

機材調達の手引

《国別編》

(改訂版)

JICA

平成2年10月

国際協力事業団
調達部

調管
JR
90-1

国際協力事業団

21685

JICA LIBRARY



1086239(9)

21685

は じ め に

機材供与は人と物とを組合わせ、技術協力の効果をより高めることを目的としており、専門家の派遣、研修員の受入とともに技術協力の三本柱のひとつとなっている。

この機材供与をより効果的ならしめるためには、機材を確実に、かつ迅速に目的地まで購送する必要がある。

このため、供与機材の購送にあたっては、対象国の事情を把握し、理解し、それぞれに対応した適切な措置をとることが肝要と考えられ、昭和59年3月1日この機材調達の手引「国別編」を発行したものである。

今回、平成2年7月31日現在の状況につき各海外事務所に調査を依頼し、その報告をもとに改定版として発行することとなったものである。

執務上の参考として活用されんことを期待する。

平成2年10月

調 達 部 長

機材調達の手引『国別編』

目次

はじめに	調達部長
機材購送に当たっての留意事項	(i)

アジア地域

バングラデシュ	3
ミャンマー	11
中国	19
インド	27
インドネシア	31
マレーシア	43
ネパール	49
パキスタン	55
フィリピン	61
シンガポール	67
スリ・ランカ	71
タイ	77

中近東地域

エジプト	87
モロッコ	93
サウディ・アラビア	97
シリア	103
チュニジア	109

アフリカ地域

エチオピア	117
ガーナ	121
ケニア	125
マラウイ	131
タンザニア	135
ザンビア	143

中南米地域

アルゼンティン	151
ボリヴィア	157
ブラジル	165
チリ	177
コロンビア	183
ドミニカ共和国	189
ホンデュラス	195
メキシコ	203
パラグアイ	215
ペルー	221

オセアニア地域

フィジー	229
パプア・ニューギニア	235
西サモア	239

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、否か事前に確認のうえ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、盗難防止装置等、それぞれの国の事情にもとずき必要事項を記載のこと。
- (3) 同付属書〔輸送について〕 5、の Consignee 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、この点充分確認のうえ記載のこと。
- (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。
- (5) 機材購送請求書付属書-2（機材の仕様明細）は記載要領にもとずき、正確に記入すること。
- (6) 機材購送請求書添付書（銘柄指定）機材の銘柄指定は確たる理由のあるものに限ること。また、購送請求書本体とは別に部内の決裁を得ること。

2. 機材の発注に当たって

- (1) 購送請求書付属書-2 機材仕様明細を理解し、商社、メーカー等の発注先との間に誤解がないように注意すること。
- (2) 納期を確認し、担当事業部の了解を得ておくこと。
- (3) 契約書の取り交しは、支出負担行為決裁の日から長期間置かないこと。

3. 輸送に当たって

- (1) 梱包について、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、適確な指示を与えること。
- (2) パッキングリストと梱包内容は一致していなければならないこと、また、同

パッキングリストは、必ず梱包しなければならないことを確認する。

(3) 機材輸送依頼書は正確に記入すること。

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課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 機材部品の捕給ルート一覧表
- ③ 船積業務進行カード

(2) 車輛の型式, エンジンナンバー等, 機材担当職員から通報あり次第, 担当事業部は現地に通報のこと。

ア ジ ア 地 域

バングラデシュ	3 頁
ミャンマー	11 頁
中 国	19 頁
イ ン ド	27 頁
インドネシア	31 頁
マレーシア	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	77 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

乗用車は全て完成品輸入で1部のジープ・バス・トラックについてのみ国内アッセンブリーを行っている。

1,300^{cc}以上の乗用車は外国人（法人）のみ輸入可能であるが関税が非常に高率となっている。1990年9月4日現在の車別・排気量別関税は以下のとおり。

乗用車	1,000 ^{cc} まで	100%（車輛価額の）
	1,300 ^{cc} まで	175%
	1,300 ^{cc} 以上	350%
ジープ		
（ディーゼル）	2,000 ^{cc} まで	100%
	2,000 ^{cc} 以上	200%
（ガソリン）	2,000 ^{cc} まで	30%
	2,000 ^{cc} 以上	50%
トラック		
	（ガソリン）	20%
	（ディーゼル）	50%

(2) 機材積降しのためのチェンブロック、フォークリフト等の供与

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

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

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

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

(4) 関税の負担、引取り期間について

供与機材は、機材によって異なるが、価格の凡そ100%の関税が課せられる。

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

なお予算措置がなかったために引取りまでに1年～1年6カ月も要し、この間の倉庫料が膨大な金額となって、この予算措置が出来ないため、ますます引取りが遅れる悪循環の様子もみられるので、機材供与に当っては事前に受入機関の対応を充分確認しておくことが望まれる。

2. 梱包について

チッタゴンのコンテナ取扱い能力は移動クレーンが一基のみであるのに加え、収容施設も劣悪な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200kg以内とし人力による積降しが可能な大きさとする事と。

3. 盗難防止措置について

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

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

当国に輸入される物品には総て輸入税・物品税（C D S T）が課せられる。（但し、医療、教育用の資機材の一部は特例として免税される場合もある。）

通関を円滑に行うには供与機材に課すC D S Tの廃止を期待するしかないが、この国の大きな歳入税源のため、それを期待するのは現実的ではない。

「バ」側は輸送されてくる機材の品目、数量、スペック、価格を何カ月か前に通報してもらえれば、スムーズな通関措置がとれると言明しているが、機材品目数量等何カ月か前に通報することは困難であり、現状ではB/L等通関に必要な関係書類を可及的速やかに送付して「バ」側の自助努力を期待せざるを得ない。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（昭和55年以降）

	（海送の場合）	（空送の場合）
最短日数	2ヶ月	14日
	（プロジェクトで 特別に業者に依頼）	（同左）
最長日数	6ヶ月	6ヶ月 （輸入禁止品があると1ヵ年）
平均日数	6ヶ月	4ヶ月

長期間要した主な理由

機材の中に輸入禁止品があったため。

(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、現にその様に取り扱われている。最近、受入機関の関税の予算措置がないと、バ国大蔵省E R Dより正式要請書が発出されないようである。

しかし、問題は関税のみならず、機材の引取りに毎回相当時間がかかるこ

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

※ この入札によって選ばれる業者の能力が低いところに問題があり、能力の高い業者に緊急引き取りを依頼することになるが、取扱料を支払わざるを得ない。

(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少ない。たとえ付保期間を延長しても、保険求償による再購送、再通関のトラブルの発生を考えると、特別な場合を除いては現行の付保期間のままで行かざるを得ない実情にある。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

チッタゴン

(2) 沖待ち、滞貨の有無

外国船に積んだ場合は、停泊日数も短くなるので、到着後2、3日間で陸揚げされるが、バ国船の場合は沖待ちが20日間位もあり、また場所を違えておろされる場合もあるので、バ国船は避けるのが賢明である。

(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。

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

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. 車両の運転の際、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

義務付けは無いが交通事故が頻発してしており自己防衛のための安全装具は備え付けた方が好ましい。

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

燃料のコスト面で余り差が無いので、どちらとも言えない。但し、メンテナンスおよび地方に出た場合の給油条件を考慮するとガソリン車の方が良い。

オ. その他

(2) 電気事情

ア. 電圧

220V

バングラデシュ

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。基本的にはプラグのハメ込みは丸型であるので、平型を使用した場合は接続用の補助プラグが必要である。

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。特に地方都市でこの傾向が強く、停電は日常茶飯事に起こっている。

(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（グルシャン、バナニ地区）は、水道は完備していて、断水は少なく、水質もよいが、その他の地区及び地方都市ではしばしば水不足となりやすい。

8. その他問題点

(1) バ国々内で製造又は組立てされているものは基本的にすべて輸入禁止である。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、板材、ショベル、P. V. Cパイプ、ゴム製品、光熱電器具、トランス、エア・コン、衣料品、プラスチック製品、鉄製キャビネット、木製家具、一般電気器具、コード、

一部化学薬品等がある。

- (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（例えば，電子顕微鏡）で調整等をたえず必要とするものは空調設備及びランニングコストの予算措置がしっかりしている場合を除き，不向きであるが，協力内容からどうしても必要とする場合防湿・防塵対策の為の設備・ランニングコストを含め十分な協力処置を要する。
- (4) 使い捨て部分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する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，車両を含め輸入品については，50%～230%の税率で課税されているため機材によってはかなり高価であるが，通関，部品調達，早期使用の問題を考慮した場合，原則的には現地調達がよい。しかし，現地調達と言えども，業者は輸入と云う形式をとる場合が多いので，特殊な機材の場合は発注から納入まで3～4ヶ月を見込むことも必要である。これでも通関手続きをとるよりは時間短縮となっている。

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

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純性の国産品はない。単車、テレビ、ラジオ、シーリング・ファン等は完成品輸入の他国内アッセンブリーも行っている。また、品質は劣るが布地、薬品等の国内生産はかなり行われていて、義務としては行われていないが、国産品購買奨励の気運が見受けられる。

3. 現地調達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。）

車両（1300cc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」側受入機関の所定の税金を払って通関させている。したがって、現地調達にも輸入品であればすでに通関税の加わった額での値段となり、免税は一切期待できない。

ミャンマー

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機材審査委員会(Equipment Control Committee=ECC)の輸入許可の承認と対外経済関係局(Foreign Economic Relation Dept=FERD)の免税手続を得ておかなければならない。このことは、単独供与機材のようにA-4 フォームを取り付けて購送が行われる場合は、事前に供与先でこの手続きを済ませていることもあり問題はないが、専門家及び調査団の携行機材ではこれがなく、機材到着後に輸入許可の申請をすることになる。この手続きは煩雑なうえに多くの日時を要するが、受け入れ先の機関でも輸入の際必要な税額を予算の面から改めて準備しなければならず、引取りが大巾に遅延するのが普通である。また、このとき機材の中に車輛等が含まれているときは輸入不許可になることも考えられるので、携行機材の場合は出発前になるべく機材の品名、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。

