容易である。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

1. 110 V (单相)
2. 220 V (单相)
- (三相)




イ. 電圧の変動幅

1. 110 V ~ 90 V (单相)
- ~ 150 V (单相)
2. 220 V ~ 220 V (单相)
- ~ 270 V (单相, 三相)

ウ. サイクル数

1. 60 サイクル

エ. プラグ型

1. 
2. 
3. 

オ. そ の 他

トランスの品質があまりよくなく, 電圧変動が大きい。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

ブタンガス(プロパン)(トロピガス会社製)

イ. カロリー数

不 明

ウ. そ の 他

ケロシン油

(4) 水道事情

都市は概して良好。地方においては上下水道とも設備のない場合が多い。

8. その他留意すべき事項

- (1) 購送機材の B/L 等船積書類送付では、できるだけ早い機会に行うこと。
通関手続をするうえに有利である。
- (2) 梱包木箱の JICA マーク及びレターの大きさをもう少し大きく表示すること。政府関係の荷物ということで、盗難防止にもなる。

II 現地調達

1. 一般事情

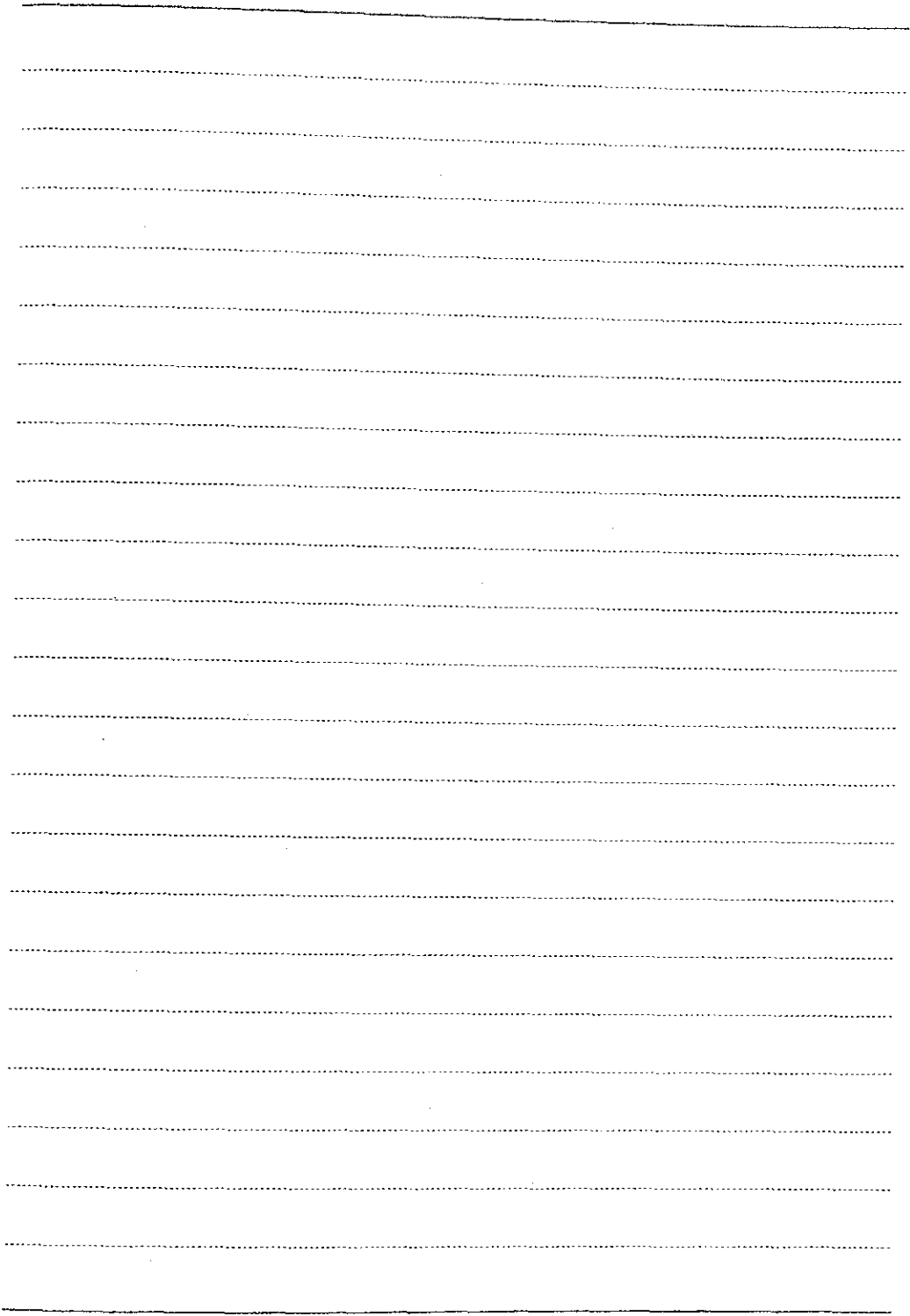
ホ国内で現地調達できる機材は少なく、そのほとんどが輸入品である。そのため、外貨事情から、取得可能な時期と不可能な時期があるが、多くの場合、多少（数ヶ月）待てば取得可能である。一般的に価格が日本の2倍～4倍するので、ホ国でメンテナンス可能なものを本邦購送するのが合理的である。

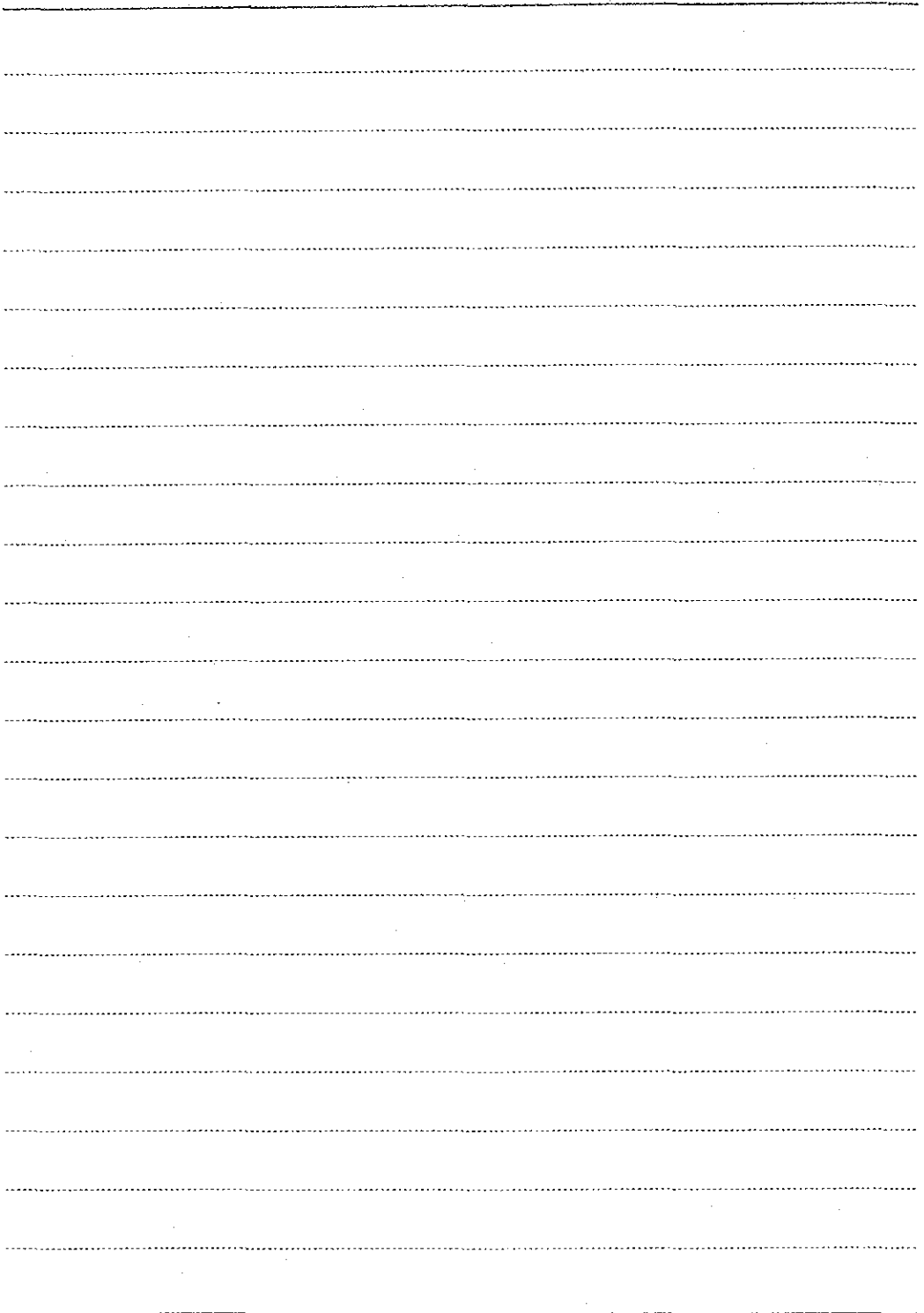
2. 現地調達が合理的とみられる品目

- 一般事務用品
- 車輜部品（ただし品物が枯渇しやすい）

3. 現地調達に際しての免税の有無

有。ただし、各品目につき一つ一つ事前に申請が必要である。手続方法は本邦購送機材と同様である。





メキシコ

I 本邦からの購送

1. 一般事情

(1) 通関一般事情

当国における機材の通関事情はきわめてきびしいものがある。単独供与機材、携行機材（購送機材、輸送機材）ともに、通関のための必要手続の実施はすべて専門家の所属先にさせているが、JICA本部からB/Lを受領してからの機材引出しまでの流れは次の通りである。

(1) B/L, 保険証書等一式 在メキシコ日本大使館着

↓

(2) JICA事務所, 上記一式を受領

↓

(3) JICA事務所長名を以って上記一式を専門家所属先に送付し, 必要手続の実施を促進

↓

(4) 各所属先が必要手続を開始

↓

(5) 各所属先は各手続に対する回答（許可書）を受領

↓

(6) 各所属先が機材の引出し, サイトへ搬入

↓

(7) 機材検収調書の受領

各専門家の所属先は、JICA所長名による機材引出しの指示文書（B/Lのコピー等一式添付）を受領した後、機材送付が行なわれた輸送会社からB/Lのオリジナルを引出し、次の3つの申請手続を開始する。

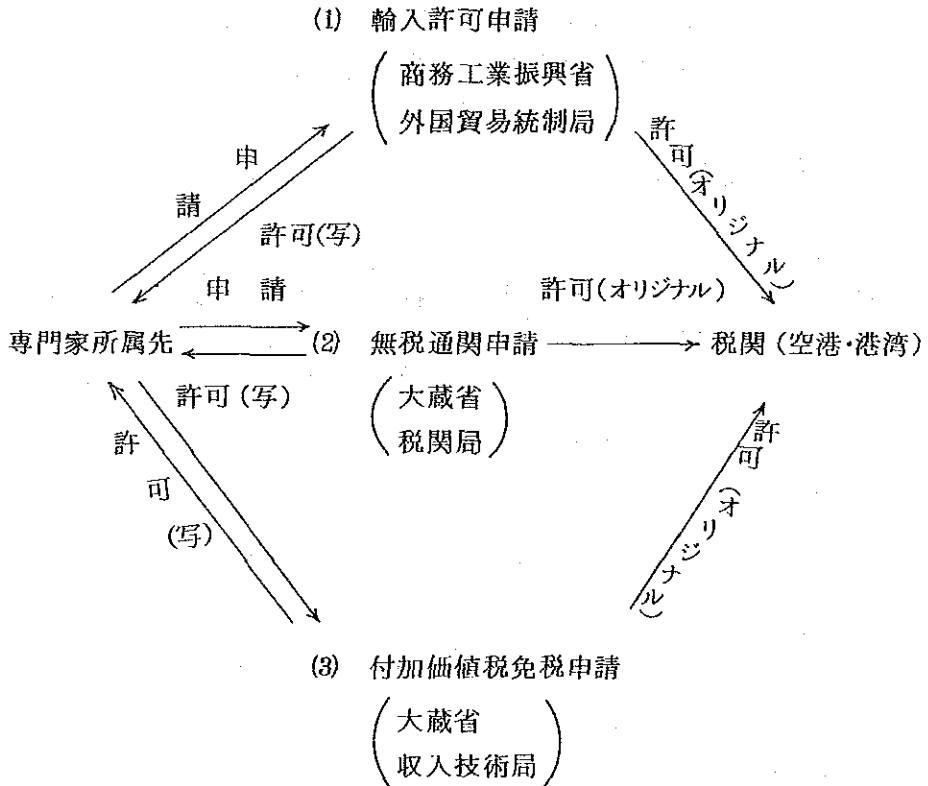
(1) 輸入許可申請手続

(2) 無税通関申請手続

(3) 付加価値税 (IVA) 免除申請手続

上記申請に対する許可があり始めて税関からの引出しが可能となるが、各申請手続はすべて担当窓口が異なっているため、すべての許可を取得するまで平均2ヶ月～3ヶ月を要している。さらに許可を得た後も、税関に於ける引取りの手順が非常に煩雑であり、その手続だけで数日を要し、かつ海送の場合は港湾税関から各サイトへの搬入までにさらに1～2週間を要している。

