

調管
JR
83-7

機材調達の手引

《国別編》

JICA LIBRARY



1019271E4J

昭和59年3月

国際協力事業団
調達部

調 管
J R
8 3 - 7

国際協力事業団	
受入 月日 '84. 7. 11	000
登録No. 10482	36
	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。供与機材をより確実に、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把握しておくことが肝要と考えられ、先に作成した『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』は、巻末の添付資料(2)、(3)の調査票に対する海外事務所長報告ならびに昭和57年度第2/四半期～昭和58年度第1/四半期業務報告書、その他機材に関する海外事務所長報告に基づいて、昭和58年8月31日現在をもって編集した。

それぞれの国の状況、事情は刻々変化するものであるから、この『国別編』には、常に up-to-date の情報を収録し、あるいは差し換えして行く必要がある。ついては、状況の変化が生じた場合は、その都度調達部あて報告方お願いします。

なお、この『国別編』の作成は初めての試みであり、内容的には情報の収録洩れなど不備な点が多々あるかと思われるので、各位のご指摘をまって改善を計り、常に新たな情報を収録して行くことといたしたく、各位のご協力をお願いします。

昭和59年3月1日

調 達 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	(i)

アジア地域		アフリカ地域	
バングラデシュ	3	エチオピア	113
ビルマ	11	ガーナ	117
中国	19	ケニア	121
インド	25	マラウイ	127
インドネシア	29	タンザニア	131
マレーシア	43	ザンビア	139
ネパール	49		
パキスタン	55	中南米地域	
フィリピン	61	アルゼンティン	145
シンガポール	67	ボリヴィア	151
スリ・ランカ	71	ブラジル	161
タイ	75	チリ	173
		コロンビア	179
		ドミニカ共和国	185
		ホンジュラス	191
		メキシコ	197
		パラグアイ	209
		ペルー	217
中近東地域			
エジプト	85		
モロッコ	91		
サウディ・アラビア	95		
シリア	101		
チュニジア	107		

オセアニア及び ヨーロッパ地域	資 料
パプア・ニューギニア …………… 225	(1) 機材陸揚後から通関 引取りまでの所要日数 …………… 235
西 サ モ ア …………… 229	(2) 機材調達の手引「国 別編」の作成について …………… 238
	(3) 資機材の現地調達 について(照会) …………… 241
	(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) …………… 242

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なうこと。
- (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 Consignne 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送請求書付属書 - 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) 車両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，必ず同梱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。

- (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。

以 上

ア ジ ア 地 域

バングラデシュ	.....	3 頁
ビ ル マ	.....	11 頁
中 国	.....	19 頁
イ ン ド	.....	25 頁
インドネシア	.....	29 頁
マ レ イ シ ア	.....	43 頁
ネ パ ー ル	.....	49 頁
パ キ ス タ ン	.....	55 頁
フ ィ リ ピ ン	.....	61 頁
シンガポール	.....	67 頁
スリ・ランカ	.....	71 頁
タ イ	.....	75 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

1300cc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嚴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、嚴重に点検すること。

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

供与機材といえど、価格の凡そ100%の関税が課せられて、引取りまでに1年～1年6ヵ月を要している。

関税については、プロジェクトの受入機関が負担している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なわしておかねばならない。

なお引取りまでに1年～1年6ヵ月も要し、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、機材供与に当た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

チャ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嚴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 CDST の廃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年1ヵ月	当日	（但し日本側でCDST） を支払う
最長日数	1年6ヵ月	1年以上	
平均日数	1年3.5ヵ月	4ヵ月	

長期間要した主な理由

バ側でCDSTの準備に手間どったため。

(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、現にその様に取扱われている。

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事によって、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務の主たる取扱者

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 JICA の付保期間（海送 180 日，空送 30 日）以内に引取れた機材は殆どない。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あるため，機材の陸揚げ後，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

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

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、1300cc 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

50Hz

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いため高価、精密な機器に

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 1300 cc 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い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、150%～230%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（1300 cc 以下の排気量）

家庭用機器（冷蔵庫，エアコン，電気掃除機）

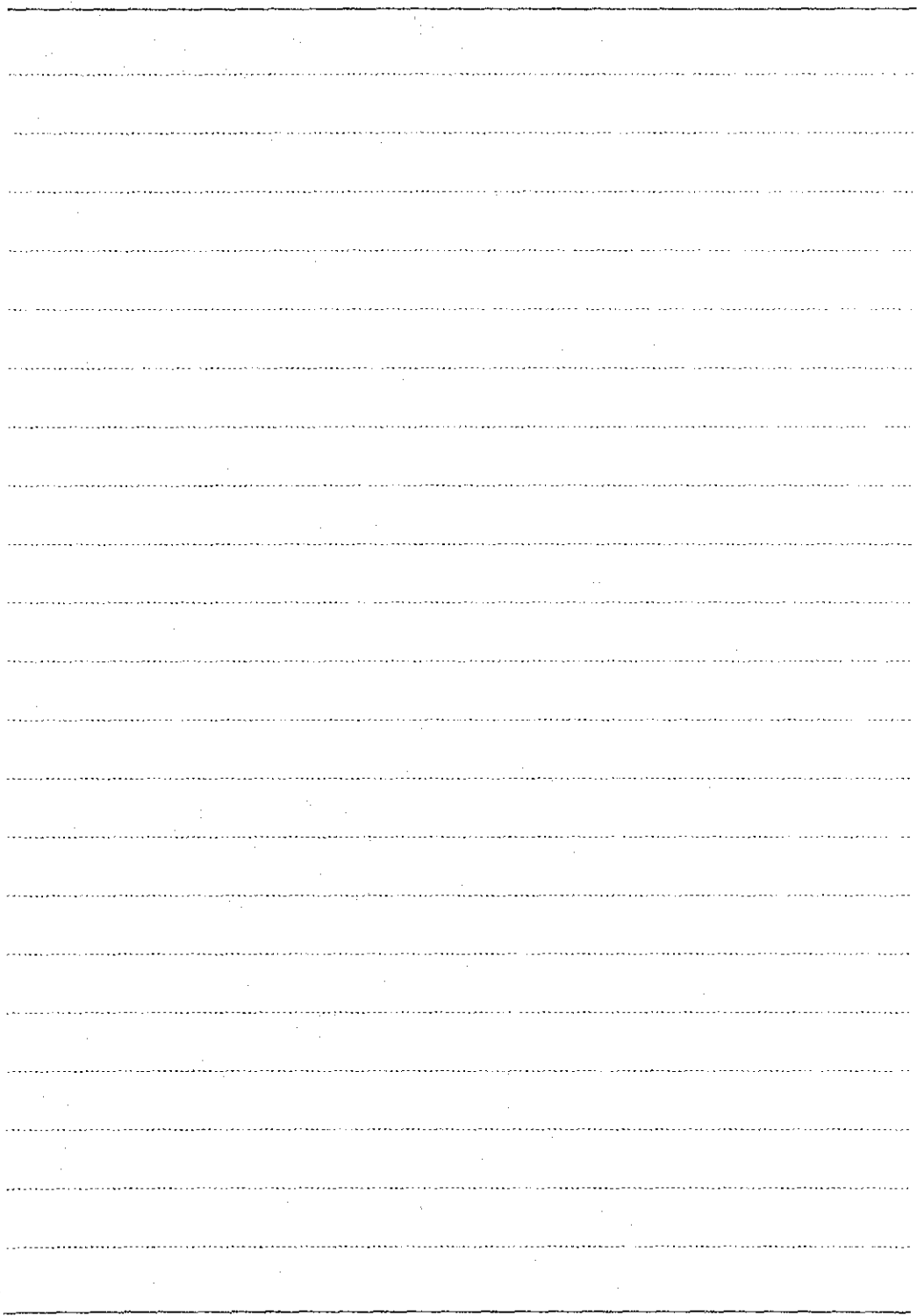
音響機器（ラジオ，テレビ，カセットレコーダー）

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」側受入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は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し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く

なければならない。

(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 Loller) 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さ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

港湾施設の情况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度のことでもあれば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 A 4 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、供与先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

岸壁が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 輦

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。
ガソリンが望ましい。ディーゼル油は入手困難

オ. その他

2000 cc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（A4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. 現地調達が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）。闇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1000チャット）。

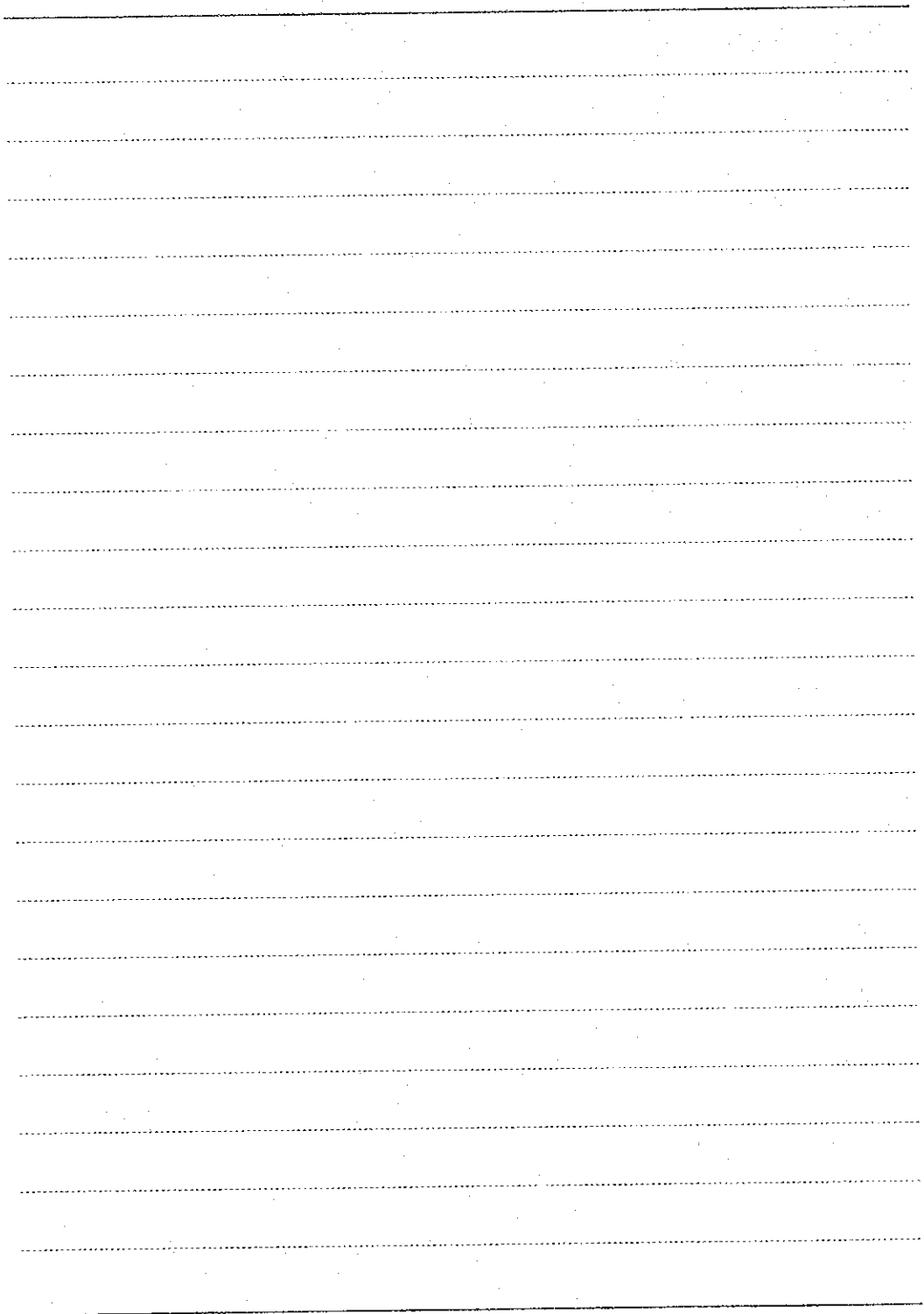
4. 現地調達に際しての免税の有無

(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

ビ ル マ

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

通関について事前に措置すべき事項につき特に配慮すること。

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。

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

機材については、一般に引取前に税関に輸入申請を行い、その承認を受ける必要があるので、事前に品名、数量、価格、持ち帰りの有無等予め通報すること。これは調査団の持込む文房具についても多量の場合は同様である。

