

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）の承認を受ける必要があり、事前に車輛型式、カラー、エンジン、シャーシナンバーを通報することによって、承認を受ける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。また、品目は可能な限りまとめ、例えば車輛およびスペアパーツの場合も“Motor Vehicle With Accessories”とし、VALUEも分けない方が手続を容易にする。

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

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

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、モジ駅のクレーンは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（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月～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。中身のみえる軽い(40～50kg)梱包は避けた方が無難である。
- (2) 自動車等梱包されずに購送される機材は外部に露出するミラー, カップリング, ボルト等も盗難にあうケースがあるので注意を要す。対策として他の部品といっしょにするとか, 多少スペアを持たすとかの工夫があればよい(駐車中に発生する事もある。)
- (3) 港における抜取り税関検査後の木箱が盗難にあい易いので高価な物, 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審査委員会があり, 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)しか行われな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, 早急に送付すること。

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が許可されない。

- (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	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 キリマンジェロ州モシの例)。

(3) 関税について

帰国研修員宛の機材に輸入税が請求され、引取先の方で支払って解決した例があり、また、専門家の機材では受入先が輸入税を支払った例もある。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送業務の主たる取扱者

引取相手先(仕向先)が専門家等関係者と立会って実施している。

(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

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

ダレサラム港、ザンジバル港、タンガ港

(2) 沖待ち、滞貨の有無

ダレサラム港は昨年と比べると沖待ちは少なくなっているが、時には1週間以上のときもある。ザンジバルは約1週間、タンガ港はない。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

ダレサラム港は接岸して荷役作業が行われるが一度に12隻程度接岸可能(船の大きさによる)である。タンガ及びザンジバルは沖取りでほとんど接岸出来ない。(内航船は接岸可能)。ダレサラム港はクレーン、倉庫、フォークリフト等は古く能率が悪い。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 Clearing Agent があるが全ての手続を依頼することは出来ない。ダレサラム市内であれば車等を出して事務所まで運んでくれる。タンガにも上記乙仲はある。モン〜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。モン駅から 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 輜

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。

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。

何れでも可であるが、燃費を考慮すると、ディーゼル車が有利である。

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、燃料不足がひんば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 220V ~ 240V

工場用 400V ~

クーラー等モーター類のある電気製品及び半導体を使用している電子機器は、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ので、電圧安定器等を装置すべきである。

イ. 電圧の変動幅 ウ. サイクル数

±10%~20% 50Hz

エ. プラグ型

イギリス型（○型 大・小） ドイツ型（□型）

の3種類があり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。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、ポンプ等を日本から持込めばなおよい。

(4) 水道事情

モン、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。ダレサラムは時にコーヒー色になり濾過器等は必須な物である（日本製の濾過器を持込む場合スペアを2~3カ月に1個の割合に考えればよい）。

モンは断水が恒常的に続いているが、ダレサラムは断水する事はそれ程ない。

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、ある種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には高い率の輸入税及び販売税が課せられている。とくに食料品、スペアパーツ、電気製品は輸入手続が厳しく、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ということでその輸入には重加税されている。

(2) 国産品奨励品目

- (ア) セメント (不足気味である)
- (イ) 鉄骨材 (調達できない事が多い)
- (ウ) 肥料 (殆んど調達不能)
- (エ) 種子 (発芽率が悪いし又品質改良されていない)
- (オ) 木製品

3. 現地調達が合理的とみられる品目

現在はなし。

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

4. 現地調達に際しての免税の有無

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

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）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約10万円（現地通貨 K5000以上の機材には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

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、CIF 金額、重量、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。

最近の法改正（ザンビア国内に外貨 Fund がない場合 Import Licence の発行を規制している。）に伴い、コンサイニーを先方政府機関とした場合 Import Licence の取得が困難なため、引き取りに支障をきたすケースが出てきているので、当分の間、携行機材のコンサイニーは JICA 事務所とされたい。

(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（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、K5000（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。

(3) 関税について

特になし

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送業務の主たる取扱者

通関は現地通関業者（コンサイニーが政府機関の場合、政府系企業 ZNCF、民間企業、AMI、MANICA等）が行っているが、その後の輸送は供与先あるいは専門家、協力隊員に委ねているが、JICA 事務所が代行することもある。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上、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通関輸送業者とダレサラムの通関業者の連絡により通関、陸送が行われる。この場合、陸送を担当しているザンビア側通関輸送業者はタンザニア側業者に対し、通関手数料等をドル払いせねばならないが、外貨事情の悪い当国においてはドルの入手が面倒であり、出来るだけルサカあるいはコッパー地区までの

陸送までを含んだC.I.F契約が望しい。

現在、通関手数料に対し、15%のSales Taxがかけられており、申請にもとづくリファンドは可能なものの、これをあらかじめ免税出来ないものか検討中である。

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)。以前はダーバン (南アフリカ) も使われていたが、アパルトヘイトに反対するザンビアは対南ア制裁として、南アからの輸送ルートを開鎖しており、今は使えない。

(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 輜

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. 車輜の運転の際、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、安全ヘッドレス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。