(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たりしばしば問題になるので、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、クーラーなどは附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かなければならない。

なお、ミャンマー事務所宛に報告書、資機材等を送付する場合は引取りに要する期間を短縮し、不必要な経費の支出を避けるために次の点に留意して在ミャンマー大使館宛に送付すること。

ミャンマー

- ・ Consignee は Embassy of Japan として, JICA及び個人名は使用しない。
- ・ Shipping Mark は Embassy of Japan とし, JICAマークは使用しない。
- ・ Invoice 及び Packing List の Description of Goodsの欄には, Technical Equipment of JICA を使用せず, Official Cargoとし, 品名を併せ記載する。

(3) 梱包について

空送の場合を含む保管倉庫が不備のため到着機材が野積されることが多い。とくに到着が雨期に当た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梱包当たり重量は15トン以下に押さえる必要がある。しかしながら供与先での荷役が人力によることが一般的なので、1梱包の容積・重量はこれに相応した大きさにとどめるべきである。

(4) 車輛について

乗用車, マイクロバスの2000cc以上のものは輸入禁止となっている。

(5) 港湾施設について

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

2. 梱包について

- (1) 当国における港湾施設は完備されておらず荷揚げするクレーンの能力も不十分であり、また倉庫等の保管施設も十分でなく、雨季には荷物の中に雨が浸透し、機器の故障の原因(サビのため)となる例がある。特に精密機器、試薬類の梱包についてと防湿、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によるため一個当たり1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の事前承認が必要である。同委員会は不定期にしか会議を持たず、月に1度のこともあれば2カ月に1度のこともあり、申請の日によってはかなりの日数を待たされることがある。とくにミャンマー側の事前承認なく持ち込まれる携行機材の中に車輛等が含まれるときは、到着後申請しても、ECCの許可が出ない場合もあり、車輛の持込みは全て別途A4フォームによる供与機材の中に含め事前にECCの輸入許可を取り付けておく必要がある。

(2) 機材陸揚後通関引取までの所要日数（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	120日
平均日数	約60日	約50日

長時間要した主な理由

(ア) 受入機関機材担当者の事務手続きの不慣れに加え、手続き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（携行機材を含む）は原則として無税となっているが、当国FERD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、受入機関の方で税金が用意できなく長期間引取ができなかった例もある。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送の主たる取扱者

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

ミャンマー

ある。

5. 保険の付保期間

毎送 120日, 空送100日

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

ヤンゴン港

(2) 沖待ち, 滞貨の有無

岸壁に限られているため沖待ちがしばしばみられる。

(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, 自動車等は野外に野ざらしとなる。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

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

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

特になし。

エ. エンジンの仕様は, ガソリン, ジーゼルの何れが望ましいか。

ガソリンが望ましい。ジーゼル油は入手困難。

オ. その他

200cc 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

230V単相, 440V 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。

(4) 水道事情

水道と井戸であるが、井戸水の方が飲料水として適する場合が多い。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多発することが多い。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、必要な手続きを進めておく必要がある。

II 現地調達

1. 一般事情

現地調達といっても当国で調達でのる資機材は皆無に等しく、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ECC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、これに当たる輸入業者に適切なものは見当らない。又、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A4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。

しかしながら1989年9月以降外国資本のデパートが開店したので冷蔵庫、クーラー、テレビ、タイヤ、トランス等の一部の外国製品の購入が外貨及び現地通貨払いで可能となった。今後は当国の自由化政策の推進にともなって現地調達の可能性が一層高まることが予想される。

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。特にパソコンを含むコンピュータ、ビデオカメラ、車輛等は審査が厳しい。
- (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きを行い、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。

(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ヶ月かかるのが通例である（実際に物資がほとんどない）闇市場で多少の物品の手当は可能であるが品質も悪く10倍程度の流通価格となっている。

4. 現地調査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（A 4 フォーム）の提出時に政府部内で Equipment Control Committee (ECC) の審査を受けて提出しているので、免税となる。
- (2) 部品、スペアパーツ等の輸入についてはケース・バイ・ケースで審査している。免税取扱いとならない場合、税金は供与先機関が負担する。

中 国

I 本邦からの購送

1. 一般事情

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

2. 梱包について

北京、天津を中心とする華北一体は黄土地帯のため、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どの機材はここで通関することになるため、この期に購送される精密機械その他塵埃を嫌う機材については梱包に十分注意する必要がある。また、空港・港湾等での貨物取扱いは、丁寧とは言いがたいため、破損しやすい機材・精密機器等は、特に厳重な梱包を要する。また、陸揚後の輸送については路面状態の悪い場合もあるので、コンピュータ等の精密機器については振動に耐え得るだけの梱包が必要である。

3. 盗難防止措置について

盗難に対する配慮も必要。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

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

荷受入である中国側各機関は、B/Lが送付された後、この手続を行っているが、引取りを速やかに進めるためには、可能な限り、機材到着以前に、

輸入許可を得ている事が望ましい。そのために必要な最低限の情報は、機材名、数量、価格等であるが、B/L等のコピーが事前に入手できれば更に良い。特に、専門家調査団等が機材をexcessで携行する場合、または急を要する、cargoの場合には、この措置は不可欠である。

JICAからの購送機材については、原則として免税措置がとられているが、通関上特に注意を要するのはコンピューター、ワープロ、コピーマシン、無線機器、フィルム、ビデオテープ、ディスク等である。特にビデオテープ等映像媒体については、申告が義務付けられており、内容、数量を問わず一律に審査されることになる(約1~2週間)ので、excess携行であっても即時通関はできない。従って前広に別便で送付するか、緊急に使用するものについては、空港において「急審(至急処理)」として申請する必要がある。

尚、車輛についてはA4フォーム提出以前に、中国各関係部門の了承をとりつける必要がある事から、要請が出されたものについては、一般的には輸入許可を得ているものとみなす事ができる。しかし、現在外国車の輸入は厳しく制限されており通関上特に厳格にとり扱われる品目であるので、車種、数量、スペアパーツ、価格等詳細が決定した時点で正式な輸入許可申請を開始する事が円滑な引取りのためには不可欠である。

空送の場合は中国民航からの通知(Airway Billの写しが同封されている)をもって通関出来るが、海送の場合はB/Lオリジナルでなければ通関出来ない。従って、本信を速やかに送付する必要がある。特に海送の場合はB/Lが船積後JICAに提出されることから船が現地到着後かなり遅れてくることがあり中国側より督促されるケースが多い。

この為FオリジナルはOCSで送付しSオリジナルをパウチ便で送る等の工夫が必要である。

(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	2日
最長日数	40日	25日
平均日数	25日	4~5日

長期間を要した主な理由

- ア. 中国民航、各港湾港務局からの機材到着通知発信が遅れた。
- イ. 荷受人住所がはっきりせず、JICA事務所宛に通知が送付されたので転送等で手間どった。
- ウ. B/Lオリジナルの接到に時間を要した（海送の場合）

(3) 関税について

プロジェクトの場合R/D等には機材に課税される場合は中国側で負担するように定められているが、現在までのところ、供与機材に課税された例はない。

調査団等の調査機材のうち、業務終了後本邦に持ち帰るものについては、中国側受入機関が入関に際し、機材の評価額相当の保証金（deposit）を積みなければ引き取れないケースが増えているので注意を要する。持ち帰りを予定している機材が相当数となる場合には、事前に通知しておくことが望ましい。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送の主たる取扱者

受入機関が所属の車輛を使うか、あるいは輸送会社に依頼するかしている。

5. 保険の付保期間

- 1. 空送……15日
- 2. 海送……90日

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

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

大連港：東北三省（黒龍江，吉林，遼寧）

天津新港：北京等華北一帯及び西域

上海港：江蘇，浙江等華南

中 国

(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。

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(右ハンドルは輸入禁止)

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置の備付の義務付の有無

有

エ. エンジンの仕様は, ガソリン, ディーゼルの何れが望ましいか

ガソリン

オ. その他

スペアパーツについては輸入, 現地調達共に煩雑なため, 可能な限り, 本体と同時に送付することが望ましい。

(2) 電気事情

ア. 電圧

220V

イ. 電圧の変動幅

大いに有

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型

二又平型が望ましい

オ. その他

精密検査機器等については定電圧装置を具備することが望ましい。

(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

(4) 水道事情

硬度が高い。

(5) ビデオ方式

PAL-D

8. その他留意すべき事項

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

II 現地調達

1. 一般事情

最近ではコピー、コンピューター、ワープロ、車輛等、外国製品のノックダウン生産を含め、国産品の水準は高くなるつつある。特にコンピューター、ワープロについては、中国語仕様という点で、それなりのメリットはある。しかし、品質、汎用性、スペアパーツ在庫の有無及びノックダウン生産の場合、部品に課税されていることから価格の面で未だ問題も多く、なお当面は輸入品の供与が望ましい。

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

(1) 商社を介する場合

現在、輸入品をとり扱っている現地法人は小数であり、品目も限られてい

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

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

(2) 現地法人からの購入

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

価格の点では輸入時に関税をかけられているケースが多いので割高となっている。

現地購入の場合、本部購送に比べ、アフタサービスが受けやすい、というメリットがあるのが通例であるが、中国の場合は、スペアパーツや技術者等の不足のため十分なサービスは期待しにくい。

以上により、機材にもよるが現時点においては、全般的に現地調達によるメリットは見出しにくい。又最近では契約をドル建とする傾向が増えてきており、この場合現地調達用資金送付にあたっては中国事務所のドル口座宛送金されたい。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