各専門家所属先の実施する、手続のフローは次の通りである。



※ 許可書(写)を持参し、税関内のオリジナルと照合させ引取りの行なう。

(2) 携行機材の通関について

携行機材の場合、専門家の所属関係が直接要請したものではないので、引取りに関し積極的な働きがみられない面がある。

従って、携行機材については、専門家の所属先と着任前に JICA 事務所を通じ、その内容について合意を得、予め専門家の所属先に必要な予算措置をとらせることが望ましい。この為には事前に携行機材のリスト、使用目的を JICA 事務所に通知しておく必要がある。

(3) 付加価値税 (IVA)

1980 年 1 月 1 日以降、取引商税 (4%) に代って付加価値税 (IVA) が実施されているが、一般消費者は、一般的には各品目に対して市場価格の 15% (フリーゾーン、国境ぞいは 6%、生活基礎物資等は 0~6%、奢侈品等 20%) の付加価値税が徴収される。

しかしながら、外国居住者から政府機関、自治体、あるいは大蔵省が一般規定に基づき許可する法人に対して贈与される財、及び外交団もしくはそれに準ずる者の財に対しては免除される条項 (付加価値税法第 5 章 25 条) があり、供与機材、携行機材とも所定の手続を取ることにより免除されることになっている。

現在では、すべての専門家の所属機関が必要手続を取り、免税を受けているが、本税に対する解釈は税関の担当者によってまちまちであり、かつ莫大な時間を要するため、高額にのぼらない場合は、機材の早期活用のため支払った経緯もある。

(4) 専門家、調査団派遣の留意事項

ア. 空港における同時携行品の通関

- ① 原則として、OFFICIAL PASSPORT 所有者であっても、スーツケース、段ボール箱等すべて検査を受ける。
- ② 検疫に関し獣肉類及びその加工品、コーヒー豆等植物類は持込み不可であり、その他ほとんどの食品は検疫を受けなければならない。量については、常識の範囲内におさめ、お土産品と併せてその価格合計が 1 人当たり 5,000 ペソ (25 ドル) までなら通関できるが、これを上

まわる場合、没収されるか、または税金を払う必要がある。

③ 大半の電気製品の持ち込みについては、予め、輸入許可及び無税通関引取り許可書を得ていなければ、税関に一時預け入れ、後日許可書をもって引取る。メキシコ国内で生産している電気製品は輸入禁止となっており、商務工業振興者より特別輸入許可を得た業者以外は、きわめてその手続が複雑かつ長期を要するので、充分留意されたい。

④ 旅行者が携行出来る物品及び数量制限は次の通り

(税関法第6条46項, 107項及び税関総則第7項に依る)

(ア) 衣類, 履物, 洗面用具等旅行中自分が持ち運ぶか或は身につけている個人使用品

(イ) ポータブル・カメラ, ポータブル8ミリ,

撮影済みフィルムの他に各々に対し, 新しいフィルム12本

(ウ) 本 50冊

(エ) 常識的にみて1人で持ち運びが可能な使用中の(新品でない)運動用品1個, あるいは運動器具

(オ) たばこ20箱, 葉巻50本, タバコ250g

(カ) ワイル或いは酒類 3リットル

(キ) 双眼鏡 1組

(ク) 子供用玩具 5ヶ

(ケ) 医薬品(麻薬の場合は医師の処方箋を要す)

(コ) 所有物が入っている手さげカバン, スーツ・ケース, トランク

(ク) 5,000ペソまでの贈答品

その他に次の物品の持ち込みが認められています。

A. テレビ 1台

B. ラジオ 1台

C. タイプライター 1台

D. 楽器 1台

E. キャンプ・テント 1

キャンピング用品 1式

- F. 全長 5.5 m までのカヌー或いはカイヤック舟
- G. レコード及びカセット総数 20 まで
- H. 原動力なし自転車
- I. 寝具・リネン
- J. テーブル・椅子等の台所・食堂用家具
- K. 魚道具一式, スキー 1 組, テニス・ラケット 2 本, その他スポーツ用品

(注) I と J に関しては, 旅行者が移動家屋(トレーラー), 登録された個人用飛行機, 或いはヨットを利用する場合に限る。

A.B.C.D についてはポータブルに限り, K は量が過度にならないこと。

イ. 家財道具及び身のまわり品の通関

家財道具及び身のまわり品は航空便で同時携行することが望ましい。

その際, 免税品とそれ以外のものは区別して梱包すること。免税品以外のものは, 輸入許可, 無税通関許可, 付加価値税免除の申請を行なうことになる。

海送の場合は, 保税倉庫のトラブル, 港からメキシコシティまでの輸送手段の確保の問題, メキシコシティの各関係窓口と港湾税関との連絡の悪さを考慮すると, 避けられたい。

なお, 携行するにあたっては, 次の点に留意ありたい。

- ① 機材, 家財道具いずれについても, B/L, INVOICE 等整い次第即刻当事務所宛送付願いたい。その際明細書には品目毎に数量, 価格を必ず明記し, “若干”とか“……等一式”という表現は避け, 品目の西語訳をつける。
- ② 当国では, 調味料から電気製品に至るまで, 日本との比較で品質と種類を問わなければ, ほとんどの製品の入手が可能であるので, 同時携行品は, 当面使う最底必要な物に限り常識的な数量にとどめる。
- ③ 電気製品については, 電圧・周波数の変更があるため, 新品を持ち込むことになるが, その場合, あくまで使用済みの製品であることを

示すため、梱包の箱を変えるよう配慮願いたい。

なお、当地で売却することも勘案し、必ず代金の領収書を携行する。

2. 機材梱包について

機材陸揚げの際、クレーン車のない場合もあるので、1個あたりの重量は、大人2、3人で持ち運びの出来る範囲が望ましい。ダンボール箱はぬれやすく又破損しやすいので、出来れば木箱が望ましい。ダンボール箱の場合も、木枠を設ける等考慮すること。防湿、防塵等については、機材の種類、用途に応じて、それなりの配慮が箱の内部になされており、従来通り梱包すること。

3. 盗難防止措置について

部品の取り外し、又は分解は、組立てに際し時間と労力を要するため、避けた方がよい。特に、小さな部品の場合別梱包されると、その所在が分からなくなったり、紛失したりする恐れがあるので、梱包の際、工夫すること。

中身の表示は、引取りの際及び組立の際、非常に便利なので明確に表示すること。（盗難は、税関倉庫内の管理のずさんさから生じており、梱包に際しての防止措置は特でない。）

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

船積書類の速やかな送付：機材の購送次第は、本部よりTelexにより通知されるが、B/L、機材リスト等、無税通関手続等（スムーズにいったって約1カ月を要する。）に必要な書類のオリジナルの到着は、機材到着後、約10日～2週間であるため、機材の引取りには、最低1カ月を要する。従って、船積み書類一式は1日も早く送付すること。

機材の西文リスト、仕様書、カタログ写真の送付：無税通関手続に際し、各機材の西語名称、仕様書、複雑な機材の写真の添付が規定の改正に伴い要求されるため、あらかじめB/Lの送付に先だちJICA事務所にこれら書類を送付すること。

なお、仕様書には機種名、サイズ、能力、容積、重量、消費電力、価格等を必ず記入されたい。

機材の供与先の明確な表示（専門家氏名、JICA名は書かないこと）：各プロジェクト又は専門家の所属先が無税通関手続きを行うに際し供与先が不明確なため、思わぬところで日数を要したり、書類を再提出したり、予算措置に手間どったりすることがある。

なお、どんな小さな単品であっても、引き取りに際しては、パッキングリストと実際の中味との対比が厳密に行われるため、リスト作成にはくれぐれも記載もれ、数量のまちがい等がないよう、あるいはリストにない物を梱包しないよう留意する必要がある。

(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	40日	20日
最長日数	200日	150日
平均日数	80日	50日

長期間要した主な理由

専門家の所属機関が無税通関手続き及びIVA（付加価値税）免除手続きに多大な日時を要したことに加え、倉庫保管料も多額にのぼり、その支払いのための予算措置に日時を要した。また、専門家の所属機関での担当者の交替等、内部的な人事異動のため、諸手続の引継ぎがスムーズになされなかった。

(3) 関税について

無税通関については、その必要手続は各プロジェクト及び専門家の所属先が行うことを原則とし、JICA事務所は側面的な協力を行っているが、手続さえ完了し、必要書類が揃えば（かなりの日数と労力を要する）問題はない。しかしながら、当国では前述したIVA（付加価値税）の支払いが大きな問題となっており、税関の担当によってIVA免除の解釈がまちまちであり統一的でない。従ってIVAの支払免除にあたっての手続がスムーズに行われておらず、思わぬ日数を要することも多い。手続に日数を要すれば要する程、倉庫保管料もかさみ、所属先はますます予算措置が

困難となるが、すべての経費は所属先が負担している。過去においては、専門家が機材の有効利用のため、現地業務費より IVA、倉庫代を支払った経緯もある。

(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

空送の場合、機材の通関、サイトまでの輸送とも所属機関（専門家、JICA は側面的協力）が行っている。

海送の場合、機材の通関は所属機関（場合によっては専門家も同行、立合い）が行い、中身を確認した上で、プロジェクト・サイトまで所属先が責任を持って搬入している。輸送業務そのものは、所属先が民間輸送業者に委託している。

(5) その他問題点

当国では各省庁間の連絡が悪く、すべての手続きを完了するにはいろいろな関係省庁及び各部局をまわらなければならない、窓口が一本化されていないところに大きな問題がある。1982年12月1日の新政権誕生に伴う税関担当者の交替、手続様式の変更により事務手続の困難が多くみられる。

5. 保険の付保期間

任国機関によって随分と異なるが、海送の場合 6 カ月、空送の場合 3 カ月程度は必要である。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

アカプルコ、マンサニージョ、マサトラン

(2) 沖待ち、滞貨の有無

問題なし

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

問題なし

(4) その他

港湾の船舶の停泊状況によって、船会社により陸揚港が一方的に変更さ

れることがあるが、その際には、事前に連絡があるため問題はない。最近の例では、アカプルコのような大きな港より規模の小さいマンサニージョ港の方が税関引取も問題が少なくスムーズに行く場合もあった。

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

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

車輛に関しては、すべて国内で生産（一部輸入）、組立を行っており、日本と比べると価格はやや高いが、現地調達は十分可能であり、輸送コスト、日数、手間を勘案すると、現地で購入した方が良い。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

120 V, AC

イ. 電圧の変動幅

110 V～120 V

ウ. サイクル数

60 Hz

エ. プラグ型

平 型

オ. そ の 他

雨期に、時々停電のこともあるが、電気事情は良い。

(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

プロパンガスが一般的であり、集中方式、個別方式とまちまちである。ガス事情は良い。

(4) 水道事情

上、下水道とも市内では十分整備されており、長期にわたって湯水に見舞われることもない。一部地域の高層ビルでは、水道の出しの悪いこともあるが、これはポンプ能力に起因することが多い。水質は硬質であり、飲料としては煮沸を要する。

II 現地調達

1. 一般事項

メキシコにおいては、かなりの品目について現地調達は可能であるが、問題は品質である。専門家の意見としては、試験研究機関等においては、米国製の機器を使用しているケースも多く、機材によっては、納期、価格の面で直接米国から輸入した方が有利な場合がある。また事務用品、事務機器、薬品（但し、標準指定薬、標準試薬を除く）等は、現地調達でも差支えないが、機材の品質、同機材の情報、性能特性の把握、信頼性の観点から、本邦調達が望ましいとの意見が寄せられている。なお、米国から輸入する場合は、発注の際頭金を前払いする必要がある。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入品目

当国政府の関税政策は、同政権であっても状況に応じて可成り流動的である。日本の得意とする付加価値の高いエレクトロニクス、家電品、精密

機械等全て輸入事前認可 (I.L… Import License) の対象となっている。この現象は、下記(2)に掲げる当国政府の政策が意に反し不調であるがためとられたものであるが、現在の工業化政策が継続する中で、製造能力の劣る墨産業が今後も下記の如きナショナリズムを標榜するのであれば I.L 制度の適用は必然的に続くものと考えられる。