従来、一般車両（乗用車、マイクロバス）等をプロジェクト等（専門家用も含む）との関連で購送した例はないが、通常こうした車輛については通関が厳しいため、可能なかぎり前広に、できうれば購入以前に税関の承認を得ておくことが必要である。

また、映画フィルムについては原則として、通関前に税関において試写し、チェックされることになっている。とくに購送機材のうち専門家、調査団に係るものは帰国時に持ち帰るか否かが通関手続の際、重要なポイントであって、持ち帰る場合は比較的容易に通関可能である。

(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)

最短日	(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	14日～30日	7日

(3) 関税について

当初、大型の機材 (たとえばボーリングマシン) 等を中国側機関に譲渡した場合、税関はその機関から関税を徴収するという話があったが、現在のところはそうしたものの譲渡の例もなく、また、他の供与機材についても課税された例はない。

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。

(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両を使うか、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…… 30日

6. 港湾の状況

(1) 機材陸上げの港湾名

大連港：東北三省（黒龍江，吉林，遼寧）

天津港：北京等

上海港：江蘇，浙江等

(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 両

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

公用車（紅旗，上海）は黒が一般的であるが，他の車に対しては特に制限はなし。

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

中 国

(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, 棒型共可), 三又は不可, 一番よいのは二又の
平型

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

(1) 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
等の利点である。

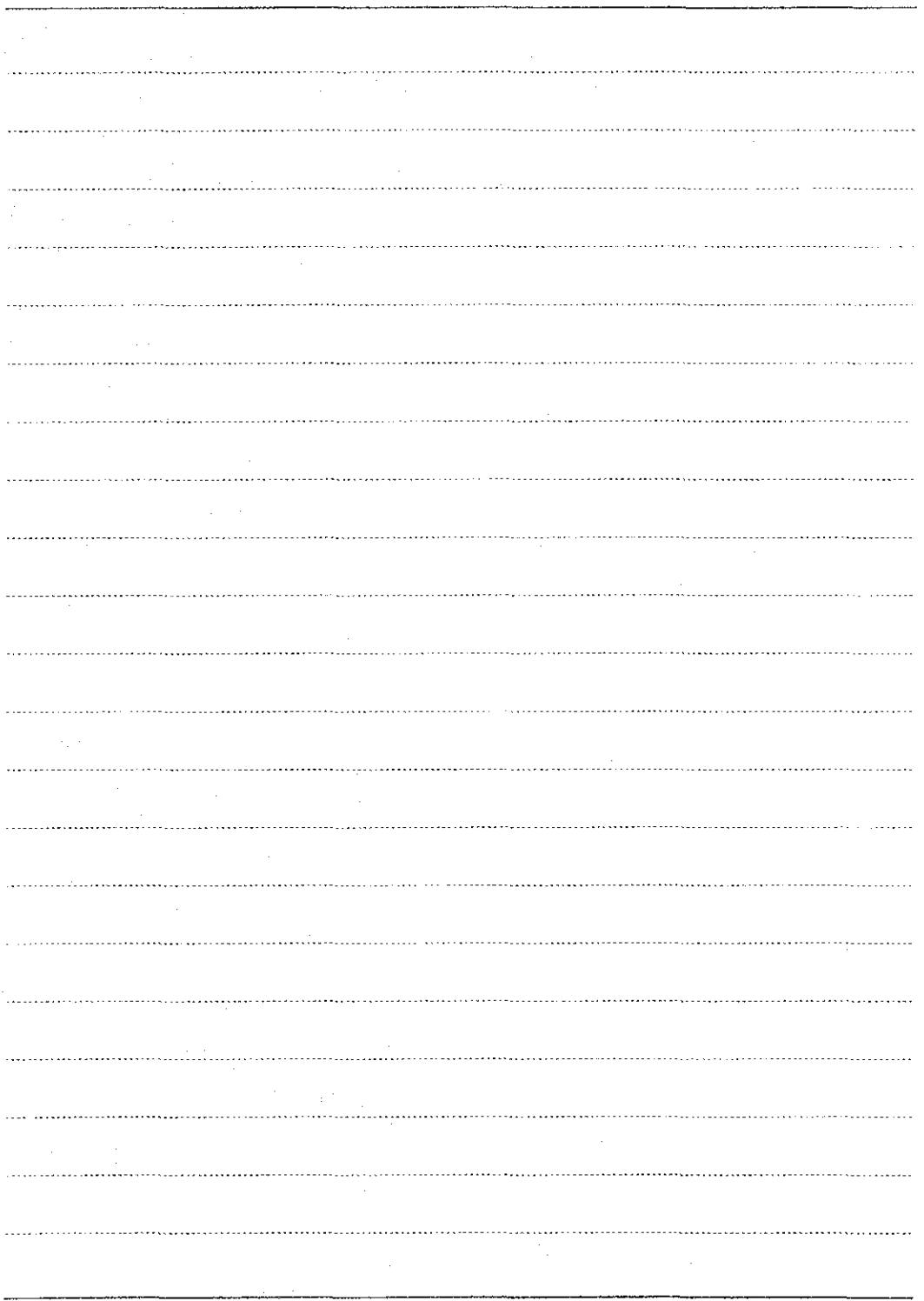
現在コンテナ輸送を取扱っている業者は日新運輸倉庫株式会
社である。

(2) 電 気

中国におけるコンセントは通常三叉（但し1本はアース）であるが形態は一定でない。一方、二叉のプラグ・ソケット類は規格品で日本と同規格である。このため三叉プラグと二坑ソケットを連動して使っているので本体につけるプラグは二叉が最適である。

II 現 地 調 達

未調査



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、割合良好に実施されており、過去特に問題のあった事例はない。

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。

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を払うことになっているが(無税の場合もある)、インド側は要請書(A-4)提出の際予算措置をとるので特に問題はない。

(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

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 を追加した方が実務的である。

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

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

ライトカラー

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

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、ジーゼルの何れが望ましい

か。

ジーゼルオイルは時々不足のことあり、ガソリンがベター

オ. そ の 他

(2) 電 気 事 情

電 圧

220～250 V

イ. 電圧の変動幅

150～270 V

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型

3 pin

オ. そ の 他

インド

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

LPG

イ. カロリー数

13～14kg

ウ. その他

(4) 水道事情

8. その他留意すべき事項

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。

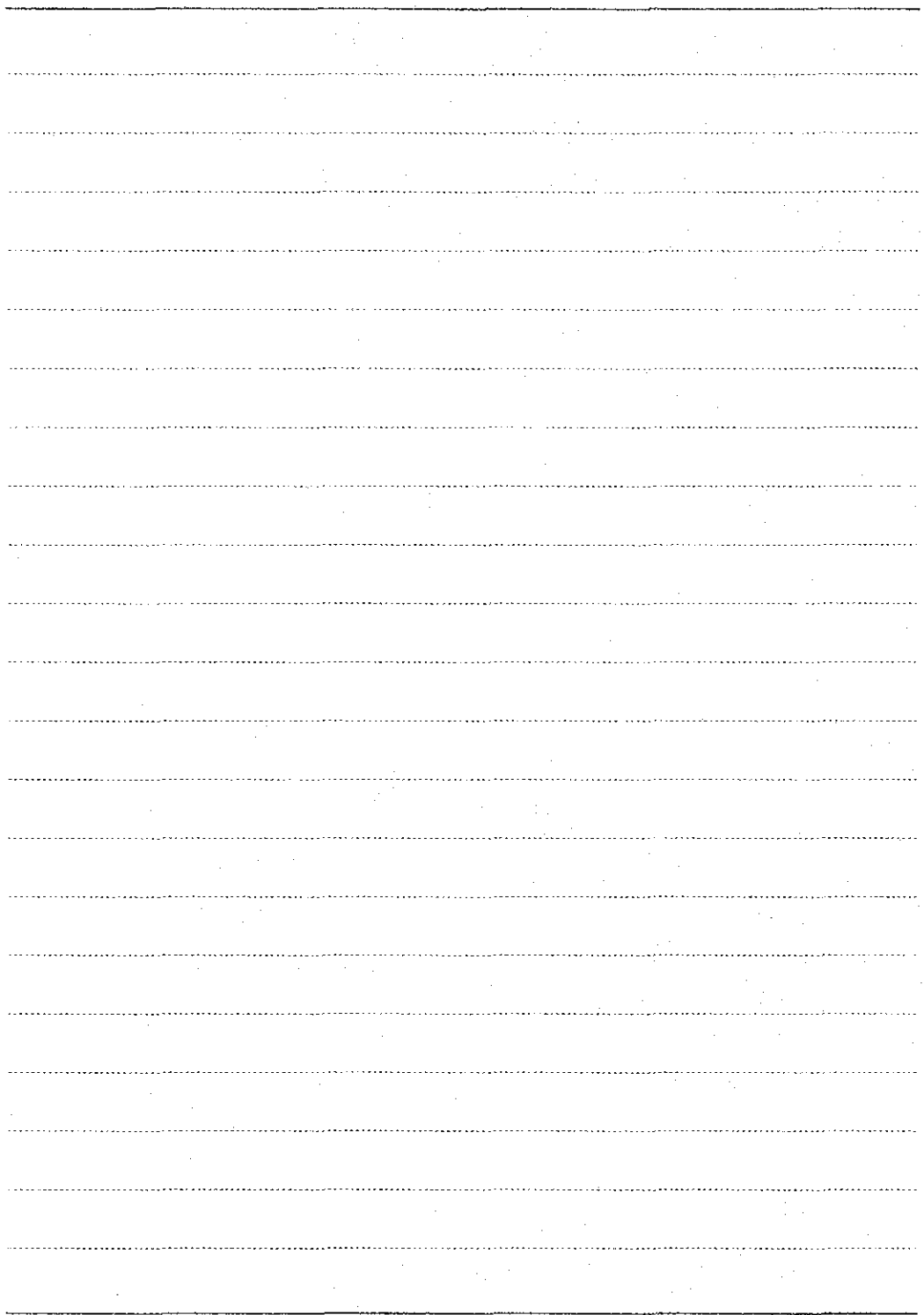
II 現地調達

— 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。機材についていえば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

機材の免税引取り手続書類(通称PR.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、最悪の場合は引取り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に照会するなど、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が出来ない。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No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に免税手続を行い、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、出来得れば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カ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カ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。

このような誤ちのないよう、同一プロジェクトであっても、プロジェクトサイトが2カ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 Ung 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、Paking List が前広に送付されれば、特に問題はない。

空送の場合は、Airwaybill（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 Airwaybill 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

- (ア) 相手側の引取り予算の確保難 (上記最長の例はこの理由による)
- (イ) 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
- (ウ) 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.P19) 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）、バンジャン港（ランボン州）、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）、バリクパパン及びサマリンド（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、ディ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、ディーゼル車が相手側より喜ばれる。

オ. その他

(ア) 「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。

(イ) 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 の地域有り。

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

50Hz

エ. プラグ型

丸型2本ピン。一部はアースの付いた3本ピンのものあり。

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)

5000 cal (天然ガス)

ウ. その他

圧力 60 mmAg

(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、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, ごさ等
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)
木綿縞	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
古壺 (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

インドネシア

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

(昭和56年9月10日現在, ジャカルタ事務所調べ)

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	362,100 ~ 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	603,500	納期 二週間	

品名	仕様	価格 (Rp)	備考
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16,700US\$)	納期 二週間
	日産	11,500,000	納期 二週間 免税価格
(1600~ 1800cc)	トヨタ コロナ (1800cc) エアコン付	6,454,000 (約10,244US\$)	納期 二週間 価格については 「イ」政府検討中
(1300cc)	トヨタ カローラ (1300cc) エアコン付	4,647,000 (約 7,364US\$)	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
	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 ~ 300,000	納期 即日
	アンダーウッド社 1機種	84,500	納期 即日
複写機	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

品名	仕様	価格(Rp)	備考
映写機	Elmo 2機種	230,000 ~ 250,000	納期 即日
	Elmo 16m/m 3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 135m/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
	Daiihi 製	62,500	納期 即日
三段キャビネ	デリカ製	50,000	納期 即日
	Daiihi 製	77,500	納期 即日
四段キャビネ	デリカ製	60,000	納期 即日
	Daiihi 製	92,500	納期 即日
両開キャビネ	デリカ製	85,000	納期 即日
	Daiihi 製	105,000	納期 即日
片袖机	Daiihi 製	275,000	納期 即日
両袖机	Daiihi 製	240,000	納期 即日
タイプライター台	Daiihi 製 2種	45,000 ~ 55,000	納期 即日
白板 (片面)	Daiichi 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			納期 即日
ボールペン	BIC 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	