1. 乗用車（箱形、小形乗用車、マイクロバス、ジープ）
2. AV機器（撮影機、ビデオデッキ、テレビ、カメラ、テープレコーダー）
3. 耐久消費材（クーラー、電気冷蔵庫）

上記輸入禁止品目の輸入が必要な場合は中国側関係省庁よりの許可取得が不可欠とされているので前広に事務所へ連絡が必要。

なお1989年5月1日より、以下の9品目については別途商品検査局の許可が必要となったがJICA等の実施する無償供与、個人的使用のものについては免除されることとなっているが、免除手続きが必要で前広にインボイス等の書類を送付する必要がある。

中 国

①自動車 ②モーターカ ③モーターカー発動機 ④冷蔵庫 ⑤冷蔵庫コンプレッサー ⑥エアーコンディショナー ⑦エアーコンディショナー用コンプレッサー ⑧テレビ（白黒・カラー） ⑨テレビブラウン管

3. 現地調達合理的とみられる品目

文房具，軽微な事務機器（但し，品質は若干劣る。）

4. 現地調達に際しての免税の有無

一般事情の項参照

インド

I 本邦からの購送

1. 一般事情

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

2. 梱包について

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

3. 盗難防止措置について

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

鉄道輸送よりトラック輸送の方が安全度は高い。

危険性のあるのは税関において受取人立会の上梱包を開けるが、その際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）

インド

	(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	20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7日、貨車の場合3週間である。

(3) 関税について

インドの場合、原則として受取機関が関税（機材購入価格の150%前後）を払うことになっている（無税の場合もある）。インド側が要請書（A-4）提出の際予算措置等をとっておれば問題はない。予算措置等が不備な場合は、手続きが長引き最近引き取りまで6ヶ月近くかかった例もある。

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

5. 保険の付保期間

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

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

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

(2) 沖待ち、滞貨の有無

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

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

イ. 車体の色

酷暑の時期が長いので、ライトカラーが望ましい。

ウ. 安全ベルト、安全ヘッドレス等安全装具の備付の義務付の有無

法律上の義務付はないが必要である。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましい。

オ. その他

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

(2) 電気事情

ア. 電圧

220～250V

イ. 電圧の変動幅

150～270V

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型

3 pin

オ. その他

(3) ガス事情

ガスの種類

LPG

(4) 水道事情

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

8. その留意すべき事項

インド

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

ーインドは特殊な事情にある。ー

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。

インドネシア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

(1) B/L, インボイス等をインドネシア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P, P. 19）の作成は、船便、航空便ともにJICA事務所がインドネシア内閣官房協力局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）書籍が含まれる場合にはその英文リストを、購送手続き完了次第、遅くとも3週間前までにインドネシア事務所に到着すべく送付すること。

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」内閣官房技術協力局が難色を示し、最悪の場合は引取不可能となるなど問題が多い。この点専門家からの直接要請に基づく、購送決定には特に留意して予めインドネシア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は出来ない。従って調査団訪「イ」に先立って、少なくとも3週間前に次の事項をインドネシア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FlightNo及び到着月日

v) プロジェクト名

インドネシア事務所は、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FlightNo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

車輛は原則として輸入不可（例外的に特殊車輛は認められる場合もある）。

(5) 同一プロジェクトで、プロジェクトサイトが2ヵ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ヵ所において実施されたが、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。

このような基本的な誤ちのないよう、同一プロジェクトであっても、プロジェクトサイトが2ヵ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適合した梱包とすること。

3. 盗難防止装置について

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にあう場合、その防止は難しいと思われるが、取り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するなど工夫すること。

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3社（PT Trisari, PT Ujung Ima, PT Varna Tirta Prakarsa）に指定されている事による通関の遅れが一般的傾向であるが、輸送手続等に関してはB/Lのオリジナル、Invoice, Packing Listが前広に送付されれば、特に問題はない。

空送の場合は、Airway Bill（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）を予め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Airway Billは必要ではないがInvoice, Packing Listの他、携行する者の氏名の前広な事務所への通報が必要である。

(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日（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（約3週間前）により諸手続を完了した場合。

長期間要した主な理由

- (ア) 相手側の引取り予算の確保（上記最長の例は主としてこの理由による）
- (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. P. 19）を作成し、プロジェクト担当局又は専門家配属先の機材引取り担当者にこれを引渡すだけであり、その後の業務は全て相手側の責任、負担により行われている。

(5) その他問題点

ア. 当国の場合、全供与機材について無税通関が適用されるが、通関業務は政府指定業者のみが取り扱えることとなっており、どの場合にも機材引取り諸掛かり（手数料+倉庫料）は同業者に支払う必要がある。これは調査団同時携行機材を引き取る際にも同様である。供与機材引取りの諸掛りの負担先である「イ」国関係機関が業者に支払う際、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ている。調達部の問題ではないが、「イ」側の負担を軽くする観点から JICA で引取り料を負担するなどの方策も考えるべきである。

5. 保険の付保期間

海送の場合 180日程度

空送の場合 120日程度

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

タンジュンプリオク港（ジャカルタ），ベラワン港（北スマトラ州メダン地区），パレンバン（南スマトラ州），パンジャン港（ランボン州），スラバヤ港（中部ジャワ），ウジュンパンダン港（港スラウエシ州），バリクパパンおよびサマリンダ（カリマンタン）

(2) 沖待ち，滞貨の有無

一般にいわれている程はないが，時として沖待ち，滞貨ともある。

(3) 港湾施設，クレーン，倉庫等の状況

(1)の港湾については，一応の荷役機械があり支障はない。

(4) その他

一般的に荷役の取扱いが乱暴であり，梱包は丈夫なものにする必要がある。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車輛

ア．「イ」国は完成車の輸入を禁止しており，輸入には商業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四輪駆動車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

220V（127V，110Vの地域もあり 使用地域事情を確認する必要あり）

イ．電圧の変動幅

精密機械にはスタビライザーを使う必要あり。

ウ．サイクル数

50Hz

インドネシア

エ. プラグ形

大型2年ピン。一部はアースの付いた3本ピンのものもある。

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。

無停電電源装置の設置を必要に応じ考慮する必要あり

(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

11,900cal（プロパンガス）

5,000cal（天然ガス）

ウ. その他

圧力60mmAg

(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。スペアパーツの定期的補給あるいは余裕を持った数量調達を考慮すること。

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原則的には現地調達とすること。本部購送の場合は、事前に事務所に問い合わせること。

- (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

(1) 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。

ア. 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。

イ. 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。

ウ. 事務機器、視聴覚機材、什器備品、文房具

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

(2) 現地調達の場合、物品価格に付加価値税（VAT）が平均10%加算された額が購入価格となる。

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

繊維	屋根用トタン
セメント	畳、ごぎ等
カーボン紙・ステンシルペーパー	はい帳

インドネシア

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	動物を捕らえる為の金道具
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	車輛（特殊車輛は例外）
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）
木綿織	鋼鉄
サルーン（腰巻き）	キャンディー（菓子）
バティック模様の生地	海藻
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、国内企業で生産を賄え、かつ国内需要を満たしうる業種を保護する為、下記禁止分野がある。

ミルク及びその他酪農製品	マッチ
乾電池	ペンキ
グルタミン系調味料	ラッカー製品
紙巻きタバコ	皮革・合成皮革の靴およびスリッパ類
くわ・すき	レンガ・タイル
クギ・ネジクギ・ナット・ボルト	ミシンの組立て

洗濯石けん	製氷
ヤシ油加工品	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
自動車組立	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
キャンデー	亜鉛鉄板
ソフト・ドリンク類	医療品
コンクリート・陶器タイル	

3. 現地調達が合理的とみられる品目

品名	仕様	価格 (Rp)	備考	
農業機械	トラクター (2輪)	クボタ 3機種	6,400,000 ~ 9,440,000	納期 二週間
		ヤンマー 2機種	4,345,000 ~ 7,198,500	納期 1ヵ月
	(4輪)	クボタ 6機種	22,797,600 ~ 81,640,800	納期 二週間
		ヤンマー 1機種	37,300,000	納期 1ヵ月
	Rice Huller	ヤンマー 1機種	1,352,000	納期 二週間
	Paddy Thrtsher	ヤンマー 1機種	678,000	納期 二週間
自動車				
前後輪駆動車	トローパー	38,000,000	納期 三週間	

インドネシア

品名	仕様	価格 (Rp)	備考	
トラック (3 L)	三菱 (ディーゼル)	24,000,000	納期 二週間	
ミニバス	三菱ミニバスT120	37,000,000	納期 二週間	
乗用車 (セダン)	トヨタキジャン	26,500,000	納期 二週間	
	トヨタクラウン (2000ccエアコン付)	50,556,000	納期 二週間免税価格	
	トヨタコロナ (2000ccエアコン付)	30,471,000	納期 三週間免税価格	
事務機器	トヨタカローラ (1600ccエアコン付)	25,061,000	納期 三週間免税価格	
	タイプライター	オリンピア社製 8機種 940,000 ~ 3,750,000	納期 即日	
		ロイヤル社製 8機種 1,500,000 ~ 3,500,000	納期 即日	
複写機		ブラザー社製 11機種 1,244,500	納期 即日	
	XEROX 7機種	8,125,000 ~ 35,000,000	納期 二週間	
	キャノン 5機種	4,900,000 ~ 15,700,000	納期 二週間	
視聴覚機材		シャープ 11機種 3,380,000 ~ 10,750,000	納期 二週間	
	オートスライド プロジェクター	Cabin 1機種 350,000	納期 即日	
	映写機		Elmo 2機種 350,000 ~ 850,000	納期 即日
Elmo 16m/m 1機種		2,200,000	納期 即日	
三協 8m/m		500,000	納期 即日	
Video Camera Set		Bell and Howell 35m/m 6,000,000	納期 即日	
	ソニー (含む, カメラ ビデオ, カセット, モ ニター)	4,500,000	納期 1週間	
什器備品	二段キャビネ	ライオン	177,000	納期 即日
		アルバ	168,000	納期 即日
	三段キャビネ	ライオン	210,000	納期 即日
		アルバ	207,000	納期 即日
	四段キャビネ	ライオン	244,000	納期 即日
		アルバ	240,000	納期 即日
	両開キャビネ	ライオン 2種	285,000 341,000	納期 即日
		アルバ	325,000	納期 即日