他方 I.L 制度ではないけれども、ほぼ同効果をもたらす商品の評価々格改定及び関税率改定を頻繁に実施している。端的に申せば日本からの輸入品は 100 % 近く I.L 対象品となっているのが現状である。

なお、当国は GATT には加盟していない。(輸入禁止品目リストの詳細は、調達部にて保管)

(2) 国産品奨励品目

ナショナルリズムの強い当国では、全品目が国産化奨励品目である。ジョイントベンチャーの例をとっても、墨側 51 %、外国企業 49 % の資本参加率に加え、国産化率及び輸出貢献度が進出条件となっている。卑近な例としてニッサン・メヒカーナの場合、ノックダウン方式ではなく、概ねパーツも国産品使用を義務付けられているのが現状である。

本政策は、石油収入を安易に輸入に向けるのでは無く、輸入代替産業を積極的に育成していこうという現政権(多分、将来に亘って)の方針に基づいている。

目下、墨政府は石油収入による工業化を推進しているが、工業化を進めれば進める程、機械等品質の良い生産財が不足し、輸入に頼らざるを得ないというジレンマに陥っているのが現状である。

3. 現地調達合理的とみられる品目

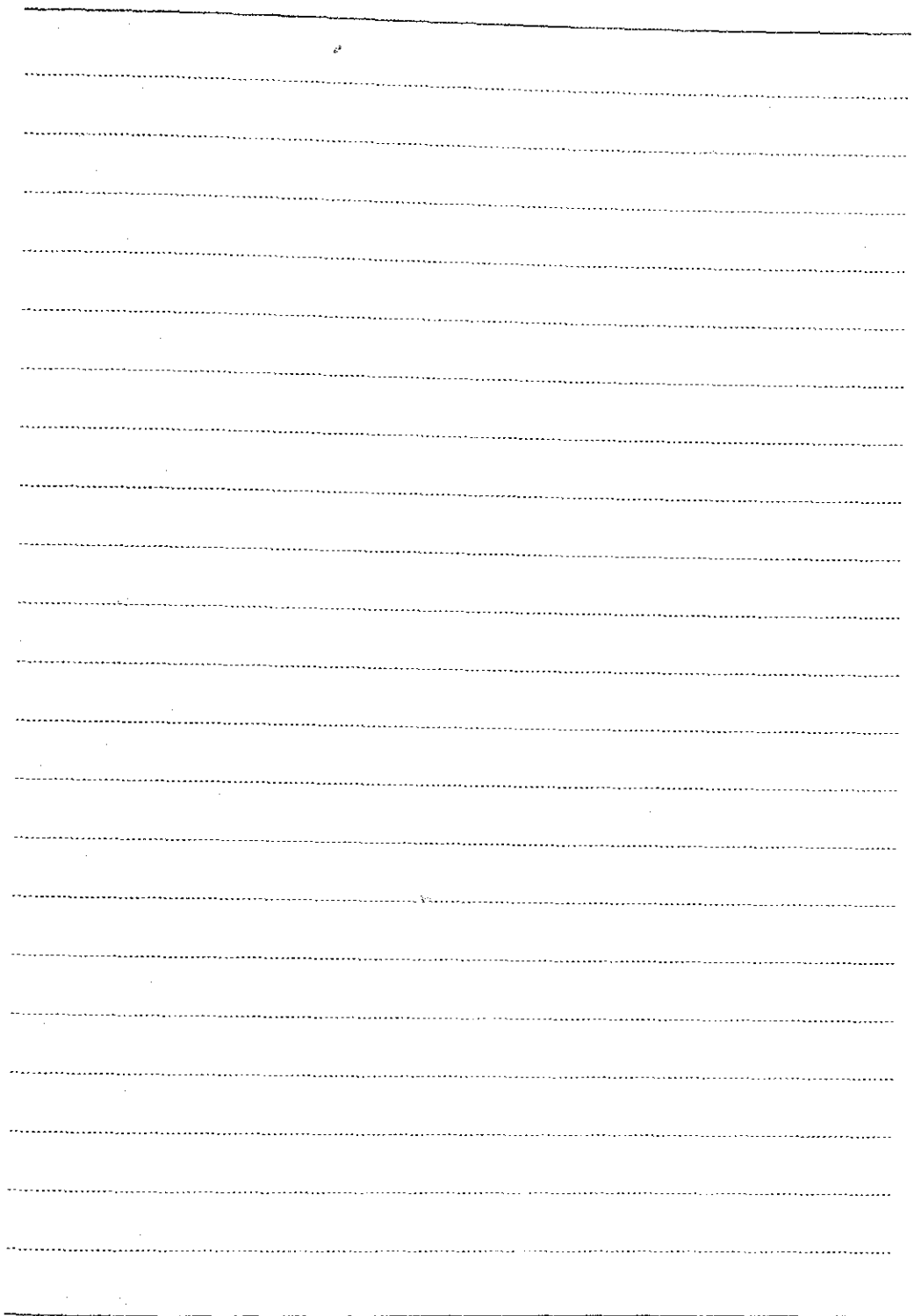
事務用消耗品	鉛筆、ボールペン、用紙、ファイル等
事務機器	複写機、タイプライター、キャビネ、ロッカー、机・椅子等
薬品	工業用薬品(選鉱捕集剤、気泡剤その他の工業用試薬)

		分析用薬品（無機試薬，有機試薬，ただし，指示薬，標準試薬を除く。）
実験・分析用器具		カバーガラス・ピペット等ガラス器具，ルツボ，ハサミ，バーナー，注射器，実験用白衣・マスク・帽子等
"	機材	濾過機，ガラス器具洗浄器，浄水装置，滅菌用容器，ガス滅菌器，水素イオン濃度測定装置，凍結乾燥機，小型ポンプ，恒温槽，PHメーカー，電極，天秤，包装機等
"	補助機材	冷蔵庫，ドライアイス製造機，扇風機，ヒーター，ストップウォッチ等
車 輛		各種タイプ（但し，品質は日本製より劣る上に価格は2倍）

但し，現地調達するに当っては充分専門家の意見を聴取すること。

4. 現地調達に際しての免税の有無

国産品の調達の場合，付加価値税（IVA）は免れない。米国からの調達の場合は，日本からの購送と全く同様で，無税通関許可書及び IVA 免除の許可書を取得すれば関税は免れる。



A series of horizontal lines for writing. The first and last lines are solid, while the lines in between are dotted.

パラグアイ

I 本邦からの購送

1. 一般事項

(1) 船積書類には、領事査証を取りつけておくこと。

技術協力協定第9条で領事査証、手数料等は免除されているが、領事インボイス (Factura Consular) の提出は不用と定められていないため、通関手続きには、本インボイスの提出を求められる。これを現地で作成取得する場合は、約2週間から1カ月の日数を要するので、予め本邦において、B/L等に領事査証を取り付け、同B/Lに領事インボイスを添付の上、一件書類として現地へ送付すること。

また、供与機材は、パラグアイ国法令№748によって免税となっているので、税関吏に理解させる為、領事インボイスに法令№748を記入すること。

なお、すべての書類に「Donacion」（供与）と記載しておくこと、通関上効果的であるので、忘れず記載すること。

(2) 船便の経由地について

ア. ブエノス・アイレス港

同港におけるアスンシオン港向け貨物の積み換えは、一回の船積み量が河船の船腹を満たす量（約500～1,000 m³）であれば、比較的積み換えは早く手配される。しかし、100 m³程度の場合は、その河船だけでは運搬されず、一旦トランジット倉庫に保管され、それから適当な船を手配して積み出すため数週間から時には2カ月も要することがある。この原因は、積み換え貨物の確認あるいは監督するものがないことにあるので、ブエノス・アイレスに代理店をおき、積み換えの手配が出来る、運送業者に輸送を依頼することが望ましい。

貨物が一旦トランジット倉庫に保管された場合、トランジット、カス

タムス等通関手続きの問題は目下のところない。

イ. モンテ・ビデオ港

ブエノス・アイレス港に比べ港湾設備は劣り、アスンシオン港行きの河船数も少ない。また、モンテ・ビデオ港の場合は、Transit Customs 通過貨物として税関に届出が必要で、そのためにB/L、インボイスの提出が求められ、通関費用を要する。

ウ. 両港の比較

ブエノス・アイレス港とモンテ・ビデオ港を比較した場合、港湾施設、アスンシオン行きの河船数、貨物の積み換え等、ブエノス・アイレス港の方が優れている。ただし、昭和55年当時、ブエノス・アイレス港が大量の輸出入貨物で混雑し、滞船、滞貨の事態が発生して大巾に貨物輸送が停滞したことがあり、時に不都合な事態も生じるので、状況に応じて、両港の何れの港を経由させるのか柔軟な対応が望ましい。

(3) 運送業者について

パラグアイ国向け供与機材の運送は、ブエノス・アイレスまたはモンテ・ビデオを経由しなければならないので、アスンシオン、ブエノス・アイレスに駐在員又は代理店を置き、本邦から一貫して輸送手続きが行える運送業者を選び、輸送を依頼することが望ましい。

2. 梱包について

海送の場合、税関倉庫が河岸にあるため機材の錆に対する危惧もあり、防湿に配慮すること。

なお、梱包の大きさ、重量は特に問題はない。

3. 盗難防止措置について

バックミラー、バッテリー、ラジオカセット、ジャッキー、工具等の車輛付属品はひんぱんに盗難にあうので、取り外して丈夫な木箱に梱包すること。トラックの運転席に部品をそのまま入れてあったもので、そっくり盗まれた例がある。

空送の機材についても、盗難防止の観点から、ダンボール箱はなるべく避け、木箱梱包とすること。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

車輛のみならず、すべての機材に適用することであるが、輸入許可及び免税取得にかなりの日数を必要とする（場合によっては6カ月かかる）ため、通関に必要な書類は出来得る限り、早急に外交パウチで送付し、機材到着以前から手続きが行える様措置すること。なお、専門家の携行機材及び輸送機材に関し、当地到着日と便名の連絡がない例が多くみられるので、必ず前広に通知すること。

(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	35日	4日
最長日数	360日	90日
平均日数	日	日

長期間要した理由

大蔵省の免税許可及び輸入許可取得の遅延

(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

支部としては、プロジェクト側と連絡をとり通関の流れをチェックして引取り、手続きの遅れている機材については、手続きの推進、早期引取りの督促を行っている。

(5) その他

5. 保険の付保期間

海送の場合、アスンシオン港陸揚げまで約3カ月間かかることから、保険

の付保期間は6カ月(180日間)が望ましい。

空送の場合、重量のある機材だと、リオ・デ・ジャネイロに数日間保留されるケースがあり、引取りまでに3カ月かかった例もある。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

アスンシオン港がパ国では唯一の国際港である。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輦

ア. ハンドルの位置

左ハンドル

イ. 車体の色

特にない

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

交通事故死亡率は東京の39倍。安全ベルト、安全ヘッドレストは義務付ではないが、安全性から取付けた方がよい。

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

ガソリンは1ℓ 1.10 US\$と高価なのに比べ、ディーゼルは1ℓ 36セントと安いので、ディーゼルが望ましい。

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

50サイクル

エ. プラグ型

オ. その他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス。都市ガスは無い。

イ. カロリー数

ウ. その他

(4) 水道事情

都市は水道、田舎は井戸。どこでも良質の飲用水である。

II 現地調達

1. 現地調達

パラグアイの場合、現地調達できる機材の国産品はなく、すべて輸入品である。また、内陸国であるため、輸送手段が乏しく輸入に時間を要するが、同等性能の機材、アフターケアを必要とする機材等は、現地調達が望ましい。

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

ア. 武器

イ. 乾電池

ウ. 家具調度品(木製)