品名	仕様	価格 (Rp)	備考
ナイフ	- 2種	750~2,100	
ファイル	- 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

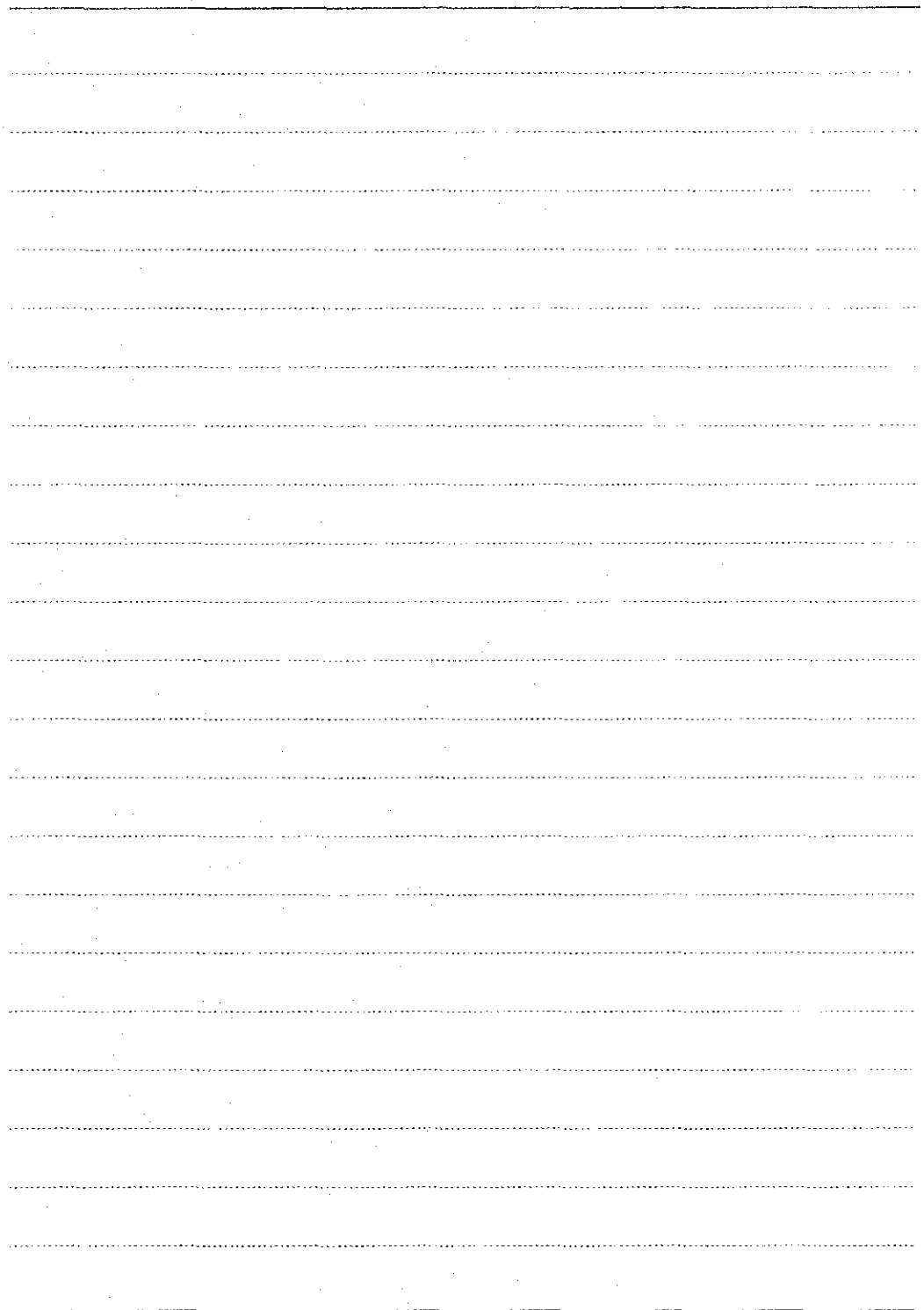
供与機材を現地で調達する場合は、全ての輸入商品が免税の対象となる。当地での免税手続による機材（輸入品）の調達方法は、

- 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 JICA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 Cabinet 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。



マレーシア

1 本邦からの購送

1. 一般事情

機材の通関に当っては、受入機関が事前に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きを進めておくことも可能であるので、この様な場合には、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き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 KL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・ベナン (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

マレーシア

ウ. サイクル数

50 Hz

エ. プラグ型

三穴ソケット (アース付き)

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・ランパ

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. 現地調達合理的とみられる品目

当国の場合、輸入禁止等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も、B/Lオリジナルを可及的速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両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

ネパール

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。

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 JICA 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

機材引取りにあつては、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等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つても先方ベ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か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あつては防水措置）につき配慮することが必要である。特に空送の場合、空港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 を待つ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。従つて、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器、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

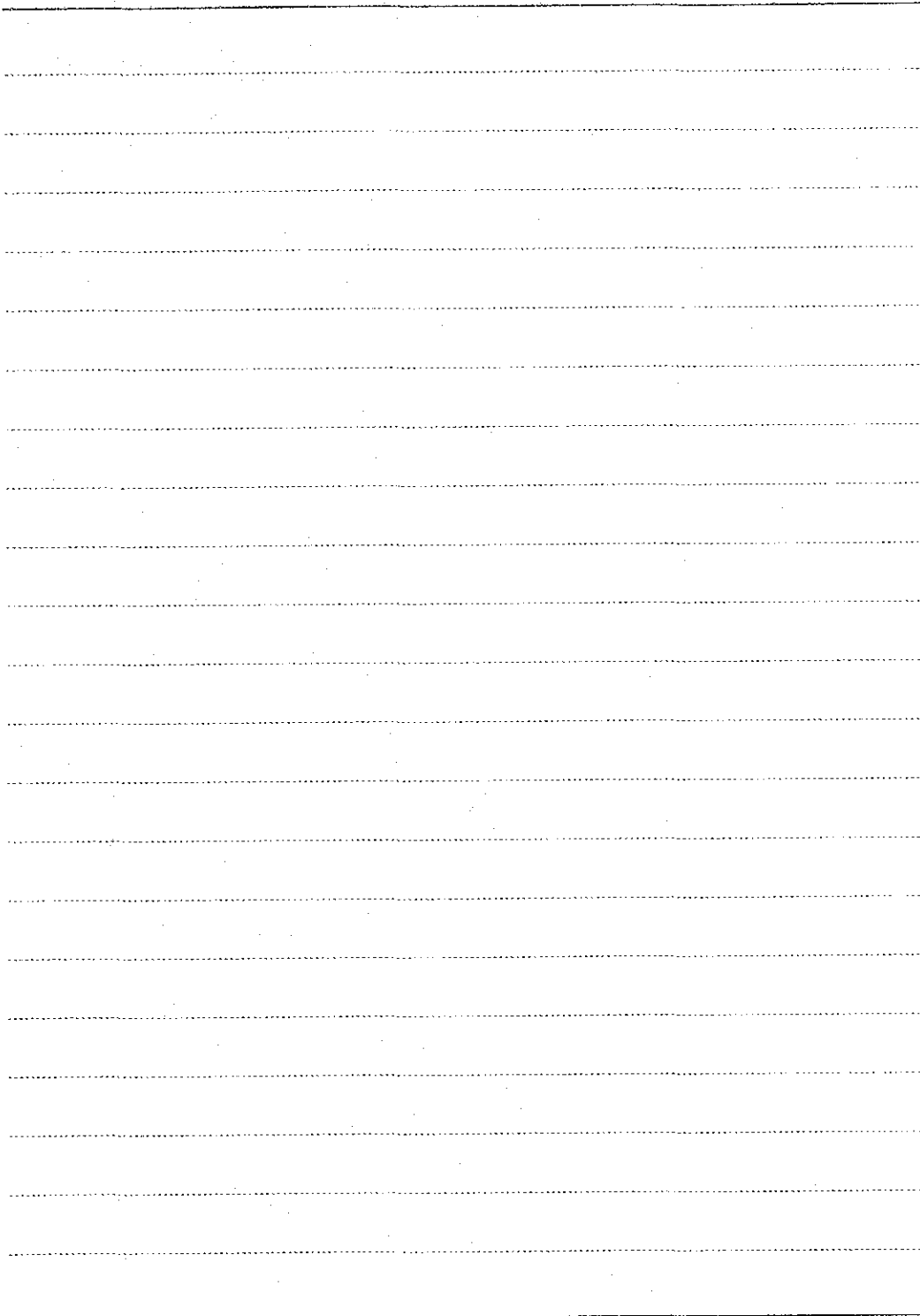
(1) 事務機器：複写機（日本製のあるものは現地で調達可能である）及びタイプライター

(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。





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、数量等の詳細に記載すること。

2. 梱包について

荷揚港ではクレーン等の整備も十分であり、大型コンテナまで取扱い可能。ただし、仕向地着後トラックより荷降し機械が不十分な場合が多いので、余り大型の梱包は避けるべきである。

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) 事前に措置すべき事項

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。

1. 輸入通関手続はB/L等船積書類の送付につき早急な取計いがあれば十分手続きは間に合うので、特に問題はない。

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

58年5月～6月に港湾ストの関係で滞貨があったが今のところ特に問題ない。車輛は多少余裕をみる必要がある。

(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えるとはいえず、機材の到着が雨期に当たるときは、梱包の防水には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。については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 輜

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

特に無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 50Hz

イ. 電圧の変動巾

相当大巾に変動する (± 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

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

天然ガス

イ. カロリー数

不明

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

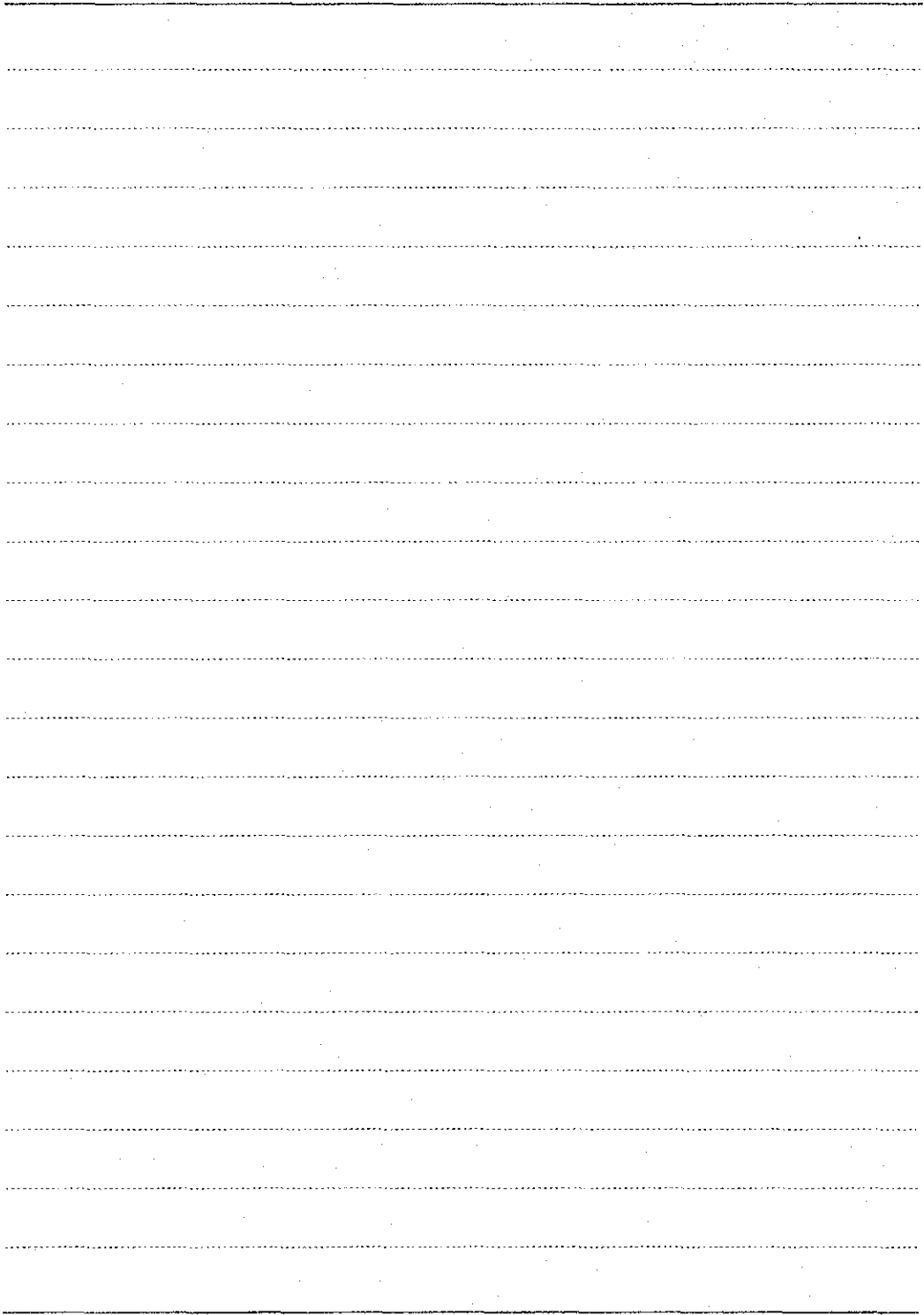
水質は悪く、硬度も高い。泥土による汚濁もあり、また、供給は時間給水のため、これらの点から化学機器に対する水の使用には活性炭及びアンバーライト樹脂によるろ過が必要である。