品名	仕様	価格 (Rp)	備考
片袖机	ライオン	335,000	納期 即日
両裾机	ライオン	528,000	納期 即日
タイプライター台	コニカ	85,000	納期 即日
白板 (片面)	Daiihi製 4種	16,800	納期 即日
(両面)	Daiihi製 4種	139,500	納期 即日
		325,000	納期 即日
文房具			
ボールペン	BIG 3種	325	
	パイロット	2,250	
		325	
バインダー	—	5,000	
サインペン	パイロット	17,500	
		1,650	
カーボン紙	— 2種	7,200	
ナイフ	— 2種	15,000/箱	
		10,450	
ファイル	— 4種	13,000	
		4,600	
クリップ	— 3種	19,500	
		3,000	
ダイモ	機器 2種	9,600/箱	
		55,500	
	テープ 2種	77,150	
		1,000	
封筒	— 5種	1,500	
		2,500	
消しゴム	— 5種	25,000	
		450	
用せん類	各種あり	1,700	
		5,025	
パンチ	— 5種	8,500	
		9,625	
定規	— 40cm	73,325	
	— 30cm	1,000	
		800	
スタンプ台	— 5種	2,550	スタンプインクあり
		5,125	
ホチキス	MAX 5種	1,275	
		12,400	
			※上記の他文具類は殆ど調達可能

(注) なお、視聴覚機材、什器備品、文房具類も不定期に価格変動がある。

4. 現地調達に際しての免税の有無

インドネシア

現地調達品目が輸入品であれば、既に税金が加算された額での価格となり、免税は現在のところ期待出来ない。

乗用車（トヨタ車・クラウン・コロナ・カローラ・マツダ車・カペラ・ファミリア・三菱車・エテルナ・ランサー）については免税、但し専門家、特権免除等の制限内で購入することが可能。

マレーシア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

機材の通関に当っては、「マ」側配属機関が事前に免税及び機材の種類によっては輸入許可申請の手続をとらなければならない。これには、4日ないし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パッキングリスト、インボイス等の船積書類オリジナルを可及的速やかに送付しなければならない。また、引取りまでにかかる日数をできるだけ短縮するため、前もって免税等の手続を進めておくことが望ましいので、予め供与機材の全容（リスト、個数、各機材の価格等）を通報する様配慮すること。

2. 梱包について

特に問題は生じていない。

3. 盗難防止措置について

特に問題は生じていない。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

通関を円滑に行うための配慮

ア. B/L等の船積書類一式を事前にパウチで送付すると同時に、FAXで当事務所にB/L番号、到着日、到着便、パッキングリスト、インボイス等をあらかじめ通報すること。これは、「マ」側関係当局が免税手続を進めておくためである。この所要日数は4～10日である。ただし、関係当局の担当者が不慣れ、不在の場合は遅延する。

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マレーシア事務所をAddressとする専門家宛に送られてくるケースがある。このような場合、事務所は配属先宛に通知文書を出しているが、引取所要日数は当然余計にかかることになっているのでConsigneeについては配属機関とすること。

ウ、ビデオテープ・映画フィルムは検閲の対象となるので、引取りに1ヶ月以上を要する。このため、本数が少なければ携行するのが望ましい。

エ、日本国内向け仕様のラジオ、ラジカセ等は受信帯が軍用と重なることから持ち込み禁止である。

(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	2日
最長日数	30日	30日
平均日数	15日	10日

長期間要した主な理由

ア、専門家携行機材で、はじめて専門家を受入れる配属機関の場合には、免税等の手続きの不慣れ。

イ、取扱業者の不慣れ（業者選定は「マ」側配属機関）。

ウ、船積書類の送付がバウチに頼っているため遅い。

エ、年末休暇、中国正月、断食明け休み等で「マ」側関係当局の事務が停滞した場合。

(3) 関税について

機材（及び赴任後6ヶ月以内に送付される個人荷物）は免税となる。（詳細については「GENERAL CIRCULAR NO1」を参照のこと）

ただし、民活専門家の携行機材及び機材ではないが本部から事務所宛に送付（郵便、クーリエ）したものに課税された例がある。

(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

「マ」側配属機関の指定取扱業者。（手数料が必要）

(5) その他問題点

ア、船積書類の送付が遅く配属機関が手続を進められない場合等に、現地引

取業者が独自に関税を払って引取りを行い、関税手数料等を請求してくる例がある。

イ. サバ、サラワク両州は独立性が高いことから、同地への機材はクアランプールを経由せず、直接、クチン、コタキナバルへ発送すること。

5. 保険の付保期間

空送の場合30日、海送の場合輸送期間プラス約30日。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

主要港：ポート・クラン（半島マレーシア）、ポート・ペナン（半島マレーシア北部）、ポート・クチン（サラワク）、ポート・コタ・キナバル（サバ）他（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

特に問題が生じる状況ではない。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

特に問題が生じる状況ではない。

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

右ハンドル

イ. 車体の色

特に制限はない。

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

安全ベルト着用は義務、ヘッドレストは義務付なし。

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（ディーゼル車は道路税が約3倍する）

マレーシア

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

240V

イ. 電圧の変動幅

220V～260V。工業用400V～415V

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型

三穴ソケット（アース付）

オ. その他

電圧の変動幅が大きく、高価な機材にはスタビライザーが必要。また、落雷の影響を防止するため、マイクロプロセッサを組み込んだ精密機器にはパワーサージ防御器具を備えること。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス

(4) 水道事情

クアラルンプールの水質は飲用も可能なほど良好であり水不足による断水もないが、地方では硬水の例も見られ渇水期には給水制限が行われることもある。

濾過器は気軽に現地調達できる。

II 現地調達

1. 一般事情

当国には一部輸入制限（輸入許可）品目があるものの、基本的には日本以上に自由化が進んでおり、現地調達で困難なものはほとんど無い。また、日本の主なメーカーは当地に代理店を有しており、時間、アフターサービス、スペッ

クの詰め、価格等の点で現地調達が有利である。代理店が無い場合でも、輸入業者により、日本から手軽に取り寄せることが出来る。

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

ラジオ（68～87MHz、102～174MHzが受信できるもの）

(2) 国産品奨励品目

なし

3. 現地調達が合理的とみられる品目

当国の場合、機材選定に当り専門家なりの当事者が当地に居る限り、ほとんどの品目について原則として、現地調達が合理的である。本邦購送の方が合理的であると思われる品目は、①オーダーマイドの日本製品、②現地調達といっても発注後日本からの取寄せになる機材であって詳細な仕様・アフターサービスが不要なもの（書籍、特殊な薬品、消耗品、スペアパーツ等）

ただし、短期専門家の場合は可能な限り赴任時携行が望ましい。

4. 現地調達に際しての免除の有無

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

ネパールは内陸国であり、海送の場合、インドのカルカッタ港で荷揚げされ、トラックによる内陸輸送の後、インド・ネパール国境（ラクソール・ビルガンジ）で通関し、プロジェクトサイトまでトラック輸送される。カルカッタ港における通関時にはネパール政府（商業省）発行の輸入許可書が必要である。カルカッタ関税局は貨物の滞留を抑制するため、超過金制度（Demurrage）をとっているため、機材の陸揚げ時には、輸入許可書がカルカッタ通関業者に送付されている必要がある。

ネパール国境通関時には、ネパール政府（大蔵省）発行の免税許可書が必要となる。関税当局はインボイスと機材とのチェックを厳しく行うので、車輛等の付属品（エアコン、ラジオなど）機材の付属品については必ず記載する必要がある。なお、免税許可申請の際、R/D、要請書（A4）と船積書類（特にインボイス）が照合されるので、機材名の英文表記について留意すること。

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ので、インボイスを前広に送付すればトリブバン空港（カトマンズ）到着時に引取ることが出来るので、緊急に引取りを要する機材については、空港書類の早期送付が望ましい。

2. 梱包について

内陸国である当国では、機材が海送の場合、カルカッタ港で陸揚され陸送されてくる。そして通関はインドとの国境であるラクソールで行われるが、当所にある荷物保管倉庫は規模が十分でなく殆んど野積みとされる。また空送の場

合も保管施設の不足から同様のことがいえるが、この荷物が風雨にさらされることのみならず、クレーン等の不足により荷造りの破損ひいてはこれによる盗難が発生するため梱包には防湿防塵等十分な配慮が必要である。荷物は、積揚げ、積降し機械の不足から、殆んどの場合人力によるため、梱包もこれによる取扱い可能の範囲の容積とすること。

3. 盗難防止措置について

海送の場合、カルカッタでの盗難が多いので堅固な梱包が望ましい。

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

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

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

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

	（海送の場合）	（空送の場合）
最短日数	15日	2日
最長日数	180日	80日
平均日数	30～40日	10～15日

※ 但し、空送の場合は、託送便による通関書類入手後の所要日数である。

長期間要した主な理由

コンサイニーである当国機関が輸入許可、免税措置等に必要な書類を作成の上通関引取りにあたるが、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志の疎通がなされていないことが多く、ほか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

技術協力事業に必要な機材は、R/D、要請書等に基づき免税扱い。

- (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) 内陸輸送業者(カルカッタ港の通関についてはインド人業者に
限定される)
(空送) 専門家あるいはコンサイニーである当国機関