エ. 生産期における野菜類(各々の生産期には当該野菜の輸入を禁止している)。

オ. メリケン粉

カ. その他

(2) 国産品奨励品目

3. 現地調達が合理的とみられる品目

(1) 任国の土壌風土に合った物

ア. 西語用タイプライター

イ. ジープ類（左ハンドル、ラジアルタイヤ）

ウ. トラクター、ディスクプラウ類の農業機械（当国の土質からみて、日本製農業機械は脆弱で使用不可能）。

(2) 保守、管理を要する物

ア. 複写機、（当地代理店からの購入できない場合、保守、管理料として不当な価値を請求される。）

(3) 任国規格の物

ア. テレビ、PAL-M方式

イ. 一部電機器 220 V 50 Hz

ウ. 種子類

(4) 任国で生産される簡便な物

ア. 机椅子等木家具。

4. 現地調達に際しての免税の有無

(1) 基本的には、技術協力一般協定で関税は課さないことになっている。

(2) 購入手続きがL/C開設を了した段階で、相手側に非課税購入の手続きをとらしている。

(3) 低価格の物、国産品の一部、緊急を要するものはこの限りではない。

5. その他参考事情

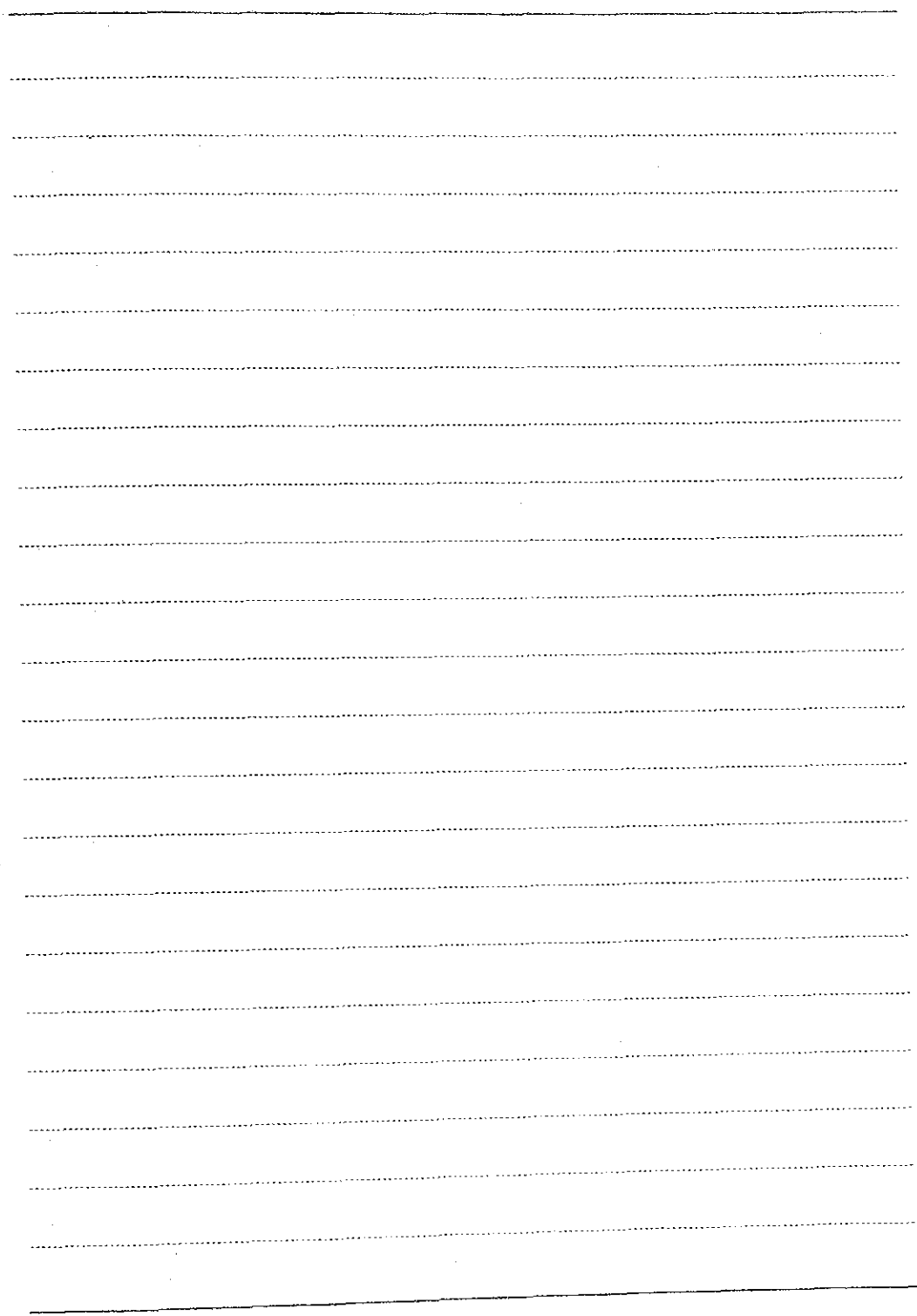
現地調達に於ける任国事情：

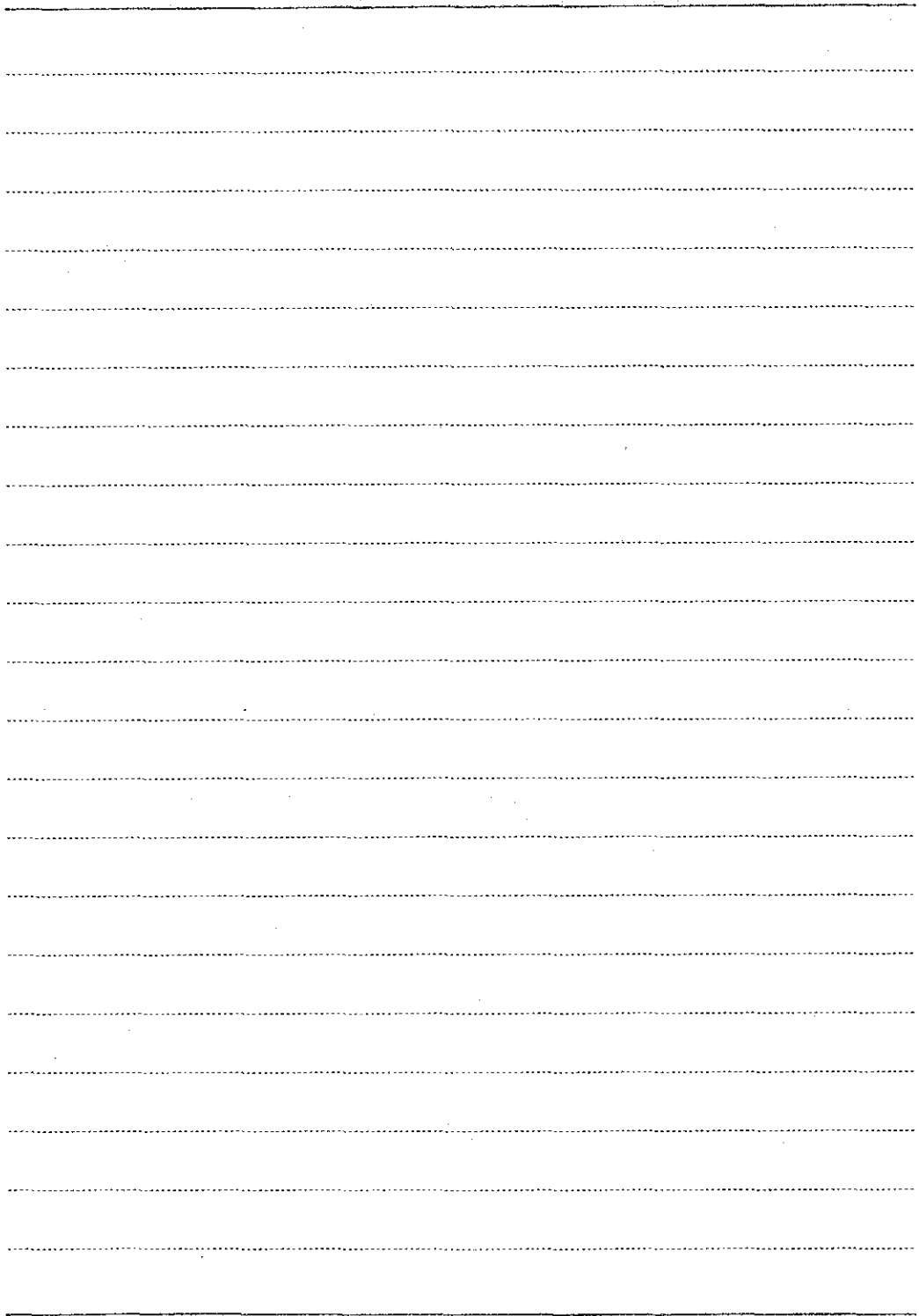
(1) 当国では、現地調達すべき機材の国産はほとんど無く。総て輸入である。

(2) 当国は内陸国で輸送手段が乏しく、輸入に時間がかかる。

(3) 権限が上層部の一部に集中しているため、書類の流れが遅い。

(4) 内国輸送費等ローカル・コストの負担が困難である。





ペ ル ー

I 本邦からの購送

1. 一 般 事 情

無税通関手続きが複雑で、現地側の機材引取り費用の予算手当を欠く場合もあって機材の引取りにかなりの日数を要している。

また、空港内部の管理不行届きのため、機材の部品などが紛失するケースもみられる。

2. 梱包について

荷受地は、湿度が高いので精密な機材については防湿梱包を行うこと。

携行機材の場合、段ボールと箱で持ち込む場合があるが、当国関税は例外なく開函検査するので、その後、再梱包に多くの手間と時間を必要とする。このため、段ボール箱は出来るかぎり避けるようにすることが必要である。

3. 盗難防止措置について

盗難事件の大半は、税関検査までの間に起り、責任の所在も不明確であるため、梱包等の改善のみでは、盗難防止につながらないが、防止措置として明らかに中味が解るような表示はさけること。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

可及的速やかに船積書類を送付すること。

(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	30 日
最 長 日 数	120 日	120 日
平 均 日 数	90 日	90 日

長期間要した主な理由

無税通関手続きが複雑な上、現地側に引取り費用の手当がなされていない。

(3) 関税について

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業者の主たる取扱者
現在のカウンターパート

(5) その他問題点

携行機材で、同種の物品が多数同一梱包になる場合は、殆んど税関で一時預りとなっている。従って必要最少限のものについてのみ携行するよう留意のこと。

5. 保険の付保期間

海送、陸送 共に 180～210 日間

6. 港湾の状況

(1) 機材陸上げの港湾名

リマ市向け カヤオ港

アレキパ市向け マタラニ港

(2) 沖待ち、滞貨の有無

港湾スト、税関ストに遭遇した場合、沖待ち、滞貨が発生する。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