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

未調査



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

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予期される。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

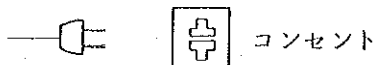
イ. 電圧の変動幅

±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

エ. プラグ型



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がある。

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. 現地調達が合理的とみられる品目

(1) 自動車（特殊タイプを除く）

ジープ、トラック、ミニバス、乗用車

(2) 事務機器

タイプライター、複写機

(3) 備品

キャビネット類、金庫

(4) 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。

(5) 機械類

小型モーター、変圧器

(6) 視聴覚機材

テープレコーダー、スライドプロジェクター、映写機

(7) 医薬品

抗性剤等

(8) 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) JETRO 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

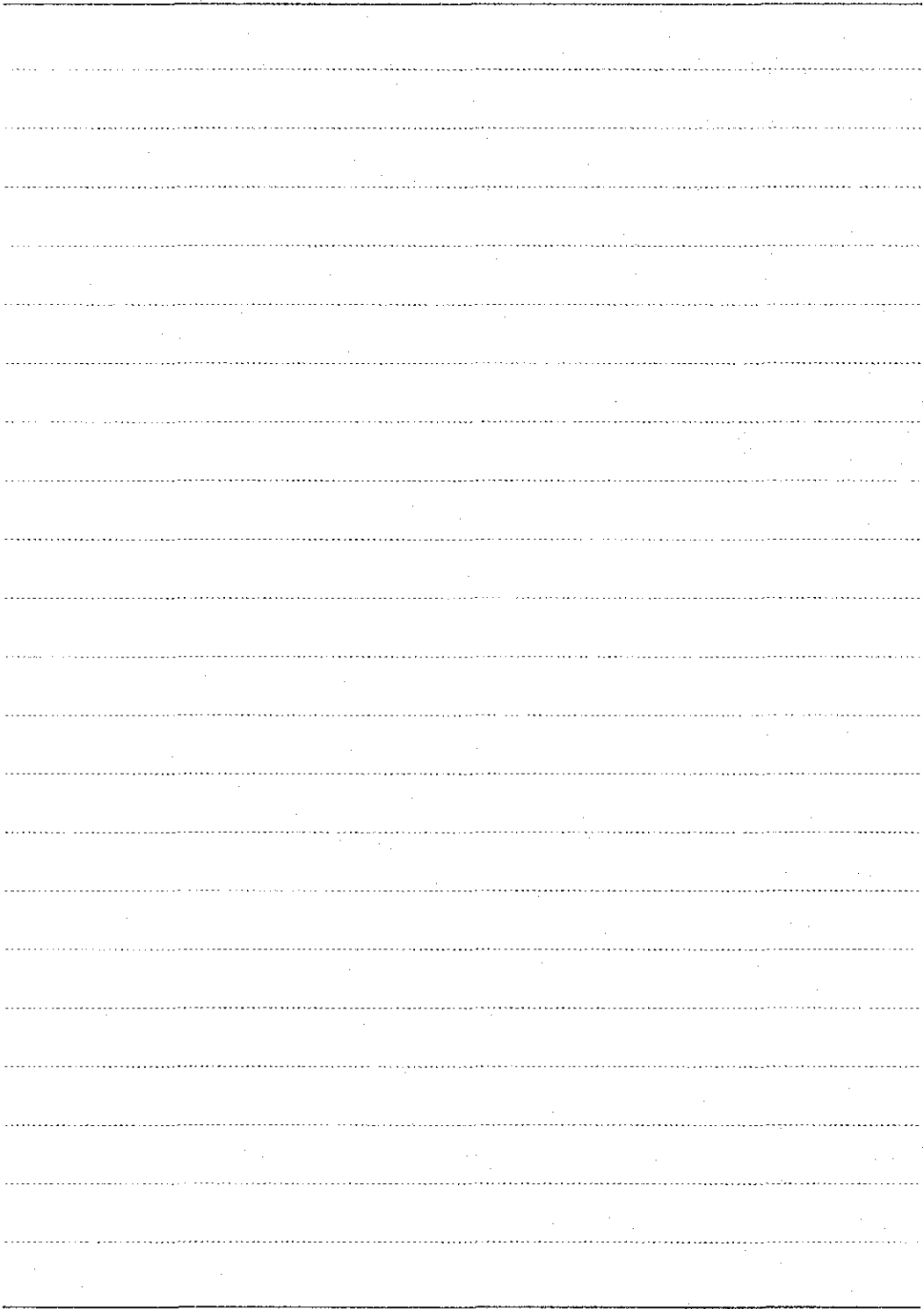
(1) 輸入品については免税の取扱いを受けることはできない。

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 JICA (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なし。



シンガポール

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。

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亘り、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らない。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

供与機材として車輛等の輸入は実績がないが車輛等を含めて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らない。

(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	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「ロ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が肩代りをした例があった。

- (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、安全ヘッドレスト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

3 P (単相) 4 P (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

4000Kcal 8000Kcal

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。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。

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と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、輸入許可手続き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

(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
リンコマリー（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つ
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 輜

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
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
悪い場合）。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



スリ・ランカ

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

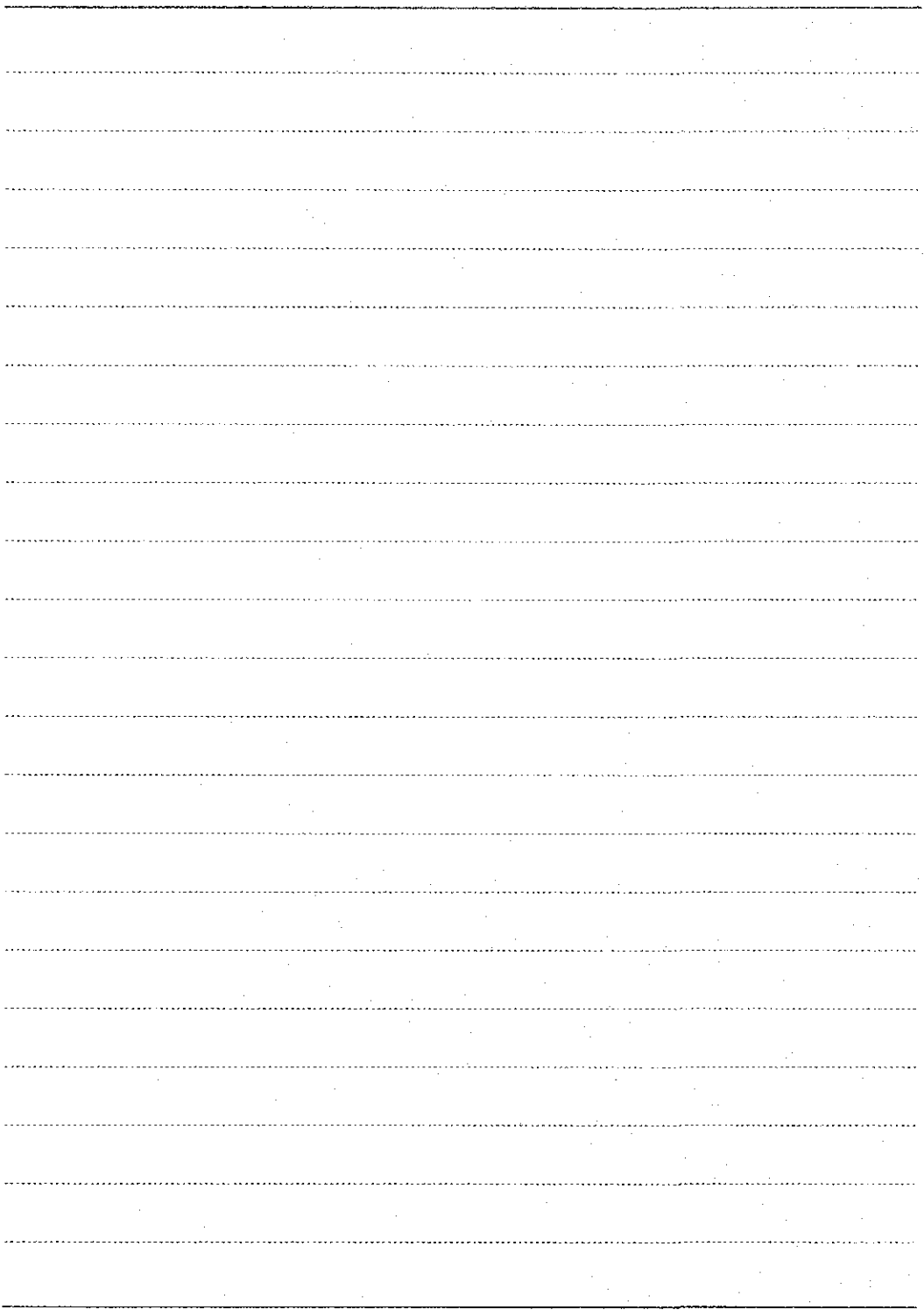
ウ. その他

(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 現地調査

未調査



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せ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。

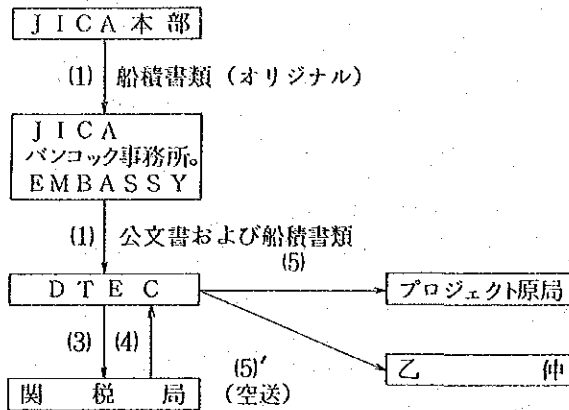
TO : プロジェクト名 (当実施官庁名) c/o Department of
Technical & Economic Cooperation (DTEC)

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るためである。

通関手続のフローチャート



引取り

- (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、車両の付属品等は、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No, シャーシNo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. DTEC 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