ジーゼルの方が安くて経済的であるが、ジーゼル油は、ときどき入手が難しいこともあり、エンジン故障時のメンテナンスも容易ではなく、ガソリン車が一般的である。

オ. その他

タイヤはチューブ付きのものの方が、当地では入手しやすい。また、スペアパーツは入手に手間がかかり、高価でもあるので、消耗品はあらかじめ送付しておいた方がいい。

(2) 電気事情

ア. 電 圧 イ. 電圧の変動幅 ウ. サイクル数
220V. 単相 40V 50Hz

エ. プラグ型



電子部品のある物は安定装置をつけた方がよい。

(3) ガス事情

ガスはなし

(4) 水道事情

水質に石灰分が含まれている。乾期（5月～10月）には水圧のさがる所がかなり多い。都市でも一部の区域では、乾季など一時断水することもある。

II 現地調達

1. 一般事情

当国では外貨取引のオークション制の時は輸入品もある程度出回っていたが、1987年5月オークション制が中止され、輸入業者は中央銀行に申請し、委員会の審査を経て外貨取引を行うようになってからは徐々に輸入品は減りつつある。国内産品については品目も日用雑貨等に限られ、機材としては国内に工場を有する外国製品があるが、供与の対象となる様な物は少ない。輸入品を調達する場合には、ストックが無いことも多く、原産国取り寄せとなればヨーロッパといえども数カ月はかかり、現地調達のメリットは薄れる。

南ア製品も電気製品など見られるが、価格は高く、コストメリットは少な

い。

日本製品の場合、まず代理店が発達しておらず、あったとしてもストックはほとんど無いため、取り寄せとなり、ドル決済などの手間を考えると、本邦購送の方が容易である。メンテナンス上からは欧米系の企業の代理店はまだ数も多く、技術者もおり、日本製品よりは安心感がある。

工事中資材に関しては、セメント、骨材、木材、鉄製品、電線等あることはあるが、調達に時間がかかるのが常である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 輸入禁止品目

公序良俗に反する物、奢侈品、輸入審査委員会で決める物。

技術協力機材で禁止に当るような物はない。

(2) 国産品奨励品目

セメント、肥料、木製品、農産物、種子等。

3. 現地調達が合理的とみられる品目

(1) 冷蔵庫、冷凍庫（重量物であり、輸送コストを省ける）

(2) 複写機、印刷機、タイプライター、等事務機器（メンテナンス有利）

(3) 事務用机、椅子、書庫、家具

(4) 電話交換機、受話器（欧米の代理店がある。）

(5) スペアタイヤ

(6) 一部電気製品（扇風機、ヒーター、温水器等）

4. 現地調達に際しての免税の有無

詳しく調査はしていないが、輸入品の課税のリファンドは複雑な手続となる。国産品の Sales Tax の免税については当局との協議は行っていない。

中 南 米 地 域

アルゼンティン	149頁
ボリヴィア	155頁
ブラジル	165頁
チリ	177頁
コロンビア	183頁
ドミニカ共和国	189頁
ホンジュラス	195頁
メキシコ	201頁
パラグアイ	213頁
ペルー	219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が、税関及び輸送会社のスト、通関許可申請手続の遅延により、通関に1ヶ月以上かかることもある。また、短期専門家、調査団がしばしば多量の調査資機材を同時携行することがあるが、税関より同時携行荷物はあくまでも個人荷物にとどめてもらいたいとの指摘もあり、時間的にもあまり違わないので、別送(空送)による送付が望ましい。なお、海送の場合、ア国の「ELMA社」等アフリカ経由の船を使用した場合、1ヶ月以上遅延することがあるので、太平洋経由がすすめられる。

2. 梱包について

可能な限り、プラスチック箱、木箱とすること。

3. 盗難防止装置について

税関倉庫内の管理のずさんさから盗難が生じているが、梱包に際し、ダンボール箱、木箱に限らず、全てのものにはがねのバンドをかけることが望ましい。部品等の小さな梱包についても同様である。

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、本部からのFAXによる機材購送通知が遅いため、無税通関手続き完了前に機材が到着しているケースがある。税関倉庫における保管期間が長い程、盗難の可能性が多くなるため、購送通知は可能な限り早く連絡願いたい。

ア) 同時携行の場合

同時携行は飽くまで身の回り品に限られ、それ以外の機材は税関からのクレーム対象となるため、別送の空港荷物として送付されたい。やむを得ず同時携行する場合は、事前通関手続きのため、機材名、個数、価格を連絡願いたい。

イ) 別送（空送・海送）の場合

通関手続きに際し、各々の機材の西語名称が要求されるので、通常の英語による機材リストと併せ、西語の Packing List を送付して欲しい。

ウ) その他

Consignee の表示が不明確なため、供与先が専門家個人荷物と所属先 Director 個人荷物と混同し、書類の再提出や供与先の引き取り費用の予算措置に手間どり、時間を要することとなるので、Consignee は明確に表示されたい。

(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	7日	1日
最長日数	60日	7日
平均日数	12日	21日

長期間要した主な理由

ア 国外務省の責任者不在から、無税通関書類の発給が遅れたため日数を要した。

(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・サイトまでの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. 車輦の運転の際, 安全ベルト, 安全ヘッドレスト等安全装具の義務付の有無

義務有。

エ. エンジンの仕様は, ガソリン, ジ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
ジーゼルが望ましい。

オ. その他

国産車奨励の立場から, 外国車は輸入制限をしているため, スペアパ
ーツ等の入手に時間を要する。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220V 380V

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
TV方式 PAL-N方式

(3) ガス事情

- ア. ガスの種類
都市ガス プロパンガス
- イ. カロリー数
9,300
- ウ. その他

(4) 水道事情

ブエノスアイレス市内では特に問題はないが、地方によっては硬質で塩分が多いため、実験機材等の選定には配慮が必要。

8. その他留意すべき事項

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うことと、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。

なお、高級な機材で現地調達する際は、契約手続きに時間を要することが多い。

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く、供与機材、専門家の使用する機材の輸入には問題はないが、国産品奨励の立場から、外国製品（特に工業製品）のほとんどが輸入制限品目として、高額の課税対象となっている。