5. 保険の付保機関

6カ月の付保が望ましい。

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
カルカッタ港で陸揚げされ、保税倉庫の保管期間が一週間を越えると超過
税(Demurrage)がかけられる。以降、滞留期間に応じて累進的に課税され、
3ヵ月を越えると競売に付される。

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

特になし

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

ガソリン代が高い（約100円/ℓ）ことにより、ディーゼル（約40円/ℓ）が望ましい。

但し、カトマンズ等高地で使用する場合、ディーゼル車は冬季の始動にトラブルが生ずるので、ガソリン車が望ましい。

オ. メーカーによっては、パーツの購入（輸入）に期間を要するので3ヵ月程度のスペアパーツをつけるとよい。

カ. 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

220V

イ. 電圧の変動幅

160V.~250V

ウ. サイクル数

50Hz

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）

(4) 水道事情

渇水期（5月～6月）には供給が困難となる。

年間を通じて給水制限（一日4時間）があり、水質は鉄分、マンガン、雲母の含量が高く、また殺菌が不十分なため微生物は多い。実験機器には、炉過装置、純水製造装置が必要となる。

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ペースで手続きが進められ, 時として書類の不備, 調整能力の欠如等により何カ月もこれに要することがある。その間機材の荷くずれ, 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, 倉庫のスペースが限られていることから重量のあるもの, 梱包の大きいものは全て倉庫外での保管となる。また海送の場合, カルカッタでの積み降ろし時の破損, 盗難が多く, 加えて印ネ国境での通関待ちにおいては名ばかりの倉庫があるのみで, 実際は野外保管となることを考慮すべきである。

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

ネパール

理といえる。ただ、効果あるいは性能の点を考えなければ、医薬品の一部または複写機、タイプライターのような事務機器、その他事務用消耗品については購入可能である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目

(2) 国産品奨励品目

特になし（殆んど輸入に依存している）。

3. 現地調達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) 乗用車：ランドクルーザー

4. 現地調達に際しての免税の有無

輸入品を発注する場合は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) 通関検査に必要なインボイス、パッキングリストにおける品名、数量等は可能な限り詳細に記載し、“一式”“その他”等の表現は極力避けること。

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

(4) 高温期は、5月・6月・7月で気温は40～45℃となり梱包内温度は60℃に達することがあるので、物品によっては、購送時期あるいは梱包方法に留意する必要がある。

2. 梱包について

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

3. 盗難防止措置について

取扱注意品、電子機器等については、可能な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。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. 政府ベース及びグラント資機材であることを明示するサイドマーク〈ラベル〉を記して送付する。

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

(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	180日	30日
平均日数	30日	15日

長期間要した主な理由

① 通行税やその賦課税に対する中央歳入庁（C B R）の役人の解釈がマチマチで、とかくデタラメなために、免税手続がトラブったこと、更に右クリアのあとは、その間累積した倉庫料を又免税させる為の手続に、不必要な時間と労力・費用の浪費を余儀なくされた。

② また、内陸輸送に問題があるため、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。しかしその他の賦課税については、当国役人の解釈がその都度異なっており、問題がある。通関に時間を要すると、倉庫料が相当高額になるため、迅速なる手続が必要となる。

(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

プロジェクト側担当官およびパ側が指定する通関業者が行う。

(5) その他問題点

通関には極めて複雑多様な手続きをとることでもあり、本邦における、P

acking 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是非必要である。

5. 保険の付保期間

空送：最低1ヵ月

海送：最低2ヵ月

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

カラチ港

(2) 沖待ち、滞貨の有無

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

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

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

(4) その他

小さな盗難が多くみられる。についてはPacking Listの「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是非必要である。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車輛

メンテナンスの必要から当国に輸出している車種及びその車の取扱店があるものが望ましい。

ア. ハンドルの位置

パキスタン

右

イ. 車体の色

特になし

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

特にないが事故多発のため必須。

エ. エンジン仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

地方に行くとガソリン入手困難な場合があり、又、コストの面でもディーゼルの方が望ましい。

オ. その他

無謀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、調査用車輛は大型の四輪駆動車とすべきである。

(2) 電気事情

ア. 電圧

通常家電 220V 50Hz

イ. 電圧の変動幅

相当大幅に変造する ($\pm 20V$)

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグの型

丸ピンプラグ (小容量2ピン型, 大容量3ピン型)

オ. その他

乾期にあたる1, 2, 3月, 及び酷暑期の5, 6, 7月は停電, または電圧変動が激しいことから精密機器, 大型機械等には, サーキットブレーカーあるいはスタビライザーを組み込み, 又は付属させることが必要である。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

天然ガス (都市ガス)

(ポータブルポンベ供給もあり)

イ. カロリー数

980 B U T / F t = 247 Kcal

ウ. その他

供給は豊富（へき地の場合、ポ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濾過が必要である。

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

8. その他留意すべき事項

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

II 現地調達

事務機器等アフターサービス契約を必要とする物品については現地調達が得策であり、種類は限られているが複写機、FAX機、英文パソコン等は入手可能である。

車輛については、本部よりの購送の方が手続きがより簡単であり、かつ入手が早い。

フィリピン

I 本邦からの購送

1. 一般事情

車輛は、高額な課税対象新車に関し（200%）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（1ヶ月～40日程度）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するとか、また外箱に品名を表示しなければならないような場合でも、日本語によるとか、それなりの配慮が必要である。

（注） 車輛等のうち乗用車につき大型車（2800cc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。

日比間の海送期間は10日程度であり、B/LがJICA本部から事務所に送付される頃には荷物がマニラに到着しているケースが多いので、免税引取り手続き開始期を早めるためにも船積書類インボイス、パッキングリストB/L（コピーで可）、を早期に送付する必要がある。

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

動物、危険物、温度管理品や同時携行機材等早急に引取る必要のある機材に関しては前広に（到着10日位前）インボイス、パッキングリスト、A. W. B等（コピーで可）の通報が必要である。

(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	12日	3日
最長日数	2ヶ月	14日
平均日数	20日	10日

長期間要した主な理由

車輛・機械類は当国においては最も大きな課税対象であり、特に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。

(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

供与先機関が選定した業者ないしは、JICA事務所出入業者。

(5) その他問題点

週末、祝祭日は通関業務を行っていないため、平日AM9:00～PM5:00マニラ到着とすること。

5. 保険の付保期間

海送の場合は、引取り最長日数（前期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

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

レイテ、ボホール島等地方都市に所在するプロジェクト向け機材及び専門家携行機材は、地方都市では免税通関が出来ないため、全てJICA事務所宛送付すること。供与機材等はマニラでの通関後、地方に円滑に移送出来る。但し海送仕向地はマニラ経由のプロジェクトサイト最寄港までとする。

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

左

イ. 車体の色

白・ベージュ当明るい色、また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。

どちらでもよい。

オ. その他

(2) 電気事情

ア. 電圧

220V (110V)

イ. 電圧の変動幅

±10%以上。精密機械にはスタビライザーは必需品。

ウ. サイクル数

フィリピン

60サイクル

エ. プラグ型



オ. その他

マニラ市内でも停電が多い。

(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

マニラ市においても，断水が時々あり，4日間一滴の水も出なかったこともある。

II 現地調達

1. 一般事情

現地調達については，常時入手可能かどうか在庫の問題を含め，性能，部品の補給という点からおのずからその品目が限定されてくる。輸入品の場合，既に課税されている。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もある。従って現地調達する場合(1)入手を急ぐもの，(2)アフターサービスが可能であること，(3)現地で据付工事を必要とするものなどを対象とすべきであろう。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目

武器・麻薬等以外の一般機器類は輸入禁止品目になっていない。

但し、品目によっては、関税率に大巾な開きがあり、一般的にいえることは酒類・衣類等輸入しなくても国産品で十分なものについては税率が高く、国内においてノックダウンにより生産している一般乗用車もこの部類に入る。

(2) 国産品奨励品目

3. 現地調達合理的とみられる品目

製品によっては十分なストックを有しないため、品目をすぐに購入出来ない場合がある。

(1) 事務機器

タイプライター, 複写機, マイコン

(2) 備品

キャビネット類, 金庫, 机

(3) 文房具

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

(4) 機械類

小型モーター, 変圧器

(5) 視聴覚機材

テープレコーダー, スライドプロジェクター, 映写機, ビデオ, テレビ

(6) 医薬品

抗性剤等

(7) その他

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

4. 現地調達に際しての免税の有無

受注後, 新たに輸入する製品については, 業者によっては物品税の免税は可能であるが, 関税の免税取扱いを受けることは出来ない。

理由:

フィリピン

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。

シンガポール

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。

2. 梱包について

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

3. 盗難防止措置について

過去の実績から判断するところ特に配慮すべき事項は見当たらない。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

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

ア. ビデオ・テープ

当面では、検閲が必要とされるため、通関には通常約1カ月を要する。

従って、本数が少なければ、携行が望ましい。

イ. ケミカル製品

製品への構成物を明らかにすることが要求されている。そのチェックのための約1週間は必要である。「シ」保健省薬事局は海外共済会より専門家に給付される、「携行医薬品セット」について持ち込みを原則的に認めないとしている。

ウ. 工事用ヘルメット

犯罪に利用されるのを防ぐため顔部分の見えるヘルメットのみ輸入可能となっている。また、一定の強度が必要とされるため、衝撃テストが施されるので、供与必要個数に同テストのため使用出来なくなる分1個を加えておく必要がある。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

	(海送の場合)	(空送の場合)
最短日数	3日	1日
最長日数	7日	2日
平均日数	5日	2日

(3) 関税について

過去において該当すべき事案の発生をみていない。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送業務の主たる取扱者

プロジェクトを担当する政府機関が指定するローカルの運送業者が取扱っている。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