(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

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。

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

ウ、サイクル数

50 Hz

エ、プラグ型

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 輦

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

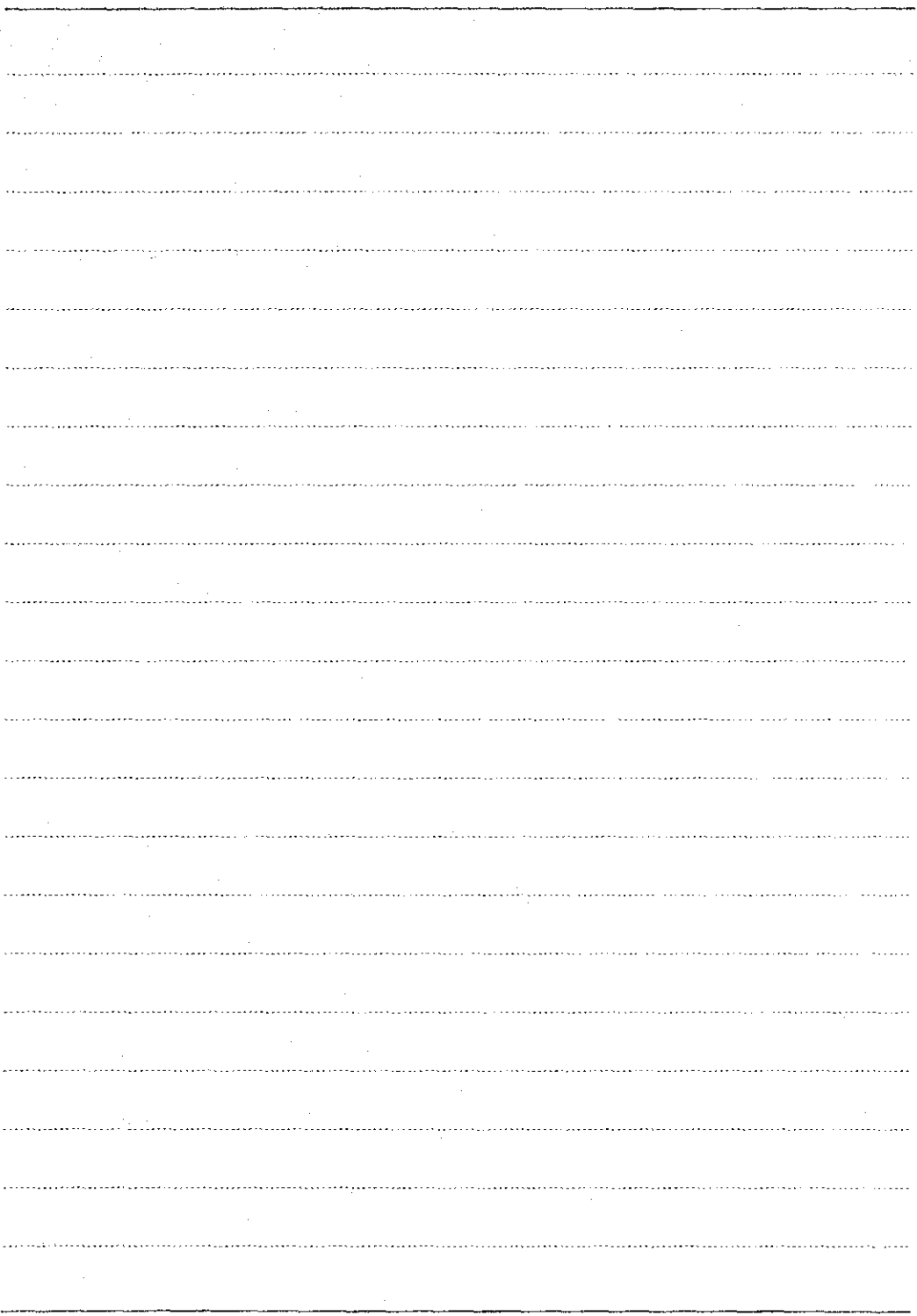
(7) 工 具 類

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, 無線器用, オートクレープ用部品
- (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。



中 近 東 地 域

エ ジ プ ト	.....	85 頁
モ ロ ッ コ	.....	91 頁
サウディ・アラビア	.....	95 頁
シ リ ア	.....	101 頁
テ ュ ニ ジ ア	.....	107 頁

エジプト

1 本邦からの購送

1. 一般事情

技術協力協定（昭和58年6月15日調印）が発効すれば供与機材は無税通関となるが、従来無税通関の原則が確立されていなかったため、引取りにかなりの日数を要して来た。

従って早期に同協定の発効がまつれるところであるが、最近供与機材であっても、エジプト国産品がある場合は輸入、無税通関に難色を示しているケースが出て来ているので、国産の類似品がある場合は極力現地調達することが望ましい。

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。

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なうために、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	7日
最長日数	1年以上	1年以上
平均日数	3-4ヵ月	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

技協協定が発効していない現在、供与機材は無税通関である原則はない。従って、多くの場合関税一時留保（Temporary Suspension）の条項で輸入するケースがある。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。現行再輸出を原則とする処理が行なわれているとみられる（対応は各受入機関によって異り、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

今後技協協定が発効し、供与機材は無税が原則となる。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

充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）。従って携行機材等の規模の小さいケース、緊急を要する場合にはある程度の税負担も JICA で考慮することが必要なこともある。

5. 保険の付保期間

海送 到着後90日～120日

空送 60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

(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なっている面もあるやうかがある。

7. 機材選定にあたっての留意事項

(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、交通事故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50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 200～240 50 Hz

エ. プラグ型 オ. その他
丸ピン 停電多し。計測器具は Regu-
ヨーロッパタイプ latorが必要なケースもある。

(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

(4) 水道事情 ムラあり
水質はさほど悪くはない。

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なっているが、
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。

(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、事務機、書庫等

(イ) 事務用消耗品

文具類

(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

エジプト

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

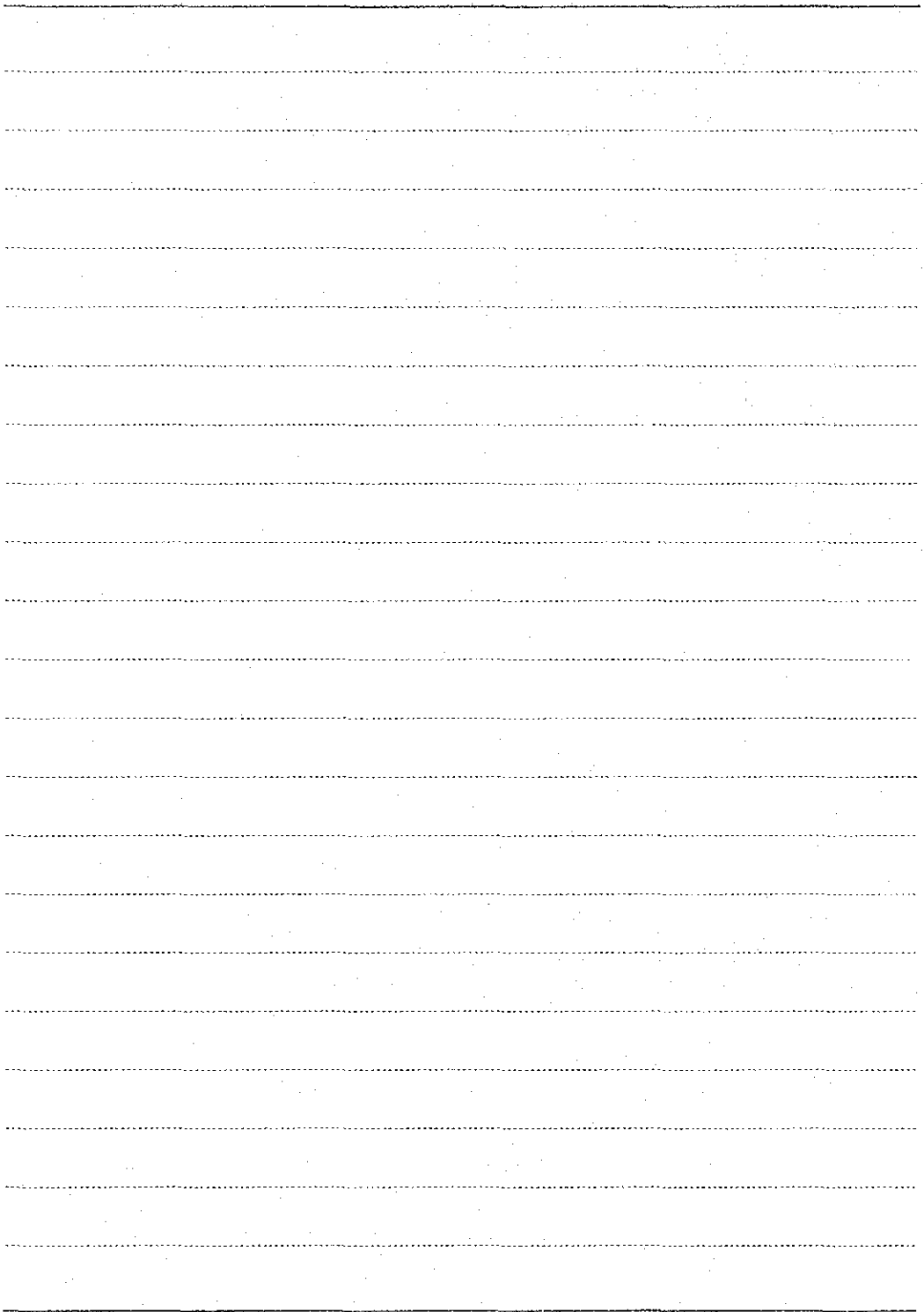
(コ) 建築資材

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

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



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当たらない。

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な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、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。

(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
なっている。

(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 輜

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)