(2) 国産品奨励品目

輸入制限品目が、国産品奨励品目となっている。

3. 現地調達合理的とみられる品目

事務用消耗品、パソコン、複写機、タイプライター等の事務機器、薬品、実験、分析用機器、車輛。

4. 現地調達に際しての免税の有無

国産品の現地調達の場合、付加価値税（I.V.A）は免れない。（ただし、事務所、事務所員及び専門家に所属する車輛は免税となる。）

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フリカ港で陸揚され、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。ただし、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、今般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 Sheet 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さ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

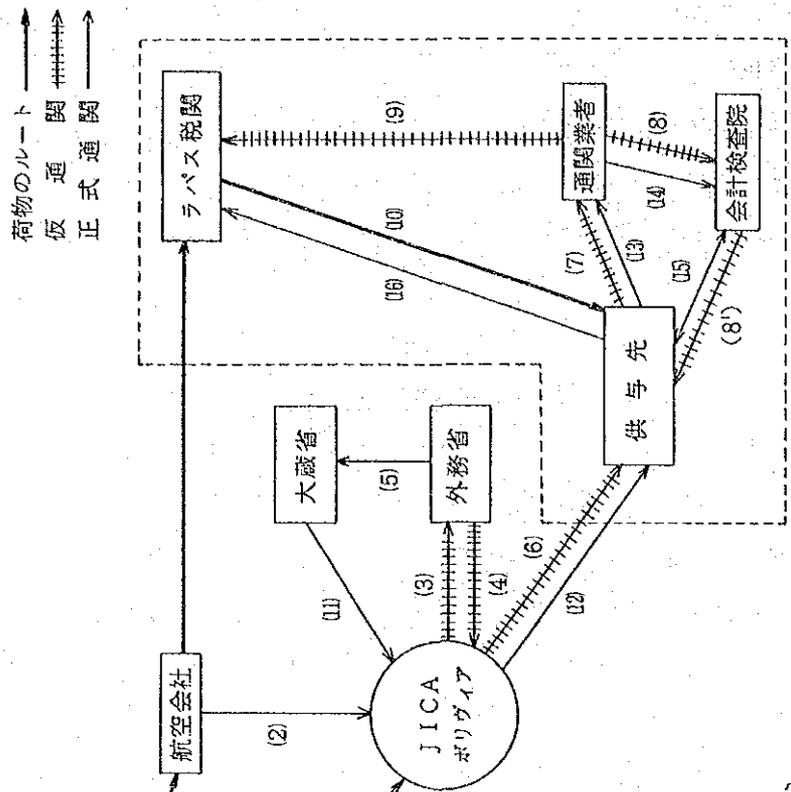
当国への陸揚港は Matarani 港、Iro 港（ペルー）、Arica 港、Autof-agasta 港（チリー）、Santos 港（ブラジル）および Bs. Aires 港（アルゼンティン）などがあるが、このうち JICA 機材のものは大部分が Arica 港に陸揚げされている。また同港は倉庫、搬送機械等の施設も整っており、港湾管理も国営企業による Control System が厳重であり、他港に比べ盗難紛失の事故も少なく、破損等の損害も少ない。

(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。ポリピアには、日本からの直行便がないため、マイアミあるいはリ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（成田ーフランクフルトーラパス）の2～3倍の日数を要する場合がある。

機材の免税通関手続フローチャート

ポリグアイア



- (1) 関係書類の送付
- (2) 機材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) (3)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。

2. 梱包について

トレーラー長さ9m、巾2.1m及び貨車9.5m（長さ）巾2.5mの為、荷物の最長9m及び巾2.5mが最高。高さは途中、部落の電線及び店の看板などで2.2m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400～800kg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

長期間要した主な理由

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・サイトまでの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、たえずアリカに出掛け手続促進、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

ペルー：Matarani港(30%) Iro港(5%)

ブラジル：Santos港(12%)

チリ：Arica 港（30%） Antofagasta（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5t～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、安全ヘッドレスト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 单相 220 V

三相 380 V

ラ・パス 单相 110 V, 220 V

イ. 電圧の変動幅

サンタ・クルス 单相, 三相とも 7~8%

ラ・パス 单相

ウ. サイクル数

サンタ・クルス 50 Hz

ラ・パス 50 Hz

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. 一般事情

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3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)

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

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e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) B/L等関係書類の送付先について

現在ブラジルでは JICA のステータスが確立しておらず、ブラジル外務省の輸入許可 (REDA-E) の取得手続は JICA ブラジル事務所が申請必要書類を整え、すべて大使館経由にてブラジル外務省に申請している。このため B/L, Packing List, Air Way Bill 等の必要書類は一元的にブラジル事務所へ送付する必要がある。

(2) 機材の選定について

当国の経済危機とともに、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、事前にブラジル政府、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。

(3) 先端産業に関する機材について

① 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、ブラジル外務省を経由して、ブラジリアに所在する SEI (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 60~90 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、事前にブラジル事務所及び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。なお、携行機材として業務終了後、持ち帰る場合には、通常の間 (約 2 週間) で許可取得が可能である。

② SEI の輸入許可審査に膨大な時間を要し、プロジェクト並びに個別専門家の業務に支障をきたしている現状にあることから、現在、大使館とブラジル外務省にて手続き改善方協議中である。

(4) 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)

(5) B/L, AWB, 携行機材のデータを早期に送付すること

機材は別送, 同時携行を問わず, すべてブラジル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きを了し, 最寄りの総領事館に許可証 (REDA-E) 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発送にあたっては, 出来る限り早急に船積書類をブラジル事務所に送付すること。このREDA-E 取得手続には, 現在二週間程度 (コンピューター関係機器を除く) 要している。