設備は旧式で、コンテナ用の埠頭はない。

JICAによりカオヤ港整備に関する開発調査を実施した。

(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

左

イ. 車体の色

特にない

ウ. 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
安全シートベルトの備付が義務付けられている。

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

オ. そ の 他

(2) 電気事情

ア. 電 圧

単 相 220 V

イ. 電圧の変動幅

不安定

ウ. サイクル数

60 Hz (アレキープでは 50 Hz)

エ. プラグ型

オ. そ の 他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパン

イ. カロリー数

ウ. そ の 他

(4) 水道事情

水道は硬質で、石灰分が多い。

II 現 地 調 達

1. 一 般 事 項

アフターサービスを受けられること、輸送時の損傷、盗難が避けられることなど有利な点はあるが、価格面で相当割高となる場合がある。

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

一般的商品では特になし。

(2) 国産品奨励品目

輸入自由化政策が実施されているため、現在のところ特に奨励品目として規定されたものはない。

3. 現地調達が合理的とみられる品目について

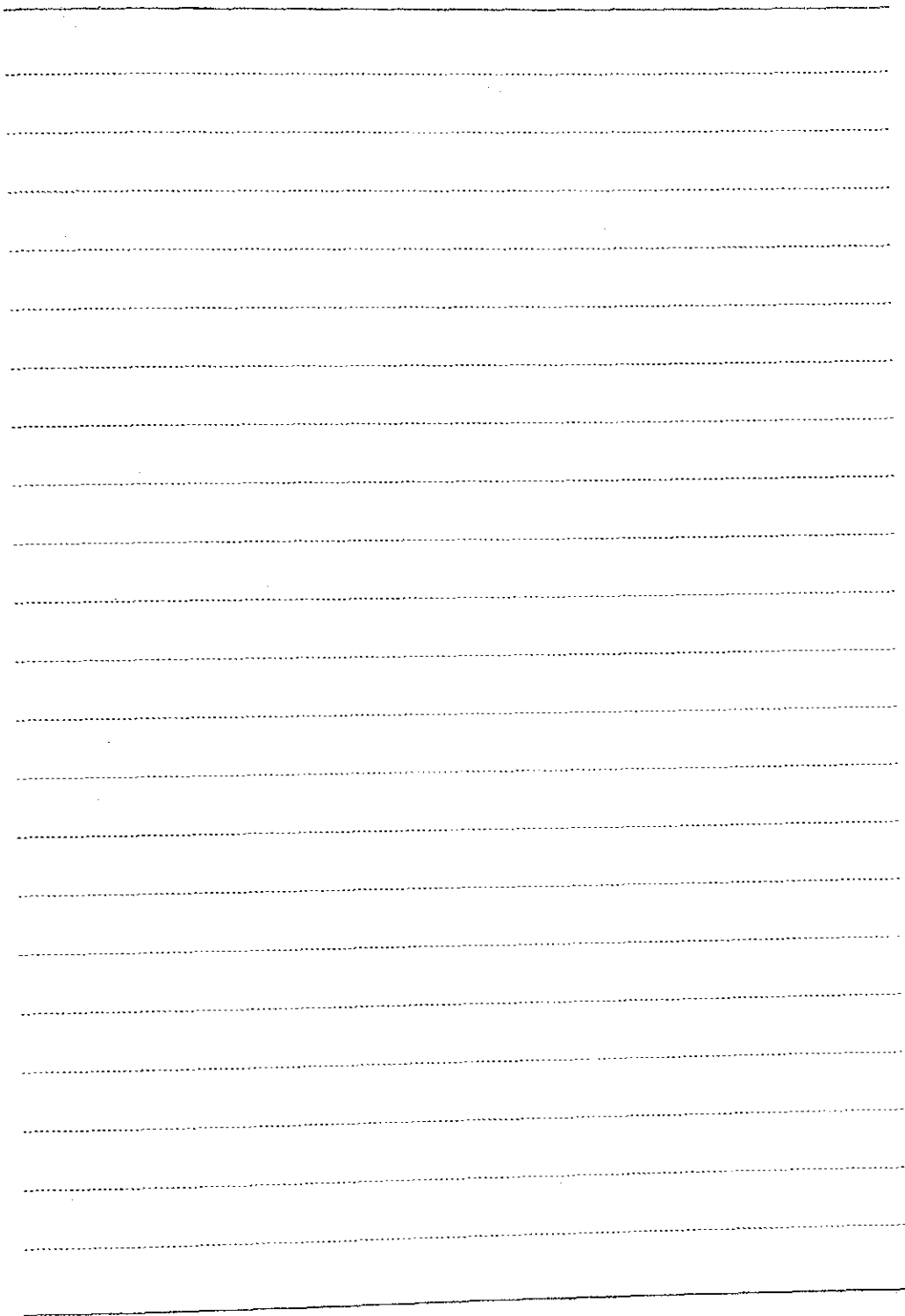
日本での購入手続及び輸送日数を考慮すれば、次の様な品目が一応考えられる。

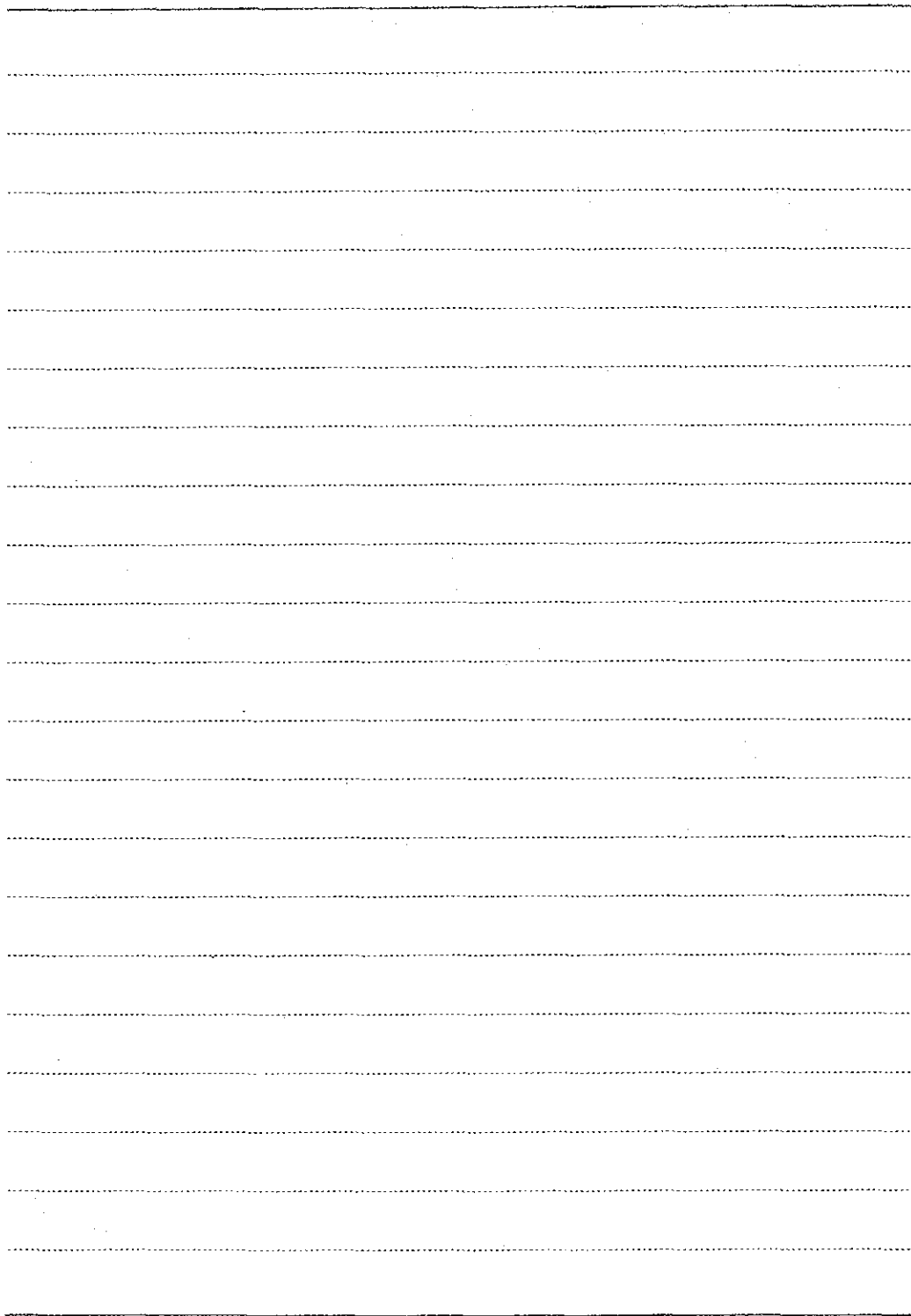
- 車 輛：自動車、ジープ、ステーションワゴン、農業、土木車輛
(国産化外国製品)
- 事務機器：複写機、タイプライター (輸 入)
- 事務用品：事務用消耗品 (国 産)
- 電気器具：電気製品一般(テープレコーダー、冷蔵庫、風扇機等)
(国産化外国製品又は輸入品)
- 通信機器：無線機 (輸 入)
- 家具類 (国 産)

4. 現地調達に際しての免税の有無

ペルー政府に供与することを前提として現地生産車輛を購入する場合には、免税の適用を受けられる。

その他の品目については免税の適用はない。





オセアニア及び
ヨーロッパ地域

フ イ ー ジ ー	298
パプア・ニューギニア	301
西 サ モ ア	307

フィジー

I 本邦からの購送

1. 一般事項

2. 梱包について

供与機材の全てが、当国の首都に在るスヴァ港において陸揚げされ、同港には約5万トン級の船舶までが接岸可能である。施設は完備しており、又、大型トレーラーもあるが、供与先へ搬入の際、道路、格納庫等の問題もあり、10m³、10トン以下の梱包が望まれている。

雨期（11～6月）には、多量の降雨があり、湿度も非常に高くなるので、防雨（内側に処置）、防湿、防錆等特に配慮が必要である。

3. 盗難防止措置について

梱包が破損していない場合、盗難の心配は程んどないが、車輦内またそのトランク内には、附属品、その他物品は入れず別梱包とすることがベターである。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

供与機材の輸入手続は、日本大使館に送付される船積書類が担当者に手交され、担当者は、大蔵省、政府供給局に提出し、同局が手続を実施するのが通例である。同局における手続は迅速で1～2日で終了するが、船積書類が大使館に到着するのが、パウチが週1便で遅いため、常に同局のどく促を受けていることもあり、入手後至急送付することが重要である。

(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	1日	1日
最長日数	10日	5日
平均日数	5日	3日

長期間要した理由

船積書類の遅れによる。写を本部が入手後直ちに当事務所へ送付すれば、正式手続は後廻しにして引取ることも可能である。

(3) 関税について

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送業務の主たる取扱者
通関手続は、大蔵省、政府供給局が行い、プロジェクト・サイトまでは同局の指定業者が取扱う。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

- (1) 海送 90日
- (2) 空送 30日

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

外航船で、且つ、定期船は、スヴァ港にのみ入港し、同港で陸揚げする。

(2) 沖待ち、滞貨の有無

程んど無い。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

スヴァ港は1埠頭のみであるが、クレーン、大型、小型、フォークリフトも多数所有し、陸揚げ作業はスムーズに実施されている。倉庫はあるが十分でなく、一時的に大きな荷物は、野積みされるケースがある。

(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

右ハンドル

イ. 車体の色

白系統が熱帯のため無難である。特に禁止されている色はない。

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

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

普通車はガソリン、4輪駆動車はディーゼルが望ましい。

オ. そ の 他

① 冷房装置をつけること。

② 一般車、4輪駆動車、マイクロバス等全ての日本メーカー製車輛が輸入されている。トヨタ、ニッサン、三菱、マツダの順である。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

240 V 単 相

415 V 三 相

イ. 電圧の変動幅

上下10%位

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型

3ピン平型

オ. そ の 他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

フィージー

プロパンガス

イ. カロリー数

ウ. そ の 他

(4) 水道事情

都市には水道施設があり、水道水はそのまま飲むことが出来、水質も良い。地方では井戸水を利用している。

II 現 地 調 達

1. 一 般 事 情

工業製品の程んどは輸入に頼っており、当国で生産している製品は、砂糖、セメント（石灰岩は輸入）、木製の家具、事務机位の物である。従って、全工業製品が輸入可能であるが、一般的に需要の少ないものについては期日を要する。車輛、事務機器、事務用品、視聴覚機器、弱電機器等は品物も豊富で即時購入が可能である。