モロッコ

(3) ガス事情

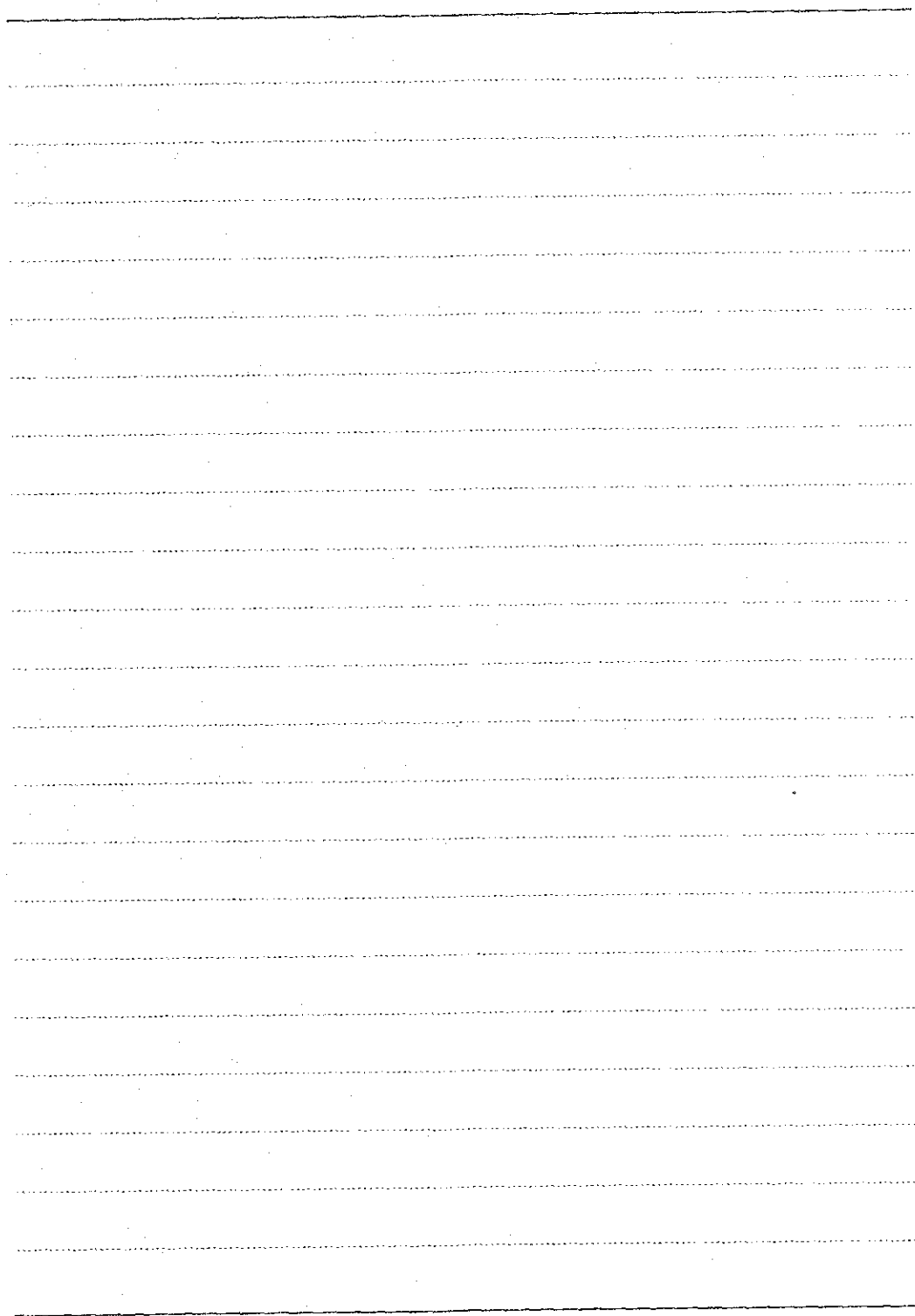
イ、ガスの種類 ロ、カロリー数 ハ、その他
 ブタンガス

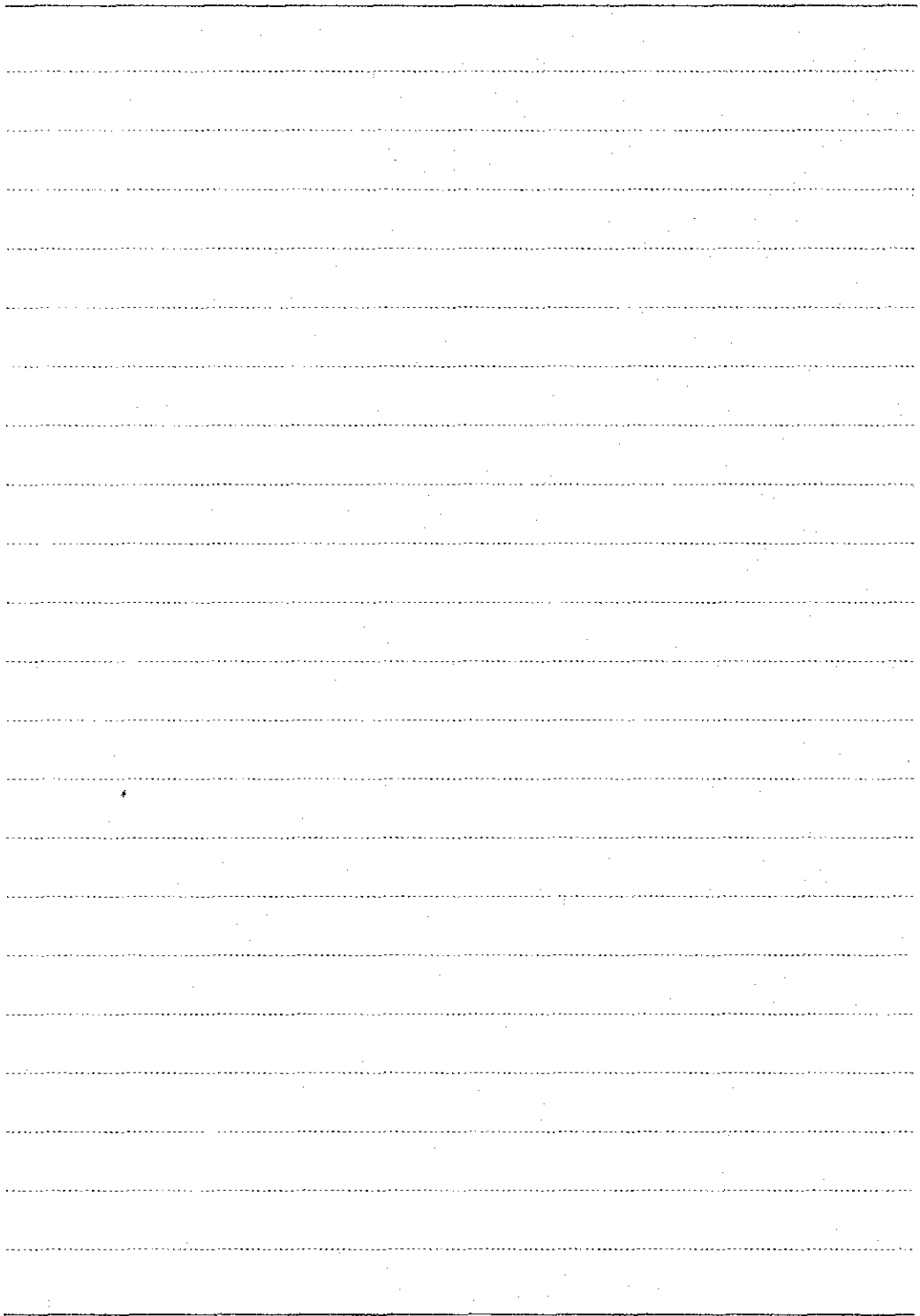
(4) 水道事情

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。

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の方が価格的にも、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ないが、ときには細かいパーツ類が紛失するといわれている。なお、梱包の中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。しかし、船積書類のConsigneeについては、通関をするため、供与先の関係省庁に応じ、それぞれ適当と思われる宛先の記入が必要で、次の場合が挙げられる。

- A 派遣専門家等氏名, C/O Ministry of ○○○○○
- B Ministry of ○○○○○, C/O 派遣専門家等氏名
- C 派遣専門家等氏名, C/O Saudi-Japanese Joint Committee または JICA Riyadh Office.

機材引取りは、複雑な手続きを要することもあり、供与先機関によってその対応が異なるが、上記Bの場合は当業務に全面的な協力を得られるか、または、それと反対に全く協力を嫌うような関係先であるときにとるべき方法であり、関係省庁名を先に記入する。また、通関には関係省庁からの Supporting Letter あるいはこれに類する文書を税関に呈示することにより多くの便宜が得られるが、この書類の発行が容易に行われる省庁の場合はAの記入とする。Cについては責任の所在が明確でなくなることもあり、薦められないが、止むを得ない場合には、これによることとする。いずれの場合も、事前に供与機関と十分な打合せを行い記入方法を定めておくことが必要である。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数

(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効率なため、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タおよびヤンブーの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ジ）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、1,300 cc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)

イ. 電圧の変動幅

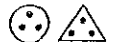
± 6 % (規定上)

± 3 % (事実上)

ウ. サイクル数

60 Hz

エ. プラグ型

 , その他欧州型

丸ピン, 角ピン等各種

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。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類	イ. カロリー数	ウ. その他
プロパン (ボンベ)	—	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(ハ)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、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. 風紀上好ましくからざるもの
- 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

専門家等携行機材ほ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%と極めて低いので、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、トレーラー、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

ればならなくなるので、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、とくに雨期にかけ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

通関が永びくときは、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の配慮が必要である。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名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	5～65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日後陸上げされるが、その他は3～4ヵ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、ジーゼルの何れが望ましいか

TICA事務所等の公用車を含めてジ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ーへの申請が必要である。

シリア

(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

テュニジア

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先機関とし、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、ほとんどこ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。

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Ministerey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ヵ月かかる）では6ヵ月間、また、空送（約2週間）の場合は3ヵ月間が望ましい。

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

ア. 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。

イ. 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

ウ. 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

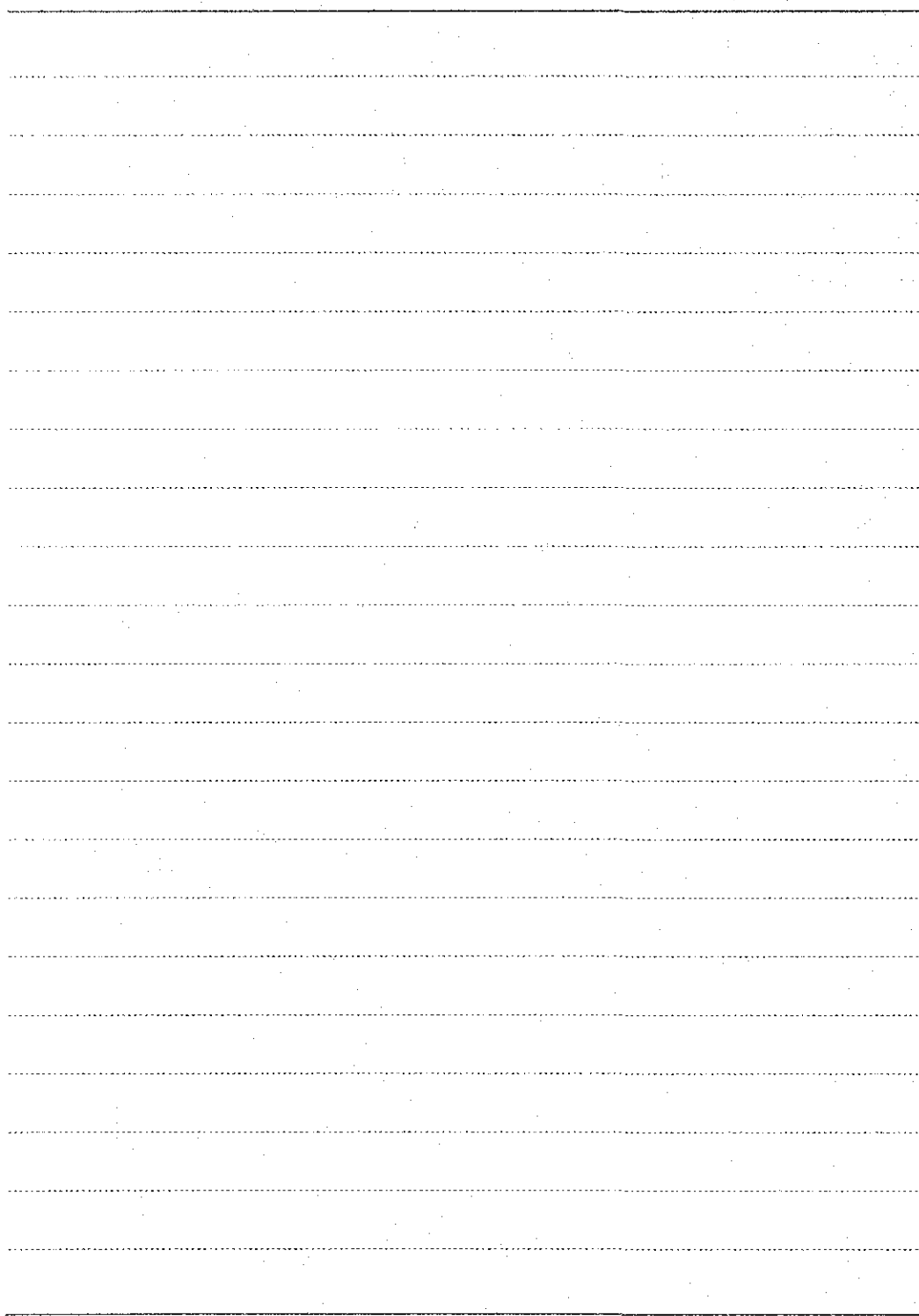
(4) 水道事情

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

未調査



アフリカ地域

エティオピア	113 頁
ガーナ	117 頁
ケニア	121 頁
マラウイ	127 頁
タンザニア	131 頁
ザンビア	139 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カ月を要するようなことがある。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) NYK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、荷降ろしの期間中及び荷降ろ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なう限りにおいては、何ら特別の措置をする必要はない。

(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もか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、概ね当事務所備人が主として行なっている。

(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

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 (ジブチ国。アディスアベバから鉄道 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, 荷降しが出来るが, 大型船ではしばしば沖降ろしで舳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, 野積みにされる貨物も多い。

(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ゝ有利。）。

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	イ. 電圧の変動幅	ウ. サイクル数
220 V	8 V 位 (首都で)	50 サイクル

エ. プラグ型
丸型 2P

(3) ガス事情

ア. ガスの種類	イ. カロリー数	ウ. その他
ブタン	不明	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 達

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、これらを防ぐために、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、電圧の変動巾が激しいため、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えておく必要がある。

2. 梱包について

機材が雨期（5月～9月）および小雨期（10～11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・ケースによる等。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

とくに問題なし

(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、船荷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

扱者

通関は、当JOCV事務所スタッフ及び Cargo Agent が行ない、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

とくに義務付はないが、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 イ. 電圧の変動幅 ウ. サイクル数
240 V 170 V～280 V 50 Hz

エ. プラグ型

三線 (LNE)