(6) 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。

(7) クリスマス及びカーニバルの時期は休暇と荷物の集中が重なる時期であり, 引き取りに時間を要することから, 出来るだけこの時期を避ける。

2. 梱包について

一般的に防湿, 防塵, ネズミの被害等を勘案すると, コンテナの利用が最も好ましい。各港の状況は以下の通り。

(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) パラナグァ港の場合

国内輸送を考慮して、大きさは1.8m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0.5~1.0t 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1.5m~2.0m以内、幅60cm程度、重量300kg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はかせること。

3. 盗難防止装置について

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。

中身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

・海送の場合

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、認証取得手続の為、B/L、INVOICE、PACKING LIST のコピーを海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 により引取手続を供与先

が大使館の協力を得て行なうが、機材が到着する時点で、最寄の空港通関当局に伯外務省の認証書 (REDA-E) を提出出来る様に、事前の手配しておく必要がある。その為には、許可書取得 (10日)、最寄の総領事館へのパッチによる郵送、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AWB等必要書類のCopyを必ずFAXにて電送し、その後オリジナルを送付すること。

・同時携行機材の場合

専門家が到着する時点で最寄の空港通関当局に REDA-E を提出出来るように、遅くとも2週間前までに

(A)携行専門家・調査団名 (B)フライトスケジュール (C)重量 (おおよそで可) (D)個数 (出来るだけ正確に) (E)機材内容 (F)荷姿 をブラジル事務所に FAX にて通報すること。なお、同時携行する場合は REDA-E 申請手続き時に、専門家等派遣通報 (口上書) Copy の添付が義務付けられていることから、外務本省より大使館あての派遣通報 (公電) の早期手配が必要である。

(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	15日	1日
最長日数	60日	200日
平均日数	40日	15日

長期間要した主な理由

- ア. REDA-E 許可を取得せずに、専門家携行機材 (コンピューター等先端技術機器) を持ち込んだため、引き取りまで200日以上を要した。
- イ. 機材が日本船籍で送られて来たため、SUNAMAM (商船管理庁) の手続きに時間を要した。
- ウ. 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。
- エ. 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。

オ、港湾ストのため。

カ、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 Melhorias dos Portos) 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者の主たる取扱者

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直行する場合と、リオ・デ・ジャネイロまたはマナオス経由となる場合があるため、後者の場合はその日数を延長しておく必要がある。

空送の場合 特に電子機器の場合、SEI (特別情報局) の許可取得手続等を考慮して90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) レシーフェ港の場合

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陸路回送される。沖待ち，滞貨は常に発生している。

(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オナ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) 車輛

ア. ハンドルの位置

左側

イ. 車体の色

ブラジル軍隊色ダークグリーンは除くこと。

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，アルコール，ジ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110V または 220V

イ. 電圧の変動幅

±30V

ウ. サイクル数

60Hz

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

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

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、PH5.5～6.0, 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。

ブラジル

別添 (I)

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.

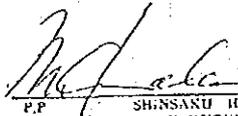
Yours truly,

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

c.c.: Frota Oceanica Brasileira
Lloyd Brasileiro

Person in Charge: H. Matsutani

TEL. 346-5117


P.P. SHINSAKU HOGEN
PRESIDENT

II 現地調達

1. 一般事情

(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原則として現地調達は適用できない。

しかし、伯側カウンターパート機関は、予算不足を理由に、必要な機材を容易に用意出来ないのが現状である。

従って伯国においては、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得策である。

(2) 伯国は製造工場が相当進んでおり、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つか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いたずらに時日を要し、現実的には困難な状況にある。

(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、(カ)普及効果のあるもの、(キ)機材供与は Priority Component と考えない、(ク)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一般に困難である。

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、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。

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 3,500\$US 以上の娯楽用の船
- ii 特殊消毒, 殺虫剤
- iii 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

第一次産品、動・植物、動・植物性油、砂糖、ココア、煙草、セメント、アルコール、染色剤、香水、ゴム製品、皮製品、木材及び製品、木炭、靴、紙製品、セラミック製品、ガラス製品、鋳物製品、冷・暖房機器、ニッケル、家電製品、アルミ製品、鉄・銅及びスズ製品、貴金属、半貴金属、製粉機、農耕用小道具、フィルター類、秤、エレベーター、ミシン、タイプライター、計算機、事務用機器、洗面・トイレ・浴室機器、電池、搾穴機、ノコギリ、電球、照明・掃除・信号機器、マイクロフォン、拡声器、ラジオ、テレビ等音響機器、電気コンデンサー、電線等電気機材、自動車、オートバイ、ヨット、時計、光学機器（レンズ・双眼鏡）、コピー機、顕微鏡、マッサージ器具、体温計、ピアノ等楽器類、カセットテープ、武器・弾丸・弾薬、家具、プラスチック製品、繊維製品、建材、おもちゃ、スポーツ用具。（但し、例外的に認められるものがある。）

(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。

上記品目リスト詳細は別添。伯銀 CACEX 発行通達

COMUNICADO 第172 (1987年1月16日付)

NORMAS ADMINISTRATIVAS QUE

ORIENTAM AS IMPORTACOES

を参照願いたい（調達部にて保管）

3. 現地調達が合理的とみられる品目

伯国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

ら携行機材の活用およ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) 事務機器等があげられる。

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

I 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、運送料が高く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に制限があるところもあり、大型貨物の購送に対しては事前の調査が必要である。