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

麻薬、武器、ポルノフィルム、植物、動物

(2) 国産品奨励品目

特になし

3. 現地調達合理的とみられる品目

(1) 事務機品

複写機、タイプライター、机、椅子、書棚、キャビネット

(2) 事務用品

文房具等（但し、方眼紙、トレーシングペーパー等特殊な品を除く）

(3) 視聴覚機器

カメラ、8 mm 映写機、スライドプロジェクター、ビデオセット

(4) 車 輛

オートバイ、乗用車、四輪駆動車、バンタイプ乗用車、マイクロバス

(5) 電気機器

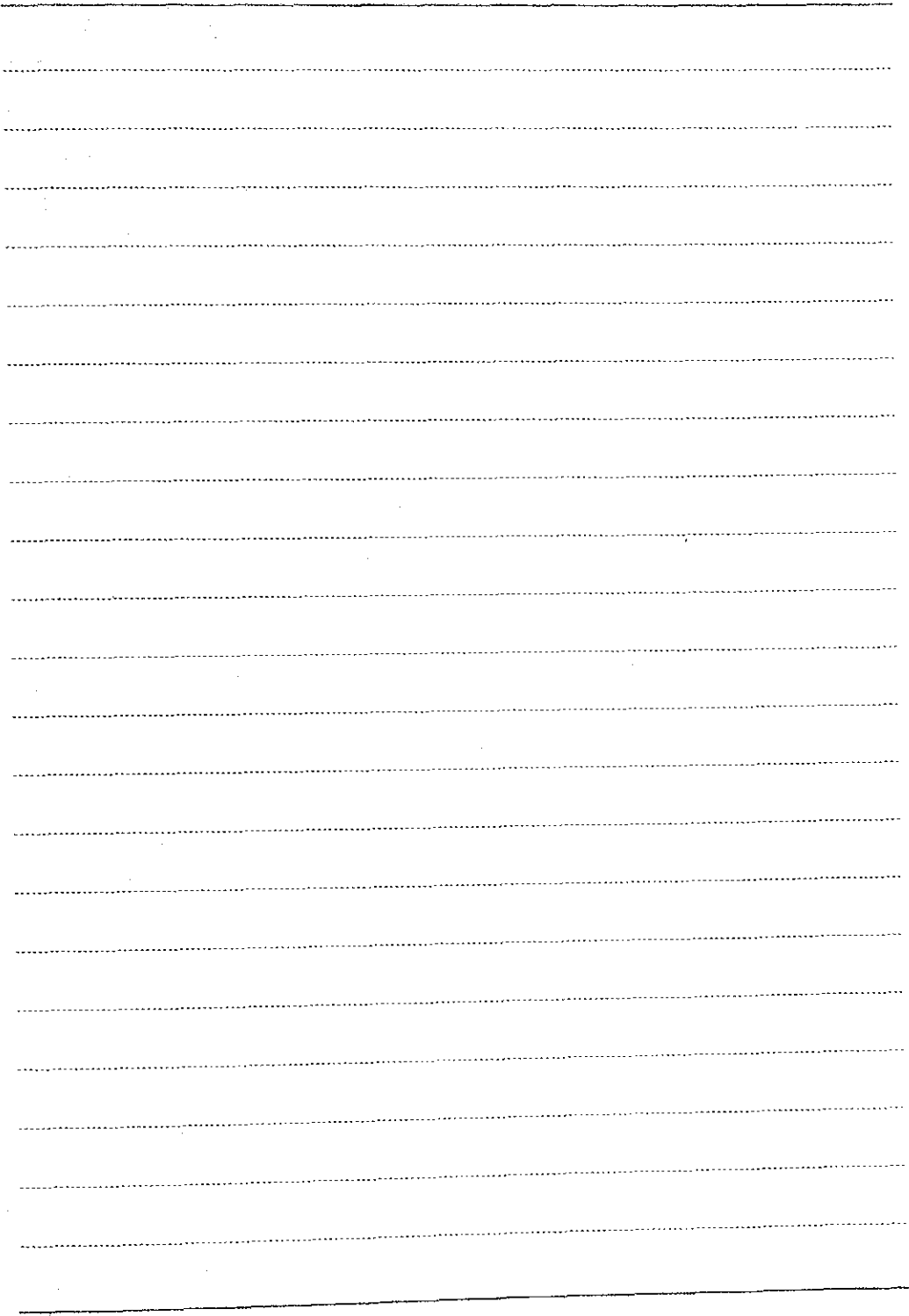
冷蔵庫、冷凍庫、電気湯沸器、エアコン

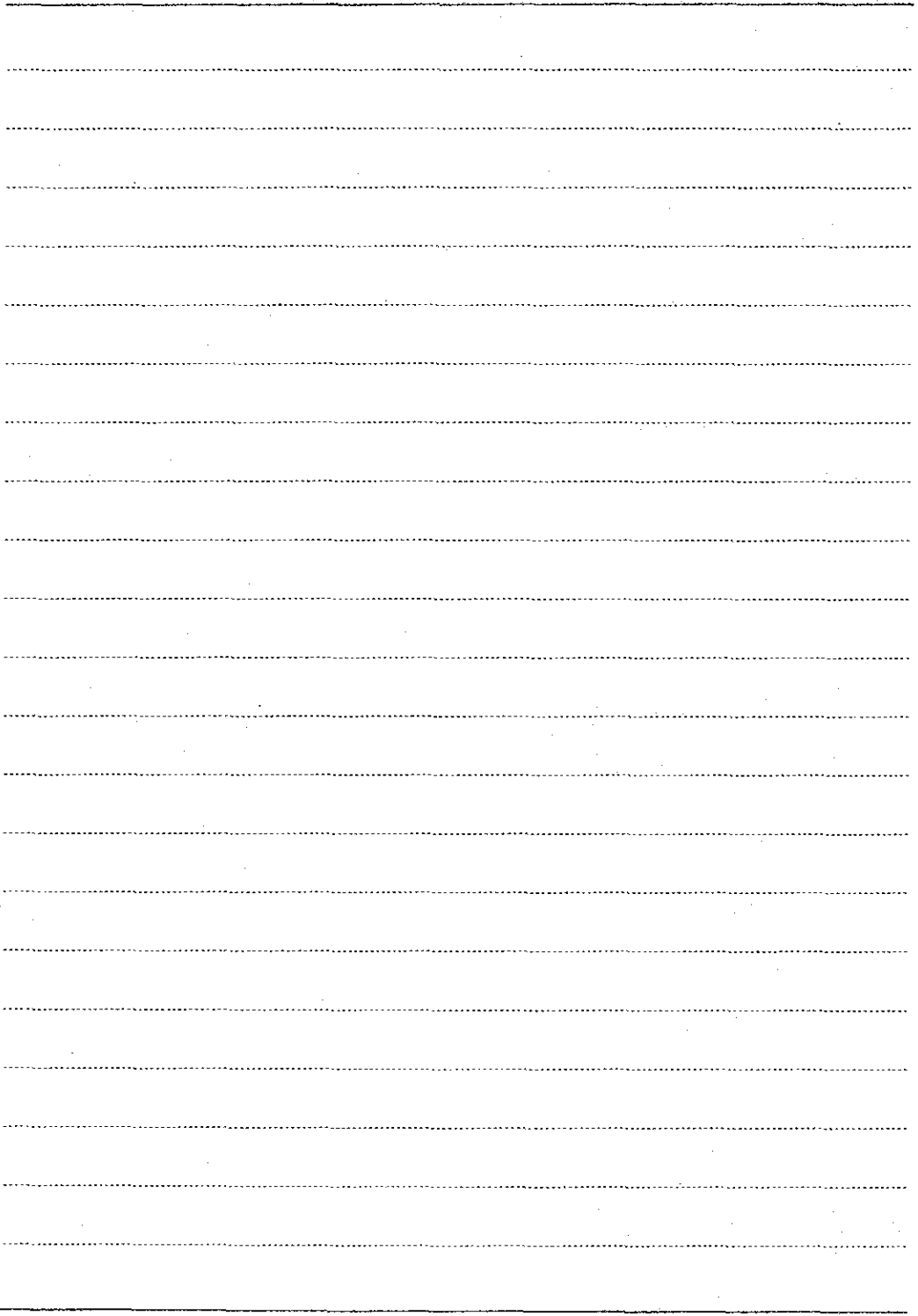
(6) 工 具

一般工具

4. 現地調達に際しての免税の有無

車輛、複写機等高額なものについては、大蔵省の許可を取り、無税で購入出来る。





パプア・ニューギニア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

通関手続きにおいても、また梱包に対しても、特に問題とすべきことは見当らない。ただ、海送の場合、機材を陸揚港から引取り、これを供与先まで運ぶ場合、地域によっては陸路輸送ができないことがある。このようなときは別に空輸の方法を考えなければならないため、当国への機材輸送は、仕向先に応じ陸揚港をいずれにするかを事前に十分調査しておくべきである。また国内空輸をするときは荷物の重量および容積に対する制限もあり、考慮する必要がある。

2. 梱包について

(1) 港湾施設は小さい港ではあるが、一通り完備し荷扱も極めて丁寧で格別の配慮を必要としない。

但し、バースがせまいため、沖待ちまたはトランジット等があり、このようなときの貨物に対する荷扱いを考慮する必要がある。

(2) 国内輸送は、陸路輸送が地域によって出来ないところがあり、空送によることとなるが、この場合は重量および梱包の大きさに制限がある。

(3) パプアニューギニア国内のどの港を仕向港とするかは極めて重要な留意点である。

3. 盗難防止措置について

格別の配慮の必要はない。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

機材が本邦を発送された時点で速やかに B/L 等の Document を入手出来れば、引取りには格別の問題はない。

むしろパプアニューギニアでは、車輛（特別仕様は除く）の大部分が日本製であり、保税車輛を無税購入することも可能なので、現地購入の方が有利である。

(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	3日	1日
最長日数	15日	10日
平均日数	7日	3日

長期間要した主な理由

供与先関係省庁の事務処理の遅延。

(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
供与先機関（受取人）

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

現行で十分

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

- Port Moresby ○ Kieta ○ Wewak ○ Lae
- Kavieng ○ Rabaul ○ Madang

(2) 沖待ち、滞貨の有無

全体的に非常にスムーズである。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

港湾はそれぞれ大きくはないが、一応現状の荷扱い量には十分に機能している。

(4) そ の 他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輦

ア. ハンドルの位置

右ハンドル

イ. 車体の色

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

義務付けてはいないが、安全装具は必要。

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

ガソリンも重油も小売価格がほぼ同価格なので、整備、修理の観点からガソリン仕様が良い。

オ. そ の 他

現地購入でも、特殊仕様の車以外はほとんどの日本製車輛が入手可能である。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

240 V

イ. 電圧の変動幅

240 V～180 V

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型



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

8,000 Cal

ウ. その他

(4) 水道事情

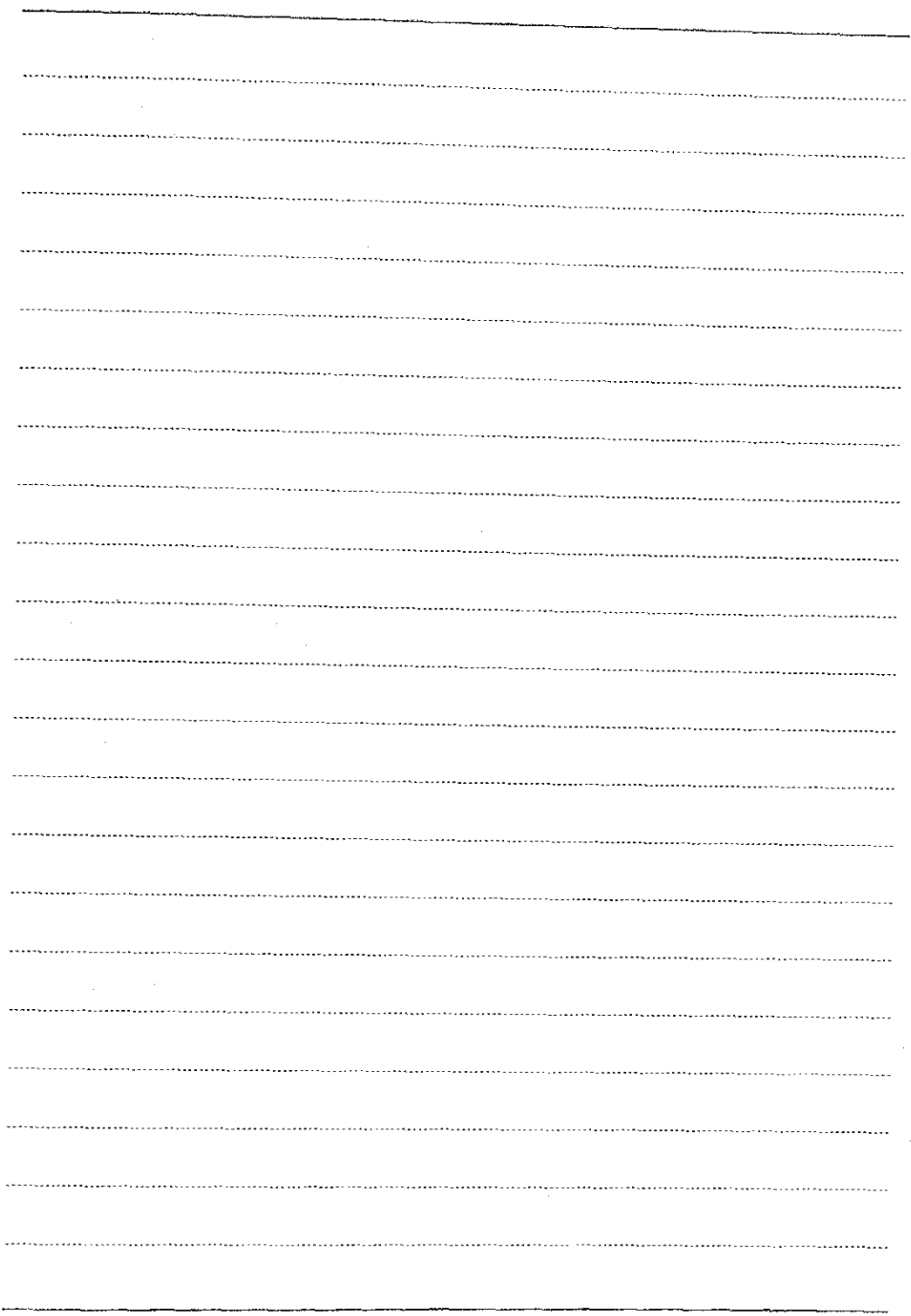
主要都市部では水道設備が完備（乾期にはしばしば断水あり。）、地方部は天水（大部分の家が雨水タンクを備えている。）。