(3) ガス事情

ア. ガスの種類 イ. カロリー数
ブタンガス

ウ. その他

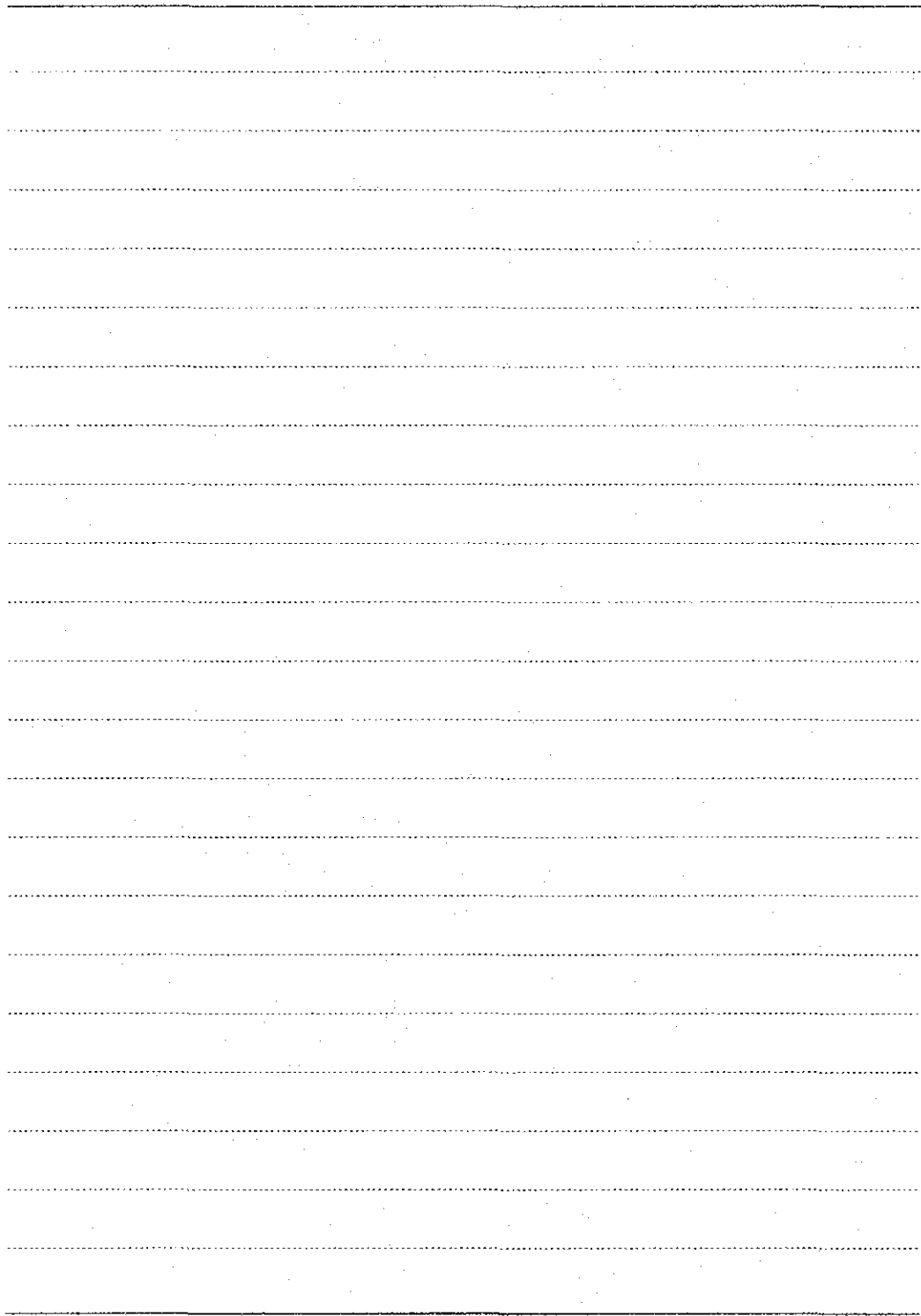
現在 (1983年9月) まで約2～3カ月間いまだ市場にあ
らわれず。

(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
りまえであり、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。

ケニア

(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

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、ディ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ぬが、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。

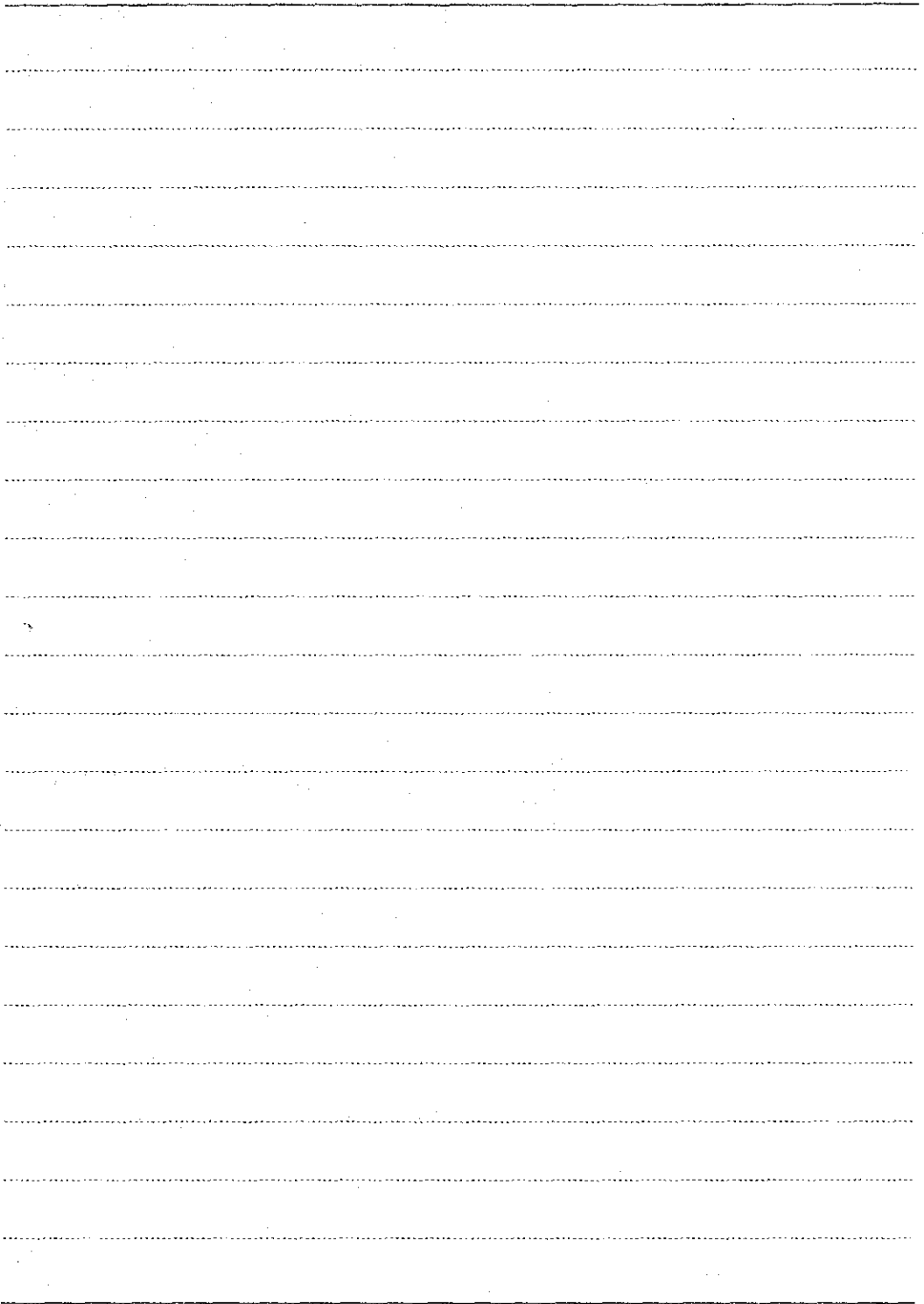
(イ) ディープフリーザー レコブ樹の代理店があり、メンテナンスに有利。

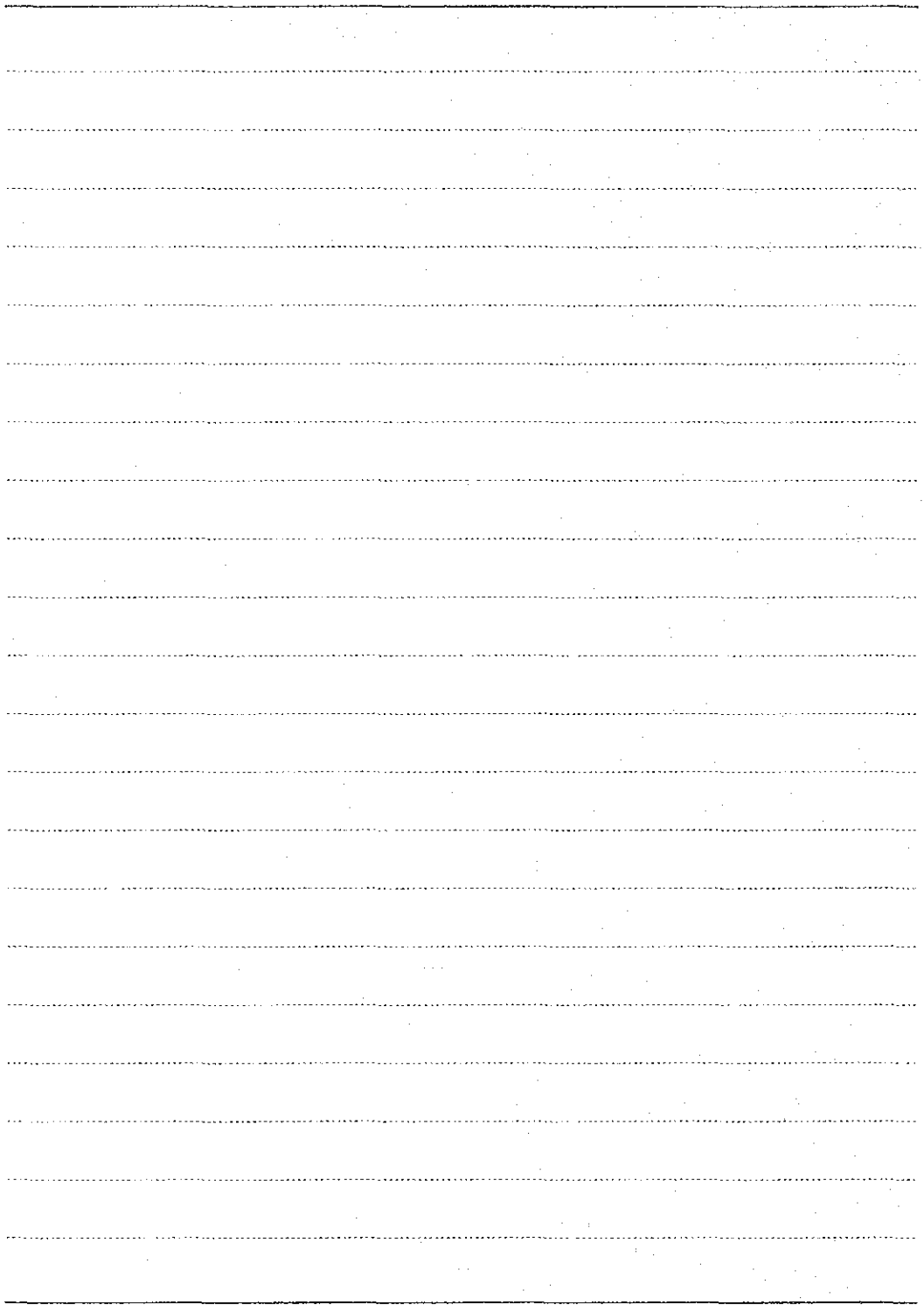
- | | |
|------------|----------------------------------|
| (ウ) コピーマシン | キャノンの代理店 (K&J) があり
メンテナンスに有利。 |
| (エ) ガラス器具 | 良質のものが得られるので緊急入手
の場合メリットがある。 |
| (オ) 試薬品 | ” |
| (カ) 事務用品 | |

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の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

C/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な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	50 Hz
特殊用 400 V	—	50 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