JICA 本部から機材送付通知 (FAX) を受けてから、機材引出しまでの流れは次の通りである。

- (1) JICA 事務所へ機材送付通知 (FAX)。
- (2) 通知 (FAX 写) を日本大使館に提出し、大使館は無税通関申請の口上書をチリ国外務省に提出する。
- (3) チリ国外務省より税関に対し無税通関の申請を行う。
- (4) 日本大使館に送付された B/L, インボイス, 内容証明等及び口上書 (写) が大使館より事務所に送付される。
- (5) JICA 事務所はこれらの書類を専門家の所属先に提出し、税関からの機材の引き取り及びプロジェクトサイトへの運搬を依頼する。
- (6) 機材検収調書及び受領書の受領。

本部からの機材送付の事前連絡から当国外務省を経て無税通関の手続きまでに 2 週間程度を要する。このため FAX による機材送付通知は、遅くとも機材到着の 2 週間前にはしておく必要がある。

FAX による機材送付通知に記載する事項は、フライト・ナンバー (船便名), 到着予定日, B/L ナンバー, CIF 価格, 主な機材名, 総重量及

び個数。

2. 梱包について

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附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。

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. 盗難防止装置について

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安全である。また、鍵手交時に付属品及び部品リストに基づきチェックを行い、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、ライター等の盗難もあった。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

無税通関を円滑に行うためには、機材到着予定の、少なくとも2週間前にはFAXによる事前連絡をJICA事務所にしておくこと。また、内陸輸送の手配のこともあり、機材到着予定日の変更は前広に連絡しておく必要がある。

(2) 機材陸揚後通達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)
		Balmaceda 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ことがあった。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1,500km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

無税通関手続きが済んでいれば問題はない。

(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

(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/サンビセンテが良いが、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) 車輛

ア. ハンドルの位置

左

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

義務付けが検討されている。安全ベルト、消化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。

燃費安い点からディーゼル仕様が望ましい。

オ. 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 220V

工場場 380V

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

当国においては、車輛を始めとして事務用機器、消耗品等、日本製品を含め、外国製品が多量に出回っており、又、設備機材（実験台・試薬棚等）も入手可能である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 輸入禁止品目

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，無税手続きが可能であるが上述のとおり相当に期間を要する。）

4. 現地調達に際しての免税の有無

当国市場で販売されている課税済み製品は免税扱いされない。日本以外か

チ リ

ら輸入したケースは少なく、免税で輸入するためには、今後当国外務省との検討を要する。

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エーは、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エーは、EL EXPERTO SR. PARA PROYECTO VIA EMBAJADA DEL JAPON, BOGOTA. COLOMBIA. とする。

- (2) 車輛については、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		〃
	CIF	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16M³、3,000kg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、上記容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. 盗難防止装置について

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カ月程度の長時間を要するため、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

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・サイトまでの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) 車輛

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具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

110V（家庭用）

220V（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

90,000BDU/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品がある。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

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、船積書類のインボ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替えが行われる。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となってしまうため、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）インボイスに在日ドミニカ領事のCertificado 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き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・サイトまでの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20km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、ときには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) 車輜

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、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の

義務付の有無

特になし

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

ディーゼルが望ましい。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

(a)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で不適當である。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100V±6%では不可で必ず輸出仕様とすること)

ウ. サイクル数

60Hz

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. 車輛については、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、2,300cc以下の乗用車、積載量1.5ton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（供与車輛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

当事務所が直接免税申請することは、現在の事務所のステータスから、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、既に通関済み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外務省を通して大蔵省の無税証明を取付けなければならないが、正規の手続きではこの取付けに約1ヶ月半を要し、結局機材の引取りまで2ヶ月近くかかるのが現状である。海送の場合には、それ以上の日数を要する。(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)。そのため、出来るだけ早い時期に手続きを開始する必要があり、手続きにはB/L及びインボイスのオリジナル又はコピーが必要なので船積書類の早期送付が望まれる。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チ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、太平洋側にあるサン・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。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。

車輛の輸入免税措置については、外務省及び大蔵省の規約改正が昭和62年6月30日付けで、大巾に行われ、国際機関の長の場合は排気量2000 ccまで、職員及び専門家は1800 ccまでが無税の対象となると改られた。

2. 梱包について

当国では、太平洋側にサン・ロレンソ港があり、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。日本の梱包は、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

やはり頑強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、名前が落ちていた品物は、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。

税関免税申請書に B/L 及びインボイスのコピーを添付→外務省・儀典課…執務官（2～3週間要）→大蔵省・執務官…免税課…執務官…書類管理課にて無税証明書取得（大蔵省で約3週間要）→①通関代理店に B/L 及びインボイスのオリジナルを渡し、機材取得手続開始、②無税証明書のコピーを外務省儀典課へ提出。

機材引き出しまでに約2ヶ月弱、もしくはそれ以上の日数がかかることから、出来るだけ早く手続を開始する必要がある、船積書類が事前に送られてくれば、時間のロスも少なくすむ。車輛の場合も同じである。

外務省に免税申請書提出後、仮手続きで機材を引き出すことも出来るが、3～4件までで、それ以外は仮手続きで引き出し済の機材の無税証明が取り付けられるまで、この方法は使えない。

又、手続き中、外務、大蔵両省で一番問題にされるのは、インボイスの英語版である。この法令では西語以外の外国語で書かれているインボイスは受け付けられないことになっており、かならず問題にされている。そのため、手続きに必要な以上の時間がとられている現状であり、是非とも西語版のインボイスが必要である。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の例から）