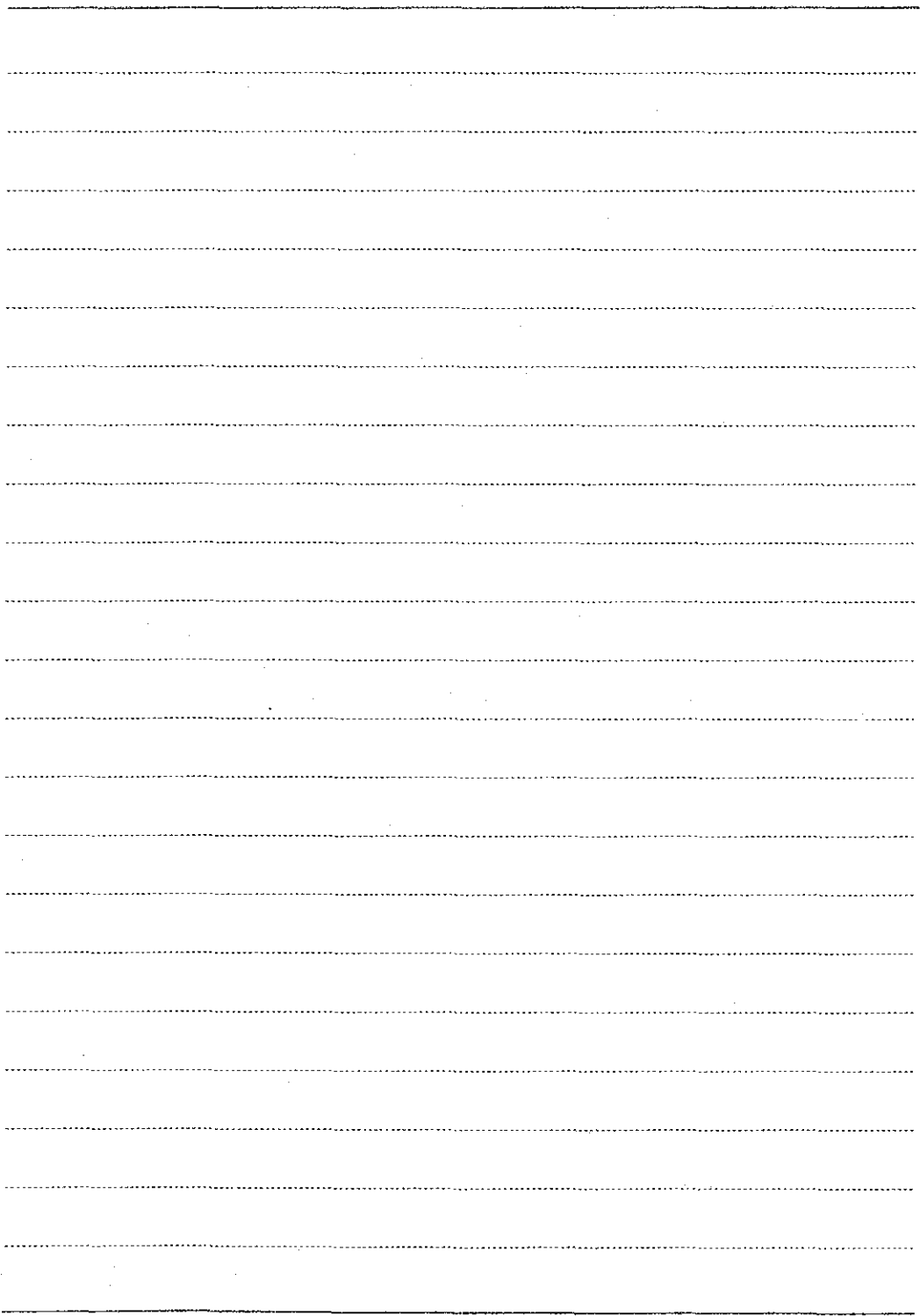
8. その他留意すべき事項

特にないが価格の点は別にして、特殊用途のものを除く一般的な機器、機材はその大部分が現地購入可能であり、また豪州で購入可能なものならば注文により1カ月以内には入手することができる。

II 現地調達

未調査





西サモア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

機材購送にはこれといった問題点はみられない。ただ、たえず海風にさらされるところでもあり、梱包について精密機器のように特殊のものは、防湿に対する配慮が必要である。また、車輛等の戸外で使用するものは、同様な理由で箇所により錆の発生が早く、発注の際メーカーには、これに対する処理を依頼しておくべきである。

2. 梱包について

本邦からの海上輸送はほとんどコンテナ船で行われており、通常のコンテナに収容できる容量のものであれば問題ない。防湿・防塵についても倉庫が完備しているし、引取りも比較的容易であるため、特殊な機材を除けば特に配慮する必要はない。

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

B/L等通関に必要な書類は、早急に送付すること。

(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	3日	2日
最長日数	15日	10日
平均日数	7日	4日

長期間要した主な理由

イースターホリデイ、独立記念日およびクリスマス前後に機材が到着した場合、通関手続きが進められず、通常必要とする以上の日数を考えておかねばならない。

(3) 関税について

例外なく無税通関であり問題はない。

(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

原則として西サモア政府の関係省庁であるが、小型の機材の場合便宜上 JOCV 駐在員事務所の現地人に取扱わせることもある。

(5) その他問題点

特になし。

5. 保険の付保期間

海送：4 カ月

空送：2 カ月

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 機材陸揚げの港湾名

ウポル島の場合 アピア (Apia)

サヴァイイ島の場合 サレロロガ (Salelologa)

(2) 沖待ち、滞貨の有無

アピア港の場合でも大型船 (7,000 トン級) 1 隻の接岸で岸壁はふさがるので、沖待ちはしばしばみられる。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

外洋船が接岸できる岸壁に 1 埠頭あるのみ。クレーンは陸上にはなく、貨物の揚げ降しは船舶のクレーンに頼っている。降された貨物は、フォークリフトで保税倉庫に運ばれ保管される。保税倉庫の設備は良好である。

(4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輦

ア. ハンドルの位置

左 側

イ. 車体の色

特に留意する必要はない。

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

すべて義務付はなし。

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

年中塩風にさらされるので防錆措置が望まれる。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

240 V

イ. 電圧の変動幅

通常 5 %

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型

ニュージーランド・スタンダード型 (イ)

オ. そ の 他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガスのみ

イ. カロリー数

ウ. そ の 他

(1) 水道事情

すべて天水のままである。水道のある地域でもその水は川から直接取水したものであり、濁っているのが普通。

II 現 地 調 達

日本での購入手続及び輸送日数を考慮すれば、価格面で相当割高となる場合があるが、次の品目については現地調達が適当と考えられる。

- 車 輦：自動車，単車
- 事務機器：複写機，タイプライター
- 事務用品：事務用消耗品
- 電気機器：カセットコーダー，冷蔵庫，扇風機等

しかし、部品の入手が困難なため緊急を要しない機材は、本邦購送が適当である。

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

資 料

- (1) 機材陸場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
調共第 6 - 1 号 (58. 6. 17)
- (3) 資機材の原地調達について (照会) …………… 322
調共第 10 - 1 号 (56. 10. 15)
- (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
調共第 6 - 1 号 (57. 6. 24)

機材陸揚後から通関引取りまでの所要日数

(アジア地域)

(過去の事例から海外事務所長報告)

59.10.31

国名	海送の場合			空送の場合			引取りまでに長期間を要した主な理由
	最 短	最 長	平 均	最 短	最 長	平 均	
ハンガラディン	1カ月	1年6カ月	5カ月	3日	1年以上	3カ月	供与機材であっても価格の凡そ100%の関税が課せられ受入機関における関税負担の予算措置に時間を要した。 供与機材の一部が海送中に輸入禁止品目となったため手続に手間だった。
ブルマ	26	116	70	1	84	約60	受入れ機関の不慣れ、責任者の長期出張。
中国	15	30	25	2	8	4~5	中国民航・港湾港務局からの機材到着通知発信が遅れた。 荷受人住所がはっきりしていなかった。
インド	11	31	-	11	28	-	通関は4~10日で終了するが、ボンベイ〜ニューデリー間は、トラックで4日、貨車では3週間を要する。
インドネシア	15	1年以上	90	3	1年以上	30	受入機関の引取り予算確保困難のため。
マレーシア	10	30	15	10	30	10	関係当局が始めての取扱いで、手続きに不慣れであったこと、マ側が選定する通関業者の不慣れなこと。
ネパール	15	180	30~40	2	80	10~15	輸入許可免税措置に手間だったため。
パキスタン	25	40	30	10	20	15	内陸輸送が順調でないため、カラチ港に足止めされることが多い。特に鉄道輸送は、貨車待ちに2週間を要することもある。
フィリピン	20	100~120	35~40	6	14	10	輸入運に対しては高額な税金がかけられており、免税を受けるための書類審査は厳密で、大蔵省等のスクリーニングに長時間を要する。
シンガポール	8	7	5	1	2	2	
スリランカ	6	20	10	6	20	10	スリランカ外務省が手薄なこと、所要書類の不備のため。
タイ	30~46	70	57	8	23	15	B/Lオリジナルの到着の遅れ。DTECと税関当局の事務手続きの遅れ。倉庫保管料等引取り経費の予算措置の遅れ等のため。

(中近東地域)

国名	海送の場合			空送の場合			引取りまでに長期間を要した主な理由
	最 短	最 長	平 均	最 短	最 長	平 均	
エジプト	30	1年以上	3~4カ月	3	1年以上	80	R/Dについて、事項毎かつその都度承認手続きが必要であり、また受入機関の事務不慣れなため。
モロッコ	30	90	70~80	7	22	14	免税手続きの遅れ、引取費用の支払遅延のため。
サウジアラビア	7	30	14	2	14	7	税関内の書類処理の非効率、また倉庫収容後その上に他の荷物か置かれたため、見付けるのに時間を要した。
シリア	7	365	-	5~65	330	-	通関書類をアラビア語に翻訳すること、引取機関の不慣れで引取費用の負担に時間を要した。
チュニジア	60	約 100	-	15	30	20	無税通関申請の時、ラマダン(6月)バカンス(7~9月)の時期と重なった。

(アフリカ地域)

エチオピア	14	30	21	5	14	7	国内輸送車りようが少ないため、その確保に手間どった。
ガーナ	7	30	15	1	7	2~3	船便各確認に手間どった。また倉庫が狭く山積のなから探すのに時間を要した。
ケニア	7	90	30	4	14	8	無税通関の許可をケニア政府より取得するのに3~7日を要する。通関手続き自体が遅れる場合もしばしばみられる。
マラウイ	(判明せず)			8	26	10	空港での滞貨
タンザニア	7	69	14	1	41	3	港からプロジェクサイトまで400Kmあり、輸送燃料確保に手間どった。
ザンビア	80	90	60	7	28	17	無税通関手続き、ならびダレサラムからザンビアまでの輸送に大蔵大臣のサインを必要とする。 (大臣は首相業務)

(中南米地域)

国名	海送の場合			空送の場合			引取りまでに長期間を要した主な理由
	最 短	最 長	平 均	最 短	最 長	平 均	
アルゼンティン	6	60	30	6	80	20	ケースに破損があり、保険代理人立合い等の手続きに日数を要した。
ボリヴァア	18	60	20~25	5	30	10	通関手続業者がチリの業者であったこと。陸送用のトラックが不足していたため。
ブラジル	11	90	60	7	120	30	先端技術機材のため特別情報局のチェックがあったこと、港湾税、商船税の免税手続きに時間を要した。
チリ	16	200	80	1.5時間	10	3	通関業者が不慣れたため。
コロンビア	80	120	60	(同)	(同)	(同)	海送も陸送も通関日数は同じである。遅れは免税手続きのため。
ドミニカ協和国	10	60	80	7	80	15	受入機関が不慣れたため。
ホンジュラス	15	155	60	14	120	50	受入機関予算手続遅延のため。
メキシコ	40	200	80	20	150	50	無税通関、付加価値税の免除手続きに日数を要し、加えて倉庫料の予算措置に日数を要した。
パラグアイ	35	360	-	4	90	-	輸入許可、無税通関手続きのため。
ペルー	30	120	90	30	120	90	無税通関手続き、ならびに引取費用の手当がつかなかったため。

(太平洋州地域)

フィジー	1	10	5	1	5	3	船積書類の遅れのため。
バプア・ニューギニア	3	15	7	1	10	3	受入機関の事務遅延のため。
西サモア	3	15	7	2	10	3	祝祭日にあたったため。

昭和58年6月17日

在 外 機 関 長 殿

機材調達の手引「国別編」の作成について（依頼）

標記手引の作成については、先に本部において開催された在外機関長会議において調査方お願いしたところであるが、下記により調査のうえ報告方よろしくお願ひする。

記

1. 作成の目的

機材購送については、適切かつ迅速に購送すべく努力しているところであるが、各国の事情は必ずしも一様ではなく、それぞれの国によって、また地域によって事情が異なる。このため、機材の選定、引取り、据付、その他使用上等において思わぬ問題を生じている場合がある。かかる問題の発生を未然に防ぐため、それぞれの国の事情を事前に把握のうえ、適切に対処すべく機材調達の手引「国別編」を作成するものである。