10kg ボンベ K13

20kg " K26

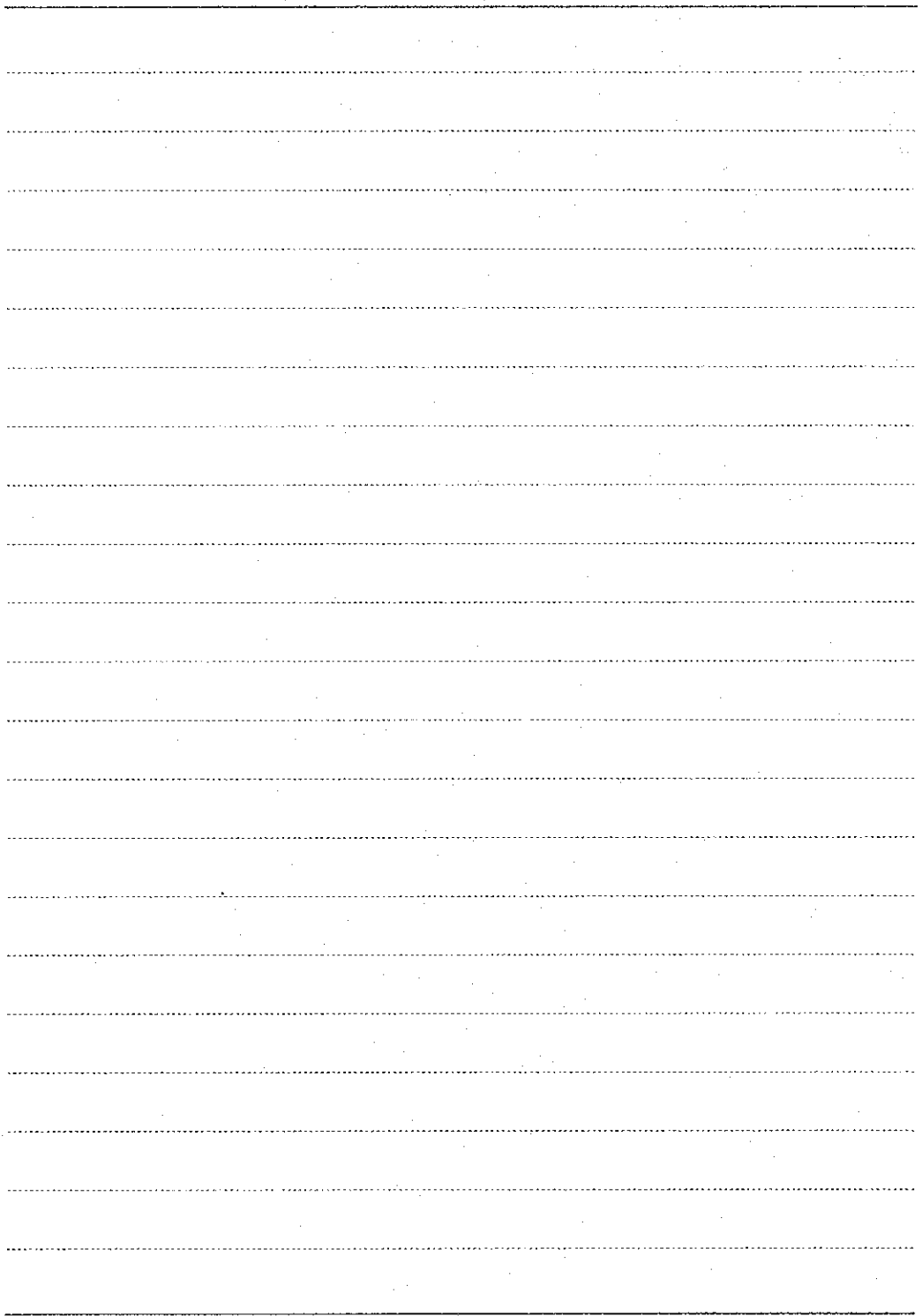
(4) 水道事情

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

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



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、内陸輸送も無蓋車によることが多く、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、日本測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一しょにするとか, 多少スペアを持たすとかの工夫があればよい(駐車中にも発生する事でもある。)
- (3) タンガ港における抜取り税関検査後の木箱が盗難にあい易い。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No, シャーシNo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ち込む人も居るが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人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

ダレサラー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はほとんど接岸出来ない(内航船は接岸可能)。

ダレサラーム港はクレーン, 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ー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。ダレサラー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、ディーゼルの利点が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入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%

ハ. サイクル数

50 Hz

ウ. 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は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、ダレスサラムは断水する事はそれ程ない。

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、現地調達は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。

タンザニア

(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)。

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（クンザニア）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、K500（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、通関手続が行なわれるため。

(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なっていない。

(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

ザンビア

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

特に法的義務づけはないが、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)。

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

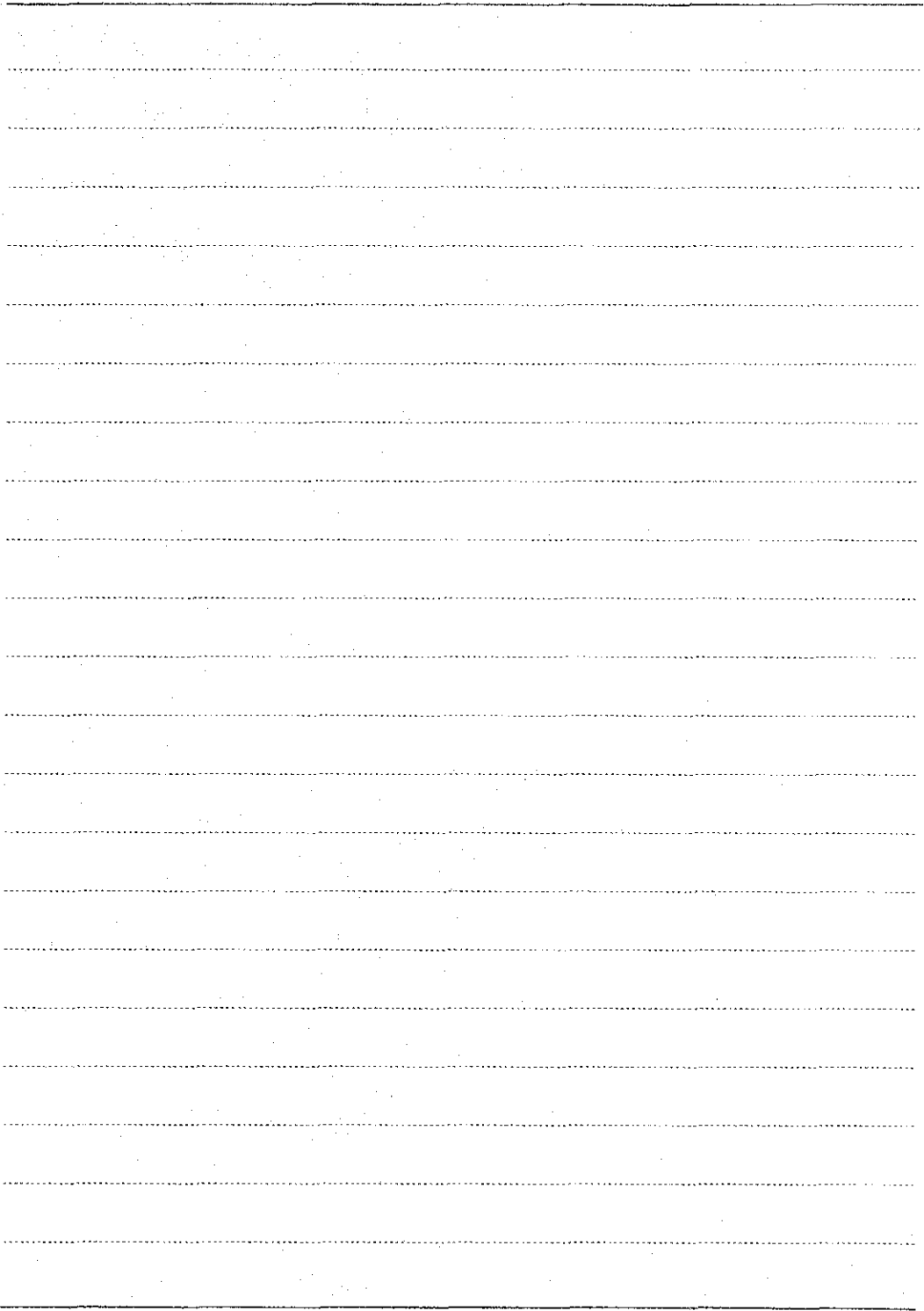
ガスはなし

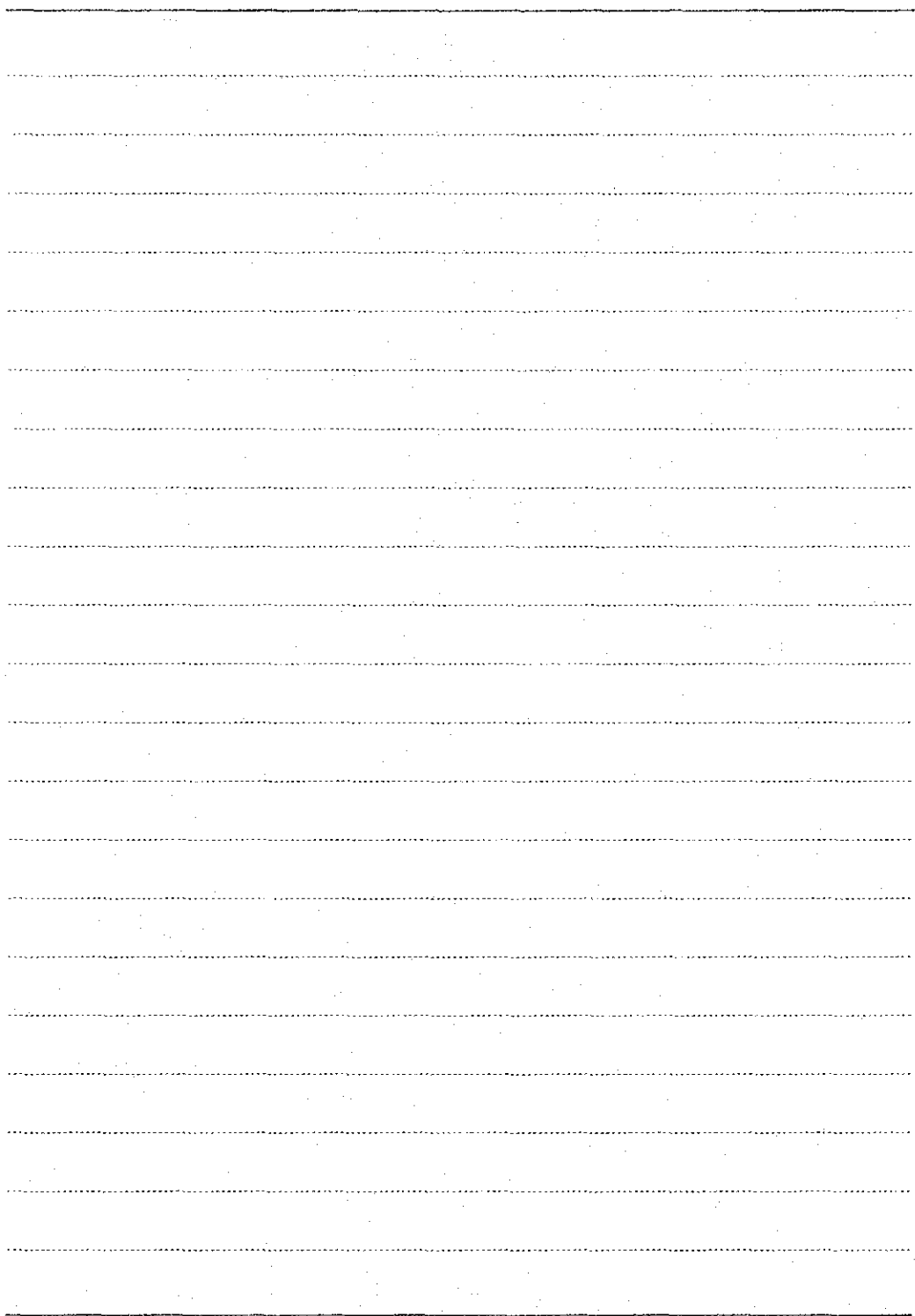
(4) 水道事情

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 達

未調査





中 南 米 地 域

アルゼンティン	145 頁
ボリヴィア	151 頁
ブラジル	161 頁
チリ	173 頁
コロンビア	179 頁
ドミニカ共和国	185 頁
ホンジュラス	191 頁
メキシコ	197 頁
パラグアイ	209 頁
ペルー	217 頁

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。梱包については、過去に車輛の付属品が本体に取引けられたままであり、別梱包とされていなかったため紛失した例がある。また空送機材については、B/Lの到着が遅れ勝ちであり、このため通関出来ず、引取りが遅れることもあるので、B/Lは可及的速やかに送付すること。

2. 梱包について

3. 盗難防止措置について

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多くみられ、とくに空送の場合これが多く、機材到着後、直ちに通関出来ないことがある。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	30日	80日
平均日数	15日	15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

技術協力協定後は特に問題はない。それまでは、一時期当地
大使館の輸入貨物としていたため、今もって期限切れに伴う税
金の支払請求が同館宛に届くことがある。

(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

コンサイニーの指定する通関業者

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

仕向地到着後30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

(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

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

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

オ. そ の 他

アフターケアの面からは、ニッサンあるいはトヨタがよ
い。

(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