	(海送の場合)	(空送の場合)
最短日数	15日	6日
		(但し、仮手続きを使った場合)
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・庁の担当者が行う場合と、当事務所が行う場合があり、所属先で行う場合は、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することもある。

(3) 関税について

各省庁を通して無税手続きを行う場合は、外務省を通す必要はなく、大蔵省だけの手続きなので、2～3週間で無税証明を得ることが出来る。(天然資源省、文部省、国立職業技術庁など) 荷揚港から、サイトまでの輸送コスト、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・サイトまでの輸送業務の主たる取扱者

供与機材の場合はホンジュラス側がとり仕切る。

(5) その他問題点

前記したように、西語版のインボイスの作成及び船積書類の早期送付は是非とも実行願いたい。

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、コンテス港があるが、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。(約1ヶ月)

(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) 車輛

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、安全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. 110V (単相)
2. 220V (単相三線式)
(三相)

イ. 電圧の変動幅

1. 110V~70V (単相)
~130V (単相) 瞬間的に上下変動する
2. 220V~220V (単相)
~270V (単相, 三相)

ウ. サイクル数

1. 60サイクル

エ. プラグ型

1. 
2.  220V用が多い
3.  220V用

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

プロパンガス(プロパン)(トロピカス会社製)

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。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から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
- ・車輛部品（ただし一部に限られるので、調査の要あり）

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、手続方法は本邦購送機材と同様である。そのため600レンピーラ（\$300）以下の品目については税金を支払っても小額であり、むしろ手続きの方が面倒である。

メキシコ

I 本邦からの贈送

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の流れは次の通りである。

(ア) B/L, 保険証書等一式 在メキシコ日本大使館着

↓

(イ) JICA 事務所, 上記一式を受領

↓

(ウ) JICA 事務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

↓

(エ) 各所属先が必要手続を開始

↓

(オ) 各所属先は各手続に対する回答（許可書）を受領

↓

(カ) 各所属先が機材の引出し、サイトへ搬入

↓

(キ) 機材検収調書を受領

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。

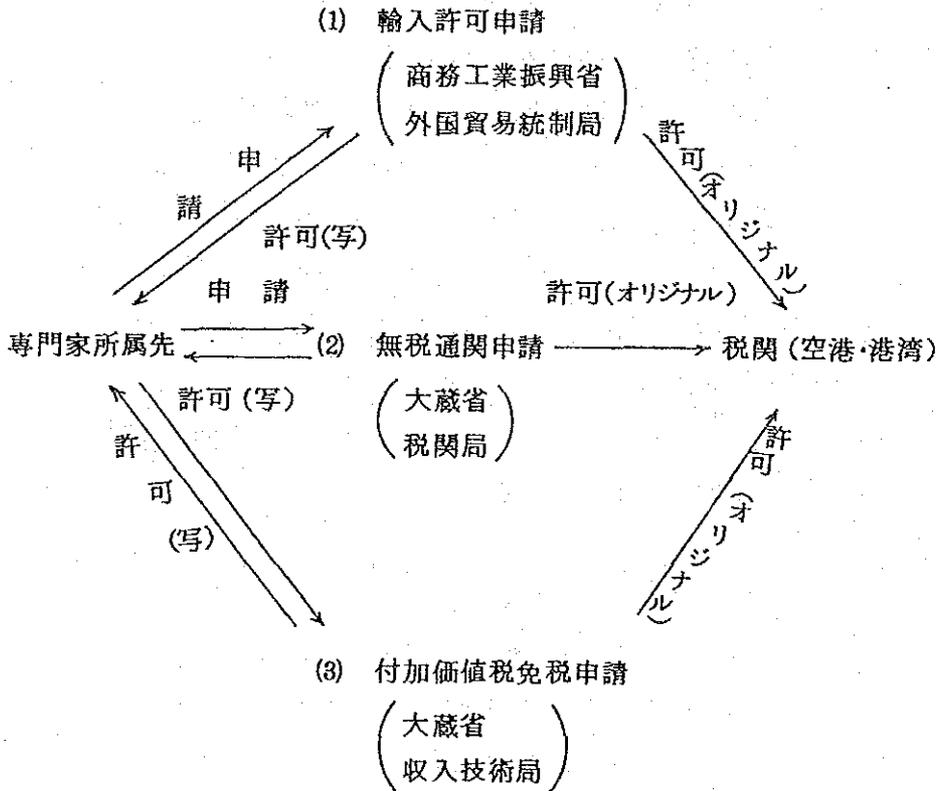
(ア) 輸入許可申請手続

(イ) 無税通関申請手続

(ウ) 付加価値税 (IVA)免除申請手続

上記申請に対する許可がおりて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カ月～3カ月を要している。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を行なう。

(2) 携行機材の通関について

携行機材の場合、専門家の所属機関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、ダン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、お土産と併せてその価格合計が1人当たり300ドル相当ペソ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、商務工業振興省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、十分留意されたい。

(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2台あるいは、ポータブル8ミリ1台
撮影済みフィルムの他に各々に対し、新しいフィルム又はビデオカセット12本
- (ロ) 本または雑誌20冊
- (ハ) 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、あるいは運動器具一式
- (ニ) 成人1人につきたばこ20箱、または葉巻50本、あるいはタバコ250g⁷
- (ホ) 成人1人につきワイン或は酒類 3リットル
- (ヘ) 双眼鏡 1組
- (コ) 子供2人につき、使用中の子供用玩具 5ヶ
- (ケ) 医薬品(麻薬の場合は医者の方箋を要す)
- (ク) 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
- (カ) 300ドル相当ペソまでの贈答品