2. 調査内容

別添調査票に一応の調査項目を掲げた。これらの調査項目だけでは責任国の事情を把握するためには、不十分な点もあろうかと思われる。相手国政府のプロジェクト・サイト、専門家等の意見も徴し、不十分な点は独自の項を設けて記載願ひたい。

なお、現地調達については、調共第 10 - 1 号 (56. 10. 15 付) 「資機材の現地調達について（照会）」に関する報告書に基づき「国別編」に記載することとして、今回は調査項目から除外した。

3. 報告期限

昭和 58 年 8 月 31 日

添付：機材調達の手引「国別編」作成のための調査票 1 部

以 上

機材調達の手引「国別編」作成のための調査票

1. 過去に機材の通関、内陸輸送（プロジェクト・サイトまでの輸送も含む）開梱据付等で問題のあった事例を列举し、問題が生じた原因、改善意見を記載願いたい。

問題の事例	原 因	改 善 意 見

2. 梱包について

港湾施設、クレーンの能力、国内輸送における積降しからみた梱包の大きさ、重量ならびに防湿、防塵等配慮すべき事項。

3. 盗難防止措置について

盗難防止のため、スチール・ケースによる梱包とか、車輛の付属品は取り外して別梱包するとか、明らかに中味が解るような梱包の表示は避けるべきであるとか、配慮措置すべき事項。

4. 通関について

(1) 国によっては、車輛は事前に輸入手続を要するなどの例があるが、通関を円滑に行うために配慮あるいは事前に措置すべき事項。

(2) 機材陸揚げ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	_____ 日	_____ 日
最 長 日 数	_____ 日	_____ 日
平 均 日 数	_____ 日	_____ 日

長期間要したものはその理由を記載願いたい。

(3) 供与機材は無税通関が原則であるが、国によって関税等を課せられ、この

ため機材引取りに思わぬ日数を要しているケースもみられるが、そのような例があれば記載願いたい。この場合の所要経費、経費の負担先等も併せて記載願いたい。

- (4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送業務は主として誰が取扱っているか。
- (5) その他問題点
5. 機材の引取りの所要日数等を考慮して保険の付保期間はどの程度の日数が必要か。(海送, 空送)
6. 港湾の状況
 - (1) 機材陸揚げの港湾名
同じ国であっても、地域によって陸揚港の異なる場合は、地域毎の陸揚港湾名を記載のこと。
 - (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 輦
 - イ. ハンドルの位置
 - ロ. 車体の色
 - ハ. 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
 - ニ. 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
 - ホ. その他
 - (2) 電気事情
 - イ. 電圧 ロ. 電圧の変動幅 ハ. サイクル数 ニ. プラグ型
 - ホ. その他
 - (3) ガス事情
 - イ. ガスの種類 ロ. カロリー数 ハ. その他
 - (4) 水道事情

8. その他留意すべき事項

昭和56年10月15日

海 外 事 務 所 の 長 殿

調 達 部 長

資機材の現地調達について（照会）

標記については、先の在外機関長会議において、中間的なものではあるが、本部における検討結果の概要を資料として配布し説明したところであるが、改めて配布資料を添付するので、これを参考に下記につき検討、調査の上、別添様式に11月末までに回報願いたい。

記

〔別紙様式調査項目〕

1. 現地調達に関する貴見
 - (1) 現地調達に関する諸規程について
 - (2) 現地調達のメリット及びデメリット
 - (3) 問題点
 - (4) その他専門家意見等
 2. 任国における輸入禁止品目及び国産品奨励品目について
 3. 現地調達による方法が、合理的とみられる品目について
 4. 現地調達の実績を有する事務所については、2～3事例を報告願いたい。
 - (1) 見積書の取得状況
 - (2) 契約書（写）
 - (3) その他参考資料
 5. 現地調達に際しての免税の有無
 6. その他参考事情
- 別添添付 参考資料（省略）

調 共 第 6-1号

昭和57年6月24日

関 係 各 部 長
海外事務所の長 殿

調 達 部 長

資機材の現地調達について

標記については、往信調共第10-1号（昭和56年10月15日付）により貴海外事務所から聴取した意見を含め検討した結果、当面、別紙(1)の通り実施することとしたので通知します。

なお、各海外事務所からの意見を別紙(2)の通り取りまとめたので、参考のため添付します。

添付書類

- 別紙 (1) 機材の現地調達について
- 別紙 (2) 現地調達照会事項に対する回答（略）

現地調達について

I 総論

1. 現地調達のとらえ方

現地調達は、開発プロジェクト等技術協力の円滑な実施を計る手段としてとらえる。

2. 現地調達のすすめ方

(1) 人員の強化について

現地調達を実施するについては、業務量増大につながるので海外事務所からは人員増強の要望が強い。しかし現状は直ちに、人員の増強は困難な情勢にあるとみられるので当面は専門家、調整員等の協力も得つつ可能な範囲において実施して行かざるを得ない。

(2) 規程、通達等の改正について

イ. 現地調達について、会計手続の例外規程の制定等を求める要望が少なくないが、それぞれの国によって実情を異にするので、一般的な例外規程等の新たな制定は困難である。(現行規程の運用で実施できる余地がある)

ロ. 従って可能な範囲において現地調達を実施すること。

ハ. 実態調査等の結果、その国の特殊性が明らかになったときは、個別にその実情に即した方法を検討していくこと等、個々に資料の充実経験の積重ねにより対処していくほかないと考えている。

3. 現地調達の取扱い

ア. 先に海外事務所長から現地調達の方が合理的なものとして提案された機材から現地調達を進めるものとし、特に車輛、事務機器等については、可能な範囲において現地調達によるものとする。

イ. 海外事務所のうち当面契約担当役事務所を中心に現地調達を進めていくこととする。

ただし、会計事務所における現地調達の実施を否定するものではなく、会計役事務所においても可能な範囲において実施願いたい。

(注) その理由は、契約担当役事務所は、現地調達承認と予算の示達を受けた段階で、購入し得る（資金は別途資金計画によって送金を受ければよい。）が、会計事務所は現地調達承認の都度前渡資金の送金通知と送金のない限り購入出来ない。

かかる点から契約担当役事務所は手持資金、手続等権限の範囲、人員からみて現地調達を実施し易い態勢にあることによる。

ウ. 国によって機材を容易に入手出来る国、全く入手困難な国などがありそれぞれの国でも地域によって事情が異なり、また事務所のステータスによる困難も予想されるので統一的に取扱うこと自体問題があろうから、各事務所の判断に基いて現地調達を実施するものとする。

II 海外事務所長に対する本部の方針

海外事務所長所意見	本部の方針	備考
〔現地調達に関する諸規程について〕		
<p>1. 会計規程について</p> <p>海外の実情に適合した大巾に簡素化された規程を作成すべきである。</p> <p>その理由としては</p> <p>(1) 見積書の徴収が困難である。</p> <p>(2) 見積書の有効期間が短い。</p> <p>(3) 頭金の支払いを求められることがある。</p>	<p>現地調達を行なう場合、海外事務所の契約担当役、又は会計役は、2つの手続を行なう必要がある。</p> <p>第1に、実行計画書を各事業部に提出して本部の承認を得、予算の示達又は前渡資金の送金を受けること。</p> <p>第2に、予算の示達又は前渡を受けた資金の範囲内で機材を購入すること。</p> <p>(購入の方法、予定価格の設定等を含む)。</p> <p>その何れの行為にも見積書が必要である。しかしそれぞれの国の商慣習として見積書の徴収が困難、あるいは有効期限が極めて短いといった場合、次のとおり取扱うものとする。</p> <p>(1) 見積書の徴収が困難な場合</p> <p>ア. 実行計画書の作成に当たって、先づ価格を調査すると共に、在庫の有無、納入期限等を確認し、これを調書として取りまとめ実行計画書に添付する。つまり調書をもって見積書に代えることが出来るものとする。</p> <p>イ. 予算の示達又は前渡金の送金を受け購入するに当たっては規程第50条に従って2人以上のものから見積書を徴さなければならない。</p> <p>ただし2人以上のものから見積書を徴するこ</p>	

とが困難な場合は契約担当役の判断によって、同条ただし書の条項を適用して1人の見積書でも差支えないことになっている。

ウ 購入は原則として競争入札によるものとするが、規定第49条の随意契約の要件として「外国で契約するとき」は随意契約によることができることになっているから、この条項を適用して随意契約によることは差支えない。

しかし基本原則はあくまでも競争入札が原則であることを踏まえ、随意契約は会計原則からすれば例外的な措置であるとの認識に立って、この条項の適用に当らなければならない。つまり随意契約によらざるを得ない理由を明らかにしておく必要がある。

エ 購入に当っては規程第51条により、予定価格の設定が必要である。現地調達においては実行計画の本部承認、予算の示達又は前途資金の送金を受けて予定価格を設定することとなる。

ただし契約細則第10条により、160万円を超えない物件の購入をするときは予定価格の設定は省略することが出来る。

(2) 見積書の有効期間が短い場合

見積書の有効期間が短いということは売手市場で物価の変動が激しいということであろうと思われる。

従って、問題点としては、実行計画書の提出から承認、示達又は前渡金を受けるまでの間に在庫が乏しく、先行き入荷の見通しの薄いものについては本邦購送によるものとし、在庫はあるが価格変動の激しい状況にある場合は了め実行計画にかかる状況の説明の上物価変動要素を織込んで実行計画額を策定して本部の承認、早期示達を求めるものとする。

ここで事務手続き上の問題として海外事務所長からも指摘を受けている処であるが、実行計画書の提出から承認、示達までの間の期間短縮であり、早急に対応の必要な案件についてはテレックスによる申請承認、予算の示達を行なうなど改善を図っていくことにしたい。

(3) 前払金等の支払いについて

規程第43条前払金及び概算払に関し定められており、この条項に該当する場合は、前払又は概算払を行なうことができる。

ただし、この場合将来のトラブルが生じないよう契約の相手方の信用状況を充分調査の上把握しておくと共に、場合によっては銀行保証を取りつけておく等万全の配慮が必要である。

なお契約については規程第52条に基づき、200万円を超えるものについては契約書の作成が必要であり、契約書の記載事項は規定第53条に契約の性質、目的に従い記載すべき事項が定められる。

2. 現地調達に関する調達について

(1) 現地調達の対象に供与機材、携行機材の他調査用機材も含めるべきである。

(2) 現地調達の要件に「据付工事等関連工事を必要とする時」を加えられたい。

同調達は調査用資機材も対象に含むものと解釈する。

要件(5)「現地調達が価格、アフターサービス等の点で有利であると認められる場合」に含むものと解釈する。

III 現地調達のメリット及びデメリットについて

メ リ ッ ト	デ メ リ ッ ト
<p>メリットに関し各事務所から寄せられた意見を総合すると次の通りである。</p> <p>1. 専門家の意見を反映し必要な機材が得られる。</p> <p>又専門家による品質のテスト、確認ができてこれらにより取得後のトラブルがなくなる。</p> <p>2. 現地に即応した機材の入手が可能となる。(現地の土壌に合ったトラクター等)</p> <p>3. 機材の据付、アフターサービスを含めた購入が出来る。</p> <p>又部品の補給も容易である。</p>	<p>デメリットに関し各事務所から寄せられた意見を総合すると次の通りである。</p> <p>1. 価格が割高である。</p> <p>2. 機材品質が劣る。</p> <p>3. 品数が少ない。</p> <p>4. 専門家にとって馴染みが薄く信頼性に欠ける。</p> <p>5. 標準規格がないため単体品による使用の場合問題は少ないが、他国からの輸入品との併用は無理がある。</p> <p>6. 機材は殆んど輸入品であるため、業者に入力させた場合入手するまでにかなりの日</p>

4. 日本からの購送と比較して短期間に入手出来る。
5. 通関手続きが不要となる。
6. 輸送中の盗難、破損がさけられる。
7. カウンターパートが機材に馴染み易く、又現地語によるカタログが取得出来る。
8. 機材の操作、デモンストレーション、指導を現地業者から受けられる。
9. 価格が安価で有利な場合がある。

数を要する。

又適当な輸入業者がない場合がある。

以上現地調査のメリット、デメリットは各国共通する点もあれば、各国の事情によって異なる点も見られる。

従って各国の事情に応じメリットの大なるものは現地調達を進め、デメリットとなるものは本邦購送によるものとし、本部としては一様に現地調達を進めるのではなく各国の事情に応じて対応することとしたい。

JICA