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

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

シンガポール港

(2) 沖待ち、滞貨の有無

特に問題は生じていない。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

施設面は特に問題はないが「日シ訓練センタープロジェクト」において現

地購入（厳密に日本で契約，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 が肩代わりした例があった。

(4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車輛

ア. ハンドルの位置

右ハンドル

イ. 車体の色

特に一般的な指定はない。

ウ. 安全ベルト，安全ヘッドレス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 230V，三相 440V

イ. 電圧の変動幅

5%以内

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型

3P（単相）4P（三相）

オ. その他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

都市ガス，プロパン

シンガポール

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に配慮が必要である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 輸入禁止品目

わが方技術協力に関するかぎり輸入禁止品目は見当たらない。

(2) 国産品奨励品目

3. 現地調達が合理的とみられる品目

わが方技術協力に必要なとされるほとんどすべての機材の現地調達が可能。

4. 現地調達に際しての免税の有無

課税対象品目を購入する場合免税の措置がある。

スリ・ランカ

I 本邦からの購送

1. 一般事情

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

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

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

2. 梱包について

- (1) 港湾施設は、わが国の協力により大巾に改善され、かなりのコンテナ化が進んでいる。
- (2) これまでの梱包では防湿、防塵において問題は生じていない。

3. 盗難防止措置について

港湾内の安全は、かなり改善されている。但し、車輛が数日間滞荷されるときには、いまだにWatcher（見張り）を置く必要がある。車輛の付属品は別梱包がのぞましいが、通関時には本体と付属品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. 着任時の単発専門家（長期）携行機材は原則として J I C A S R I L A N K A O F F I C E をコンサイニーとする。

但し、専門家受入機関が事前に引き取りを了解している機材に関しては受入機関をコンサイニーとする。

（理由）上記機材は相手国政府（受入機関）の要請によらないため予算不足等の理由から受入機関が関税負担のうえ同機材を引取ることには難色を示す場合がある。

(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	10日	3日
最長日数	30日	15日
平均日数	15日	7日

長期間要した主な理由

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

イ. 手続のための所要書類が不備のため。

ウ. 機材の中に薬品が含まれている場合は通常手続に加え「ス」保健省より税関局宛のエビデンスレター（確かにこの薬品は J I C A Technical Equipmant であるから滞りなく該当受取機関に引きとらせるように……）のコピーを必要書類にアタッチさせる必要があるため、少なくとも機材到着時1ヶ月前迄には医薬品を含む機材のパッキングリスト・インボイス・可能であればフライト名、日時を通報していただく必要がある。

(3) 関税について

ア. 関税率は品目によって異なる。

イ. コンサイニーは、受入機関名とする。

受入機関は、コンサイニーとして、関税を支払って受取るため、専門家調査団員等の私物はふくめないようにすること。特に携行機材には、「私

物」を含めて輸送し、帰国時に持ち帰るものがあるが、この場合には、コンサイニーを「ス」国受入機関とせず、あくまでも本人のものとしては持ち込みの際に無税通関手続をおこなう必要がある。

- (4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者
通関については、JICA事務所とエージェントまた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. 保険の付保機関

6. 港湾の状況

- (1) 機材陸揚げの港湾名
コロombo港（首都）
- (2) 沖待ち、滞貨の有無
現在なし。過去においては2～3週間沖待ちしたこともあった。
- (3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況
大巾に改善され、問題なし。
- (4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

- (1) 車輻
- 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. 車輻の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無

モーターサイクルのみ安全ヘッドレスト

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

ガソリンが望ましい。

オ. その他

熱帯用エンジンであり、車体が強じんであること（道路が悪いため）。

修理整備の能力はよい。

事務用公用車等無税通関が可能な場合を除き、以下の輸入車制限がある。

(1) ガソリン車：8500us\$（C I F 価格）1850cc

(2) ディーゼル車：11,500us\$（ ” ” ）2300cc

※ ジープは適用外

(2) 電気事情

ア. 電圧

240V

イ. 電圧の変動幅

10V

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型



大小

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

LPガスおよびケロシン

イ. カロリー数

ウ. その他

(4) 水道事情

上水道：フィルターとボイルが必要であり、また時々断水がある。

II 現地調達

1. 一般事情

コロンボの各代理店を通じほとんどの機材の現地調達が可能である。

概して現地調達の方が本邦購送より調達時間が短くメンテナンスの面でも遙かに有利である。但し、ほとんどの現地代理店はU S \$建てで注文機材を輸入する機会が多いため為替相場の急変更などにより見積価格を一方向的に現地代理店側が変更するなどのリスクもある。

タ イ

I 本邦からの購送

1. 一般事情

機材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及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ぐため別梱包とすること。

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

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

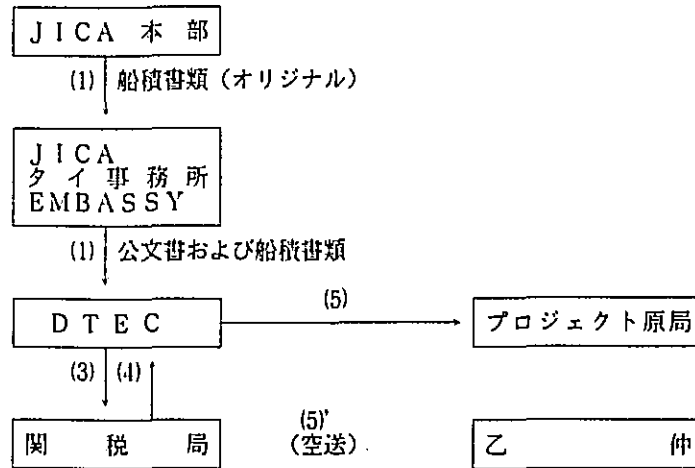
または、

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

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

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

通関手続のフローチャート



- (注) 1. 上図(3)~(4)の過程で日時を要する。
 2. 機材の中に車輛等の輸入禁止品目があるときは、上図におけるほか別途商業省の許可も必要であり、プロジェクト原局から同省宛その申請を行う。

2. 梱包について

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

3. 盗難防止措置について

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

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

ア. 無線機については、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、この種のものはいとしない方がよいが、止むをえ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.、シャーシーNo.、車体の色、モデル名、排気量、シリンダー数、アクセサリーの有無（ラジオ、カセットテープ、エアコンなど）等を事前に、JICA事務所宛通知しておくこと。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

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

長期間要した主な理由

- ア. B/Lオリジナルの到着が遅い。
- イ. 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、プロジェクトの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・サイトまでの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. 保険の付保機関

海送の場合 3カ月間

空送の場合 40日

6. 港湾の状況

タ イ

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

7. 機材選定に当たっての留意事項

- (1) 車輛
 - ア. ハンドルの位置
右ハンドル
 - イ. 車体の色
特に指定はない。
 - ウ. 車輛の運転の際, 安全ベルト, 安全ヘッドレスト等安全装具の備付の義務付の有無
特になし
 - エ. エンジンの仕様は, ガソリン, ディーゼルの何れが望ましいか。
ディーゼルの使用が増加している。
 - オ. その他
- (2) 電気事情
 - ア. 電圧
220V
 - イ. 電圧の変動幅
最大10%程度 (精密測定器械には, 電圧安定器を必ずつける必要がある。)
 - ウ. サイクル数
50Hz
 - エ. プラグ型
2ピン (平型, 丸型両方可であるが, 日本の一般的な平型が多く使われ

ている。)

オ. その他

一般家庭用は、上記のとおりであるが、単相、3相等も含めプロジェクト・サイトの実状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

L P G

イ. カロリー数

ウ. その他

(4) 水道事情

1985年現在、首都圏水道公社（NWWA）は430km²給水区域で440万人に給水している。

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D T E C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。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

タ イ

- (1) 輸入禁止品目
別添品目表のとおり（「品目表」は本部調達部にて保管）。
- (2) 国産品奨励品目
別添品目のとおり（同上）。

3. 現地調達が合理的とみられる品目

- (1) 事務機器
複写機, タイプライター, 机, 椅子, 書棚
- (2) 事務用品
事務用消耗品
- (3) 視聴覚機器
プロジェクター, TV, カメラ
- (4) 車輛
オートバイ, 乗用車, ジープ, ピックアップ
- (5) 農業機械
農機具, 小農具, ポンプ
- (6) スペアパーツ
農機具用, 自動車用部品
- (7) 工具類
一般工具
- (8) 営農資材
シート, はかり, 肥料
- (9) 電気機器用部品
コピー用, 無線機用, オートクレーブ用部品
- (10) 動力機器
ジェネレーター
- (11) 医療用資機材
血液バック, 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	87頁
モ ロ ッ コ	93頁
サウディ・アラビア	97頁
シ リ ア	103頁
テ ュ ニ ジ ア	109頁

エジプト

I 本邦からの購送

1. 一般事情

援助のための供与機材であるからといって、当国の通関、引取りが容易にできるとの考え方は通用しない。税関には沢山の職員が配置されているが、一般に労働意欲に薄く、更に、手続きが複雑なため通関業務全体を確実に把握しているものが少ない。このようなことから、通関、引取りには相当の時間を要す。しかし、購送する機材そのものが技術協力協定に示されている機材に合致しており、必要書類が完全に揃っていえば、税官吏からチップを要求されることもなく通関できる。ただし、記載事項に不備があった場合、通関が困難となるので書類の作成には正確さを必要とする。（チップは通用しない）