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. ポータブルラジオあるいはラジカセ 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5.5mまでのカヌー或いはカヤック
- G. レコード及びカセット総数20まで
- H. 原動機付自転車1台, あるいは自転車1台
- I. 寝具・リネン
- J. テーブル・椅子等の台所・食堂用家具
- K. 釣道具一式, スキー1組, テニス・ラケット2本, その他スポーツ用品
- L. ビデオデッキ 1台

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, 当面使う最低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

こむことになるが、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、防塵などについては、機材の種類、用途に応じて、それなりの配慮を箱の内部にし、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ての際、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、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たため、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身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及び IVA（付加価値税）免除手続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）問題は無い。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きが

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・サイトまでの輸送業務の主たる取扱者

空送の場合、機材通関、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、立会い）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。

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、船会社により陸揚げ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エ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。

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

特に問題なし

ウ. 車輦の運転の際、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

車輦に関しては、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

120V, AC

イ. 電圧の変動幅

110V～120V

ウ. サイクル数

60Hz

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、長期にわたって濁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. 一般事情

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) 輸入禁止品目

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 Licence) 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、ロ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. 現地調達が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
実験・分析用機材	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メーター，電極，天秤，包装機等
実験・分析用補助機材	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 輦	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十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がれる。

パラグアイ

I 本邦からの購送

1. 一般事情

(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うえ、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No748によって免税となっているので、税関吏に理解させるため、領事インボイスに法令No748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500~1,000m³)であれば、比較的積み換えは早く手配される。しかし、100m³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

パラグアイ国向けの供与機材の運送は、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、すべての機材に該当することであるが、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	20日	4日
最長日数	100日	60日
平均日数	日	日

長期間要した主な理由

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・サイトまでの輸送業務の主たる取扱者

事務所としては、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

3カ月

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 輛

ア. ハンドルの位置

左ハンドル

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

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。

ガソリンは高価なのに比べ、ディーゼルは安いので、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

変動巾が大きいので、分析機器等の精密機材については定電圧装置をつけることが望ましい。

ウ. サイクル数

50Hz

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

(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. 一般事情

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値段を請求される。)

(3) 任国規格の物

ア. テレビ, PAL-N方式

イ. 一部電機器 220V 50Hz

ウ. 種子類

(4) 任国で生産される簡便な物

ア. 机, 椅子等の木家具

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、港湾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しばしばみられる。

2. 梱包について

荷受地は、湿度が高いため精密な機材については防湿梱包を行うこと。同時携行の場合、段ボール箱で持ち込む場合があるが、当国関税は例外なく開梱検査するので、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限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身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	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

手続きに時間を要しているが、無税通関出来る。

(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

供与先機関あるいは供与先機関が指定した業者。

(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

アレキバ市向け 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) 車輛の運転の際、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。

(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. 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

いずれでも可。

オ. その他

現在、車輛及びその付属品は輸入禁止となっているので、部品補給、メンテナンス等を考慮すると、現地生産会社（トヨタ・ニッサン・フォルクスワーゲン）系の車輛が望ましい。更に、タイヤ等消耗部品のスペアを余分に加えることが望ましい。

(2) 電気事情

ア. 電圧

単相 220 V

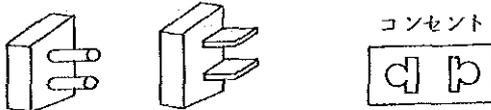
イ. 電圧の変動幅

不安定

ウ. サイクル数

60 Hz (アレキバでは50 Hz)

エ. プラグ型



オ. その他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス

イ. カロリー数

日本と同程度

ウ. その他

一般家庭では、プロパンガスより電気レンジの使用が多い。

(4) 水道事情

水道は硬質で、石灰分が多く、かつ、浄水が充分でなく時折にごり水が出ることもある。飲料用水は別途10ℓ入りビンで市販されている。

II 現地調達

1. 一般事情

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ほか、経済状況の悪化から、国内生産が極度に少ないため調達に相当の期間待たされる。車輛は勿論のこと、トランス、電線、パイプ類等々品不足のため、入手まで2～3ヶ月待つか、日本からの購送を考えるか、その都度現地に問い合わせの上、対応する必要がある。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目

別表（調達部保管）のとおり。

(2) 国産品奨励品目

輸入規制政策に伴い各分野での国産化を奨励しているが、実質的効果は上っていない。

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，ステーションワゴン (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，扇風機等）
（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
免税の適用はない。

オセアニア地域

フィジー	227頁
パプア・ニューギニア	233頁
西サモア	237頁

フィジー

I 本邦からの購送

1. 一般事情

2. 梱包について

供与機材のすべてが、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、10㎡、10トン以下の梱包がされている。

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、防水（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、盗難の心配はほとんどないが、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にすることがベターである。

2. 通関について

(1) 事前に注意すべき事項

供与機材の輸入手続きは、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、常に同局のと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) その他の問題点

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。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車輪

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

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

240V 単相

415V 三相

イ. 電圧の変動幅

上下10%

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型

3ピン平型

オ. その他

電圧、サイクルに変動があり、ICを使用した精密機器には安定化電源を付属品として付ける必要がある。

(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

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（石灰石は輸入）、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。車輪、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. 現地調達が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（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、8mm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

2. 現地調達に際しての免除の有無

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、仕向先に応じ陸揚げ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、一通り完備し荷扱い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。

2. 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・サイトまでの輸送業務の主たる取扱者
供与先機関（受取人）

(5) その他の問題点

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) 車輛

ア. ハンドルの位置

右ハンドル

イ. 車体の色

ウ. 車輪の運転の際、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）。

II 現地調達

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はない。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

梱包が破損していない場合、盗難の心配はほとんどないが、車輛内またそのトランク内には付属品その他物品は入れず、別梱包とすること。

2. 通関について

(1) 事前に注意すべき事項

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、通関手続が進められず、通常必要とする以上の日数を考えておかなければならない。

(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・サイトまでの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西サモア事務所の現地人に取扱わせることもある。

(5) その他の問題点

特になし。

5. 保険の付保期間

海送：4カ月

空送：2カ月

6. 港湾の状況

(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 サレロログ (Salelologa)

(2) 沖待ち、滞貨の有無

アピア島の場合でも大型船 (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) 車輛

ア. ハンドルの位置

左ハンドル

イ. 車体の色

特に留意することはない。

ウ. 車輪の運転の際、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

すべて義務付けはなし。

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

普通車はガソリン、四輪駆動車はディーゼルが望ましい。

オ. その他

冷房装置、対塩風用防錆措置は必要である。又、当地での部品調達は困難なのでエンジン部品（目安としては、本邦における法定定期点検及び車検整備時の取替部品）、外廻り部品（サイドミラー、フロントライト及びカバー、テールライト及びカバー、ウイカーライト及びカバー、ワイパー等）及びガソリン車用エンジンオイル（4ℓ1ダース）、タイヤ、チューブ等をつける必要がある。

(2) 電気事情

ア. 電圧

240V

イ. 電圧の変動幅

通常5%

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型

ニュージーランド・スタンダード型 (↑)

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

(4) 水道事情

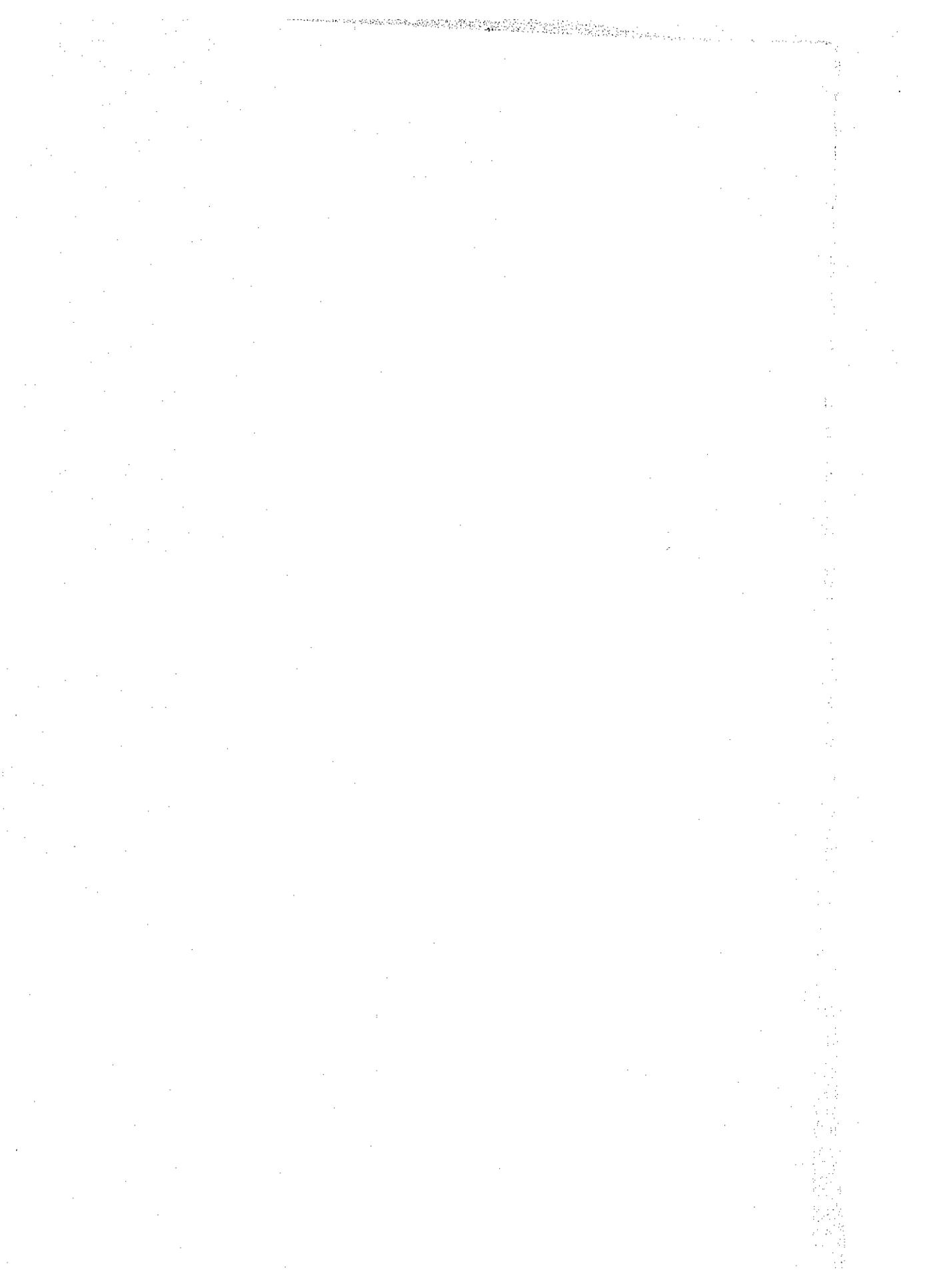
すべて天水のままである。水道のある地域でもその水は川から直接取水したものであり、濁っているのが普通。

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。

- ・ 車輛：自動車，単車（日本製はほとんど輸入されないが，韓国製の乗用車が入っている）
- ・ 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。



JICA