- (1) 供与機材については技術協力協定に基づき受入機関が直接機材の引取りに当たっている。
- (2) 技術協力協定で規定されている機材とは、備品、機械、原料を指し文房具等の消耗品及び車両はこれに含まれていない。従って消耗品には消費税（10%）が課せられる事が間々ある。車両についてはプロジェクトで使用する特別仕様車（ジープ、機材を搭載した車両等）のみ免税で輸入することができるむね、関税局からレターを取り付けてある。しかし一般乗用車を無税輸入しようとした場合、1台の価格が関税（最低関税率110%）を含め10万ポンド（約550万円）未満の場合、受入機関所属省大臣の許可を、これを越える場合は総理大臣の許可を取り付ける必要があり、これには相当の時間を要し、または許可されないことも考えられる。
- (3) 荷受け人はエ側受入機関名及びプロジェクト名を記入し、専門家等個人名及びJICA事務所名は一切記入してはならない。
- (4) 調査用機材については品目、数量及び、供与品か持ち帰り品かの区別を明確にし前広に事務所に連絡する必要がある。特に調査期間の短い場合は調査

団の到着までに機材の引取りが完了するよう余裕をもって発送することが重要である。

- (5) 専門家の輸送機材（持ち帰り品）については、専門家の個人荷物として送付すること。但し、赴任後6か月以内が無税の有効期間である。
- (6) 多量のフィルム類、日本語書籍、カセットテープについては情報省の検閲を受けることがある。特にフィルム類、カセットテープについては長期間の手続きが必要となる。
- (7) 無線機、ファクシミリ等の通信機器は、通信省の許可を必要としており、許可取得に長期間を要する。
- (8) 小包郵便は信頼性が低く、紛失または数カ月の時間を要した等の事例があるので、少量のテキスト類であっても、クーリエ便か航空貨物とすべきである。
- (9) 海送についてはアレキサンドリア港よりスエズ港の方がより簡単に通関できる傾向がある。

2. 梱包について

大型梱包については、クレーンで荷下ろしされているが、内陸輸送は人力によるため乱暴に扱われ、破損するケースが見られるので1～2人で扱える範囲の大きさ、重量、且つ、頑丈な梱包であることが望ましい。また、防湿、防塵に配慮のこと。

3. 盗難防止措置について

少量の消耗品のような廉価なものが、通関の途中で荷抜きされたことが幾度あったが、大きな被害は出ていないので、特に盗難防止措置は講じていない。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

受入機関が通関手続きを行うため、B/L、インボイス等に事務所からのレターを付し、早期に先方に送付する必要がある。

(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	3 週間	3 日間
最長日数	1 年	6 か月
平均日数	2 か月	2 週間

長期間要した主な理由

- ア. 受入機関に通関に熟知するものが少なく、事務手続きが遅延するため。
- イ. 技術協力協定に示された機材であっても、当国の輸入規制品目であった場合、管轄省庁の許可を必要とすることがあり、この取得に時間がかかるため。

(3) 関税について

技術協力協定により供与機材は無税で輸入できる。しかしこの協定に含まれていない車両については、免税措置はあるものの、その手続きに非常に時間を要する。そこで、関税一時保留（Temporary Suspension）の条項で輸入し、その後、正式に無税通関を行うケースもある。

(4) 機材の通関後、プロジェクト・サイトまでの輸送業務の主たる取り扱い者受入機関が直接輸送するか、或は輸送業者に依頼している。

(5) その他の問題点

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、さらにその機材がプロジェクトに必要なものであるという承認手続きに多大な日数を要することは「エ」国行政機関の内部問題で、我々には如何ともし難いが、関税法等の細則が一般に公開されておらず、また、頻繁に変更されることが通関業務を促進するうえで障壁となっている。

5. 保険の付保機関

海送	到着後	90日～ 120日
空送		60日～ 90日

6. 港湾の状況

エジプト

- (1) 機材陸揚げの港湾名
ALEXANDRIA (アレキサンドリア) SUEZ (スエズ)
- (2) 沖待ち、滞貨の有無
ラマダン前後には滞貨が多い。沖待ちを締め、ヨーロッパに行ってから帰路陸揚げするケースも多い。
- (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。

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
特に無し
 - ウ. 車両の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等の安全装具の備付け義務の有無
義務はないが、交通事故の危険度は高いので、安全装具は全て装備すべきである。
 - 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。
トラック以外のディーゼル車の輸入は禁止されている。また、ガソリン、軽油供に入手しやすく、燃料費も考慮すべき程の値段ではないので、特に機能上問題がない限りガソリン車を選定すべきである。
- (2) 電気事情
 - ア. 電圧
220V
 - イ. 電圧の変動幅
180～260
 - ウ. サイクル数
50Hz

エ. プラグ型

丸ピン

ヨーロッパタイプ

オ. その他

停電が多く、コンピューター等にはスタビライザー及び、停電防止装置が必要。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

ブタンガスが主流であるが、都市中心部でナチュラルガスの供給が始まっており、範囲も急速に拡大しつつある。

(4) 水道事情

水質はさほど悪くないが、建物の配管、給水タンクの事情により水質が悪化する。

II 現地調達

1. 一般事情

(1) 免税措置について

現在エジプトにはTax Free Zoneと呼ばれる特別商業地区があり、希望する機材がここがあれば、輸入時と同様の手続きで無税購入することができる。

(2) 機材のアフターサービスについて

特にヨーロッパのメーカーには、エジプトでアフターサービスを行っている会社が多いので、機材によっては現地調達が望ましい。

(3) 車両について

欧米車であれば車種も多くメンテナンスも簡単に行なえる。また、近年日本製車両もかなり輸入されるようになったため、車種によっては現地調達がより合理的である。

(4) 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

エジプト

見が多い。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 一般的な輸入禁止品目（麻薬、ポルノ、銃刀類等）を除いては特にないが、医療機器をはじめとする一部の機器については、「エ」国内にメンテナンスを行なえる代理店を持たないメーカーの製品は、その輸入が禁止されている。

(2) 国産品奨励品目

セラミック、木製品、衣類等

3. 現地調達が合理的と思われる品目

ア. 一般事務機器

タイプライター、コピー機、ファイルキャビネット、事務机、書庫等。

イ. 事務用消耗品

特殊なものを除き殆どが現地調達可能。

ウ. 車両

特殊なものを除き殆どが現地調達可能。

その他、「エ」国産の製品は品質の面で問題があるが、輸入品であれば多くの機材が現地調達可能である。

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、仏文で記載されることが必要であり、船積書類は可及的速やかに送付しなければならない。なお、仕向地はカサブランカではなく必ずラバトとする。(事務所はラバトにあり、カサブランカは100km遠方のため)

2. 梱包について

取扱いが雑なため、十分な配慮が必要である。

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が、車輛の場合、バックミラー、スペアタイヤ、アンテナ等の車体の外部に出ている付属品は予めとりはずし、車の中に固定して入れておくこと。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

開発途上国の場合一般に書類の流れがおそく、引き取りがおくれることが多いが、モロッコにおいても同様である。従って通関を円滑に行うには迅速かつ仏文による正確な機材リスト(円建表示、梱包箇數、重量)の当地への送付が必要であり、特に車輛(トラック、乗用車、ジープ等)の購送にあたっては、エンジン番号、車体番号、形式、メーカー名を必ずB/Lに明記すること。また、当国の場合、B/Lを事前に事務所に郵送しておくこと。B

モロッコ

／L記載の物品以外のものは入れないこと。税関で免税扱いで引取りの際、問題が生ずる恐れがある。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

	（海送の場合）	（空送の場合）
最短日数	30日	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。
- ウ. AVIS D'ARRIVE（機材到着通知書）の遅れによるもの。
- エ. B/Lの送付が別途JICA本部より事前になかったため。

(3) 関税について

関税を課せられることはない。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまで輸送業務の主たる取扱者

海送の場合供与先の本省とプロジェクト・サイトが協力して行っている。

(5) その他問題点

5. 保険の付保機関

海送：港到着後4ヵ月

空送：空港到着後2ヵ月

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） Agadir-Port（アガデール港）

(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
購送機材の運搬, 保管には十分な能力及び設備がある。
しかし, 取扱いが雑なため, 梱包には十分な配慮が必要である。
- (4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

グリーン, ベージュは軍隊用車輛と間違われる危険があるので避けること。

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

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. 車の燃料キャップは鍵つきとすること。

(2) 電気事情

ア. 電圧

115Vおよび220V

イ. 電圧の変動幅

上下20V

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型

ブリーズ (アメリカ式でない)

オ. コンピューターや一定の電圧が必要な精密機材は, 別途, 安定化電源装置が必要となる。

モロッコ

(3) ガス事情

イ. ガスの種類

ブタンガス

ロ. カロリー数

ハ. その他

(4) 水道事情

ラバト、カサブランカは問題なし。地方都市に於いても、旱魃がないかぎり、断水することはめったにない。飲料水は3種類市販されている。

II 現地調達

品質、規格、機能等を余り重視しなければ、国産、輸入品もあり、殆どが入手可能である。漁具、船舶、海洋等の機材はスペイン領カナリー諸島、ラス、パルマス（自由貿易港）において日本製が安く入手可能である。

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

派遣専門家の携行機材につき、薬品、食糧品およびFMラジオ等のもものが同梱されていることがあるが、これらは別荷扱いする必要がある。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。本人携行の場合でも、ア) 日本国内用FMラジオは周波数帯が広いため通関時に没収される。イ) 薬品、食糧品は成分検査のため時間がかかる。また、没収されることもある。

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、梱包の容量・重量については問題とするところはない。
- (2) 防湿対策は通常の梱包方法で差支えないが、防塵に対しては普通以上の処置が必要である。港湾倉庫は天蓋のないものが多く、またあっても吹きつける砂塵は防ぎ切ることはいできない。
- (3) 高温に影響を受けるような機材については、機材のみならず梱包についても熱帯地に対応した処理が必要である。5月から10月頃までは酷暑の時期で

あり気温も50℃となる。

3. 盗難防止について

盗難防止への対策はとくに必要ではないが、ときに細かいパーツ類が紛失するといわれている。なお、梱包の中身の明示は通関を円滑にするため必要である。英文で出来るだけ詳しくアイテム毎の数量明示のこと。

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, 所長名, Embassy of Japan

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

原則として個人持込品については無税通関であるが、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・サイトまでの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たることもある。

5. 保険の付保期間

日本からの輸送期間に少なくとも1ヵ月を加えた日数とする。

ラマダンおよびハッジの時期は2ヵ月以上が望ましい。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

アラビア港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。リヤド向貨物の場合はダンマン港揚が良い。

(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

サウディ・アラビア

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

有り。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。

ディーゼルはトラック用で一般的にはガソリン車が多い。当地はガソリンが安いのでコスト的に大きな開きはない。

オ. その他

ジープは課税率が低く（12%）また1300cc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

安全性、環境保全の観点から規格が決まっており（SASO規格）輸入に際してはConformity Certificateを取得が必要である。

ア. 電圧

110V, 127V, 220V（家庭用）

380V（工業用）

（220Vが最も普及している）

{ 単相は127Vヨーロッパスタイル
3相は220Vアメリカスタイルが一般的である。

イ. 電圧の変動幅

±6%（規定上）

±3%（事実上）

ウ. サイクル数

60Hz

エ. プラグ型



(220Vに多い)



(110Vに多い)

、その他欧州型

丸ピン，角ピン等多種

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

プロパン（ボンベ）

イ. カロリー数

ウ. その他

廉価

電気のオープンが一般的でガスの使用は少ない。

(4) 水道事情

主要都市には，海水を淡水化した水道がほぼ完備したため，断水もほとんどなく，水質も比較的良好であるが，地下水の配合具合で硬度が異なるので注意を要する。

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，文房具等は輸入品ではあるが，多数出廻っており，また，輸入に際しての税率も低く（12%）安価であるから現地調達の方が望ましい。ただし，国産品がある品目については20%である。これら以外のものでも，日本あるいは第3国から輸入することも可能であり，これら業務を取扱う邦人商社も多く，また所要経費についても受入機関が負担し免税措置もとられるので早期入手という観点からも有利な面が多い。

但し，事務所のマンパワーの配慮が必要である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 輸入禁止品目

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

(2) 国産品奨励品目

3. 現地調達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起こることが予想される。

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、工具等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いので、この点を配慮した容積、重量の梱包としなければならない。一方倉庫等の保管施設は海送、空送の場合とも十分なものといえず屋外に置かれることもあるので、とくに雨期にかかって

送られる機材については防水・防湿に対する配慮が必要である。

3. 盗難防止について

通関がながびくときは、盗難のおそれがある。とくに車輛等の付属品や工具類がその対象となりやすく、車輛等のスペア・タイヤは取外しができないよう施錠し、また他の付属品、工具類については本体とは別に梱包するなど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、その許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のナンバー、さらに車輛等の製造会社ならびに年型等が記載されていることが必要であり、本部からの船積書類についてはこの点を確認のうえ作成しなければならない。なお、船積書類のConsigneeは通関を円滑にするため、必ず日本大使館経由の供与先機関とし、携行機材の場合はこれに専門家等の氏名を併記することが肝要である。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

	（海送の場合）	（空送の場合）
最短日数	7日	5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。
- ウ. 電子機器（パーソナルコンピューター、漁船用レーダー）は軍事機密であるとして、軍のチェックを受けるため、入手までに一年以上要する。なお、ファックスの輸入は禁止。

(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1000～3000シリア・ポンドであり、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・サイトまでの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。

協力隊の場合は前期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. 保険の付保機関

海送・空送とも最低3～6ヵ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투스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투스港の場合は、プラント機材、車輛数台とまとまった機材を対象とする。

(2) 沖待ち、滞貨の有無

コンテナ船は優先処理され2～3日後陸揚げされるが、その他は3～4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、スカングッチのコンテナ船が一番良い。約30日間。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

何色でも問題ない。

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

有

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

JICA事務所等の公用車を含めてディーゼル車は輸入許可にならない。

オ. その他

特別仕様の車輛やウインチ付きあるいはエアコンなどは事前申請を要す。

FMラジオは特別セキュリティーへの申請が必要である。

(2) 電気事情

ア. 電圧

家庭 220V

三相 380V

イ. 電圧の変動幅

上下10%程度

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型



(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

シ リ ア

いは河川の水を飲用しているところもある。

II 現地調達

現在のところアンマンの物質事情はダマスカスに比べると格段に良いところ、車輛・高級事務所用備品（ファクシミリ、シュレッター等）の隣国ヨルダンでの調達は今後とも十分可能性がある。

チュニジア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

当国は、乾燥地であるが、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のでConsigneeは必ず受入機関とすること。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、供与先にはほとんど設備がない状況にある。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恐れがある。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恐れがあるためである。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

InvoiceおよびPacking Listはできる限り早く入手することが必要であ

る。また、Packing Listは仏文での提出を要求される。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

	（海送の場合）	（空送の場合）
最短日数	60日	15日
最長日数	約 100日	30日
平均日数		20日

長期間要した主な理由

通関に無税取扱いを受けるためには供与先およびその関係省庁、外務ならびに大蔵各省への届出あるいは書類の回付が必要であるが、これを行った時期が5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、供与先省庁が一担関税を支払う場合もあり、供与先の予算の関係で無税通関手続きに時間がかかる場合もある。倉庫保管料はあて先が支払うことになっているのでConsigneeは必ずMinistryあてとし、携行機材等の場合専門家名はAttentionとする必要がある。

(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

各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及び輸送を行っている。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, Sousse港

(2) 沖待ち, 滞貨の有無

現在のところあまりなし

(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

義務付有り。

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

ガソリン

オ. その他

ヘッドライトは黄色でなければならない。

(2) 電気事情

ア. 電圧

110V (単相), 220V (単相), 240V (3相)

イ. 電圧の変動幅

±10%

ウ. サイクル数

50Hz

チュニジア

エ、プラグ型

丸

(3) ガス事情

ア、ガスの種類

① 都市ガス

② ブタンガス

イ、カロリー数

(4) 水道事情

良、(カルキ分が多いので管に石炭分が付着する)

8. その他留意すべき事項

当国へ直航する船便はないので、積替えとなるが、積替地はベレッタ港（マルタ）ではなく、マルセイユ港等欧州の港の方が早期に入手出来る。

II 現地調達

1. 一般事情

外貨不足のため輸入品は、事務機器の消耗品及び機器部品を含め入手困難である。第三国から輸入する場合、申請によっては課税は免除されるがConsigneeは限定される。現在のところ我が国との間に技術協力協定がないので、専門家等（協力隊を除く）に係る機材については困難な場合が多く、事前の協議が重要である。

現地調達及び第三国からの輸入は当国のように仏語圏であり、かつフランスの影響の強いところでは、マニュアルの仏語版があるのでカウンターパート等にとっては便利であり、メリットはある。しかし、反面、日本人専門家等には、馴染みが薄く、かつ信頼性に欠け、物によっては輸入に日時を多く要する。

2. 輸入禁止品目について

要請によって当国政府に寄贈する機材については、輸入禁止品目は事実上な

い。

3. その他

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

事務機器、文具、簡単な工具及び電気器具類等は質の問題は残るが、外国製品の国産化したものが入手できる。

電子工学等、先端技術分野の大型機材については、据付専門家の派遣が必要な場合もある。

アフリカ地域

エチオピア	117頁
ガナ	121頁
ケニア	125頁
マラウイ	131頁
タンザニア	135頁
ザンビア	143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ヵ月、また陸揚港から仕向先までの陸送に少なくとも3ヵ月計6ヵ月を要するようがある。これには首都アディス・アベバが内陸にある関係上機材はほとんど国内輸送を必要とするが、この場合の運搬車輛の不足も大きな原因となっている。

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

2. 梱包について

- (1) N. Y. Nの直行便であれば、日本を出航してから約1ヵ月で当国Aseb港（アッサブ）に着くが、荷降しの期間中及び荷降し後野積みにされる可能性が高いことから梱包の防水・防湿には特に注意する必要がある。
- (2) Aseb港からの国内輸送は大型ロータリーである。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十分である。
- (2) 車輛等の部品をダンボール梱包により車内にいれ、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

JICA事務所が通関手続を行う限りにおいては、何ら特別の措置をする必要はない。

(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JICA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っている。

(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い者

主として当JICA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ヵ月

空送 1ヵ月

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860km，国内輸送はトラック）
- ② Djibouti港（ジュブチ国。アディスアベバから鉄道700km）

(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港がよい。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車輛

ア. ハンドルの位置

左ハンドル

イ. 車体の色

特に無し（塗装材料からいえば白色がやや有利）。

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

無

エ. エンジンの仕様は，ガソリン，ディーゼルのいずれが望ましいか。

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事が望ましい。

エチオピア

(2) 電気事情

ア. 電圧

220V

イ. 電圧の変動幅

8 V位 (首都で)

ウ. サイクル数

50サイクル

エ. プラグ型

丸型 2P

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

ブタン

イ. カロリー数

不明

ウ. その他

都市ガスは無い

(4) 水道事情

首都でも水圧、パイプ径 (水量) によって断水になることが多い。

II 現地調達

未調査

ガ ー ナ

I 本邦からの購送

1. 一般事情

当国への機材輸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幅が激しいため、使用中の故障が多く、事前に現地とも十分打合せのうえ、電圧安定器の取付け、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月～11月）に到着する場合、海送、空送を問わず、倉庫の不備から野積みされるケースが多いので、防水・防湿にはとくに注意する必要がある。

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

3. 盗難防止措置について

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

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

通信機器（無線機等）には電波管理局からの許可を必要とするので、インボイスのコピーを事前に送付すると手続をスムーズに進められる。

(2) 機材陸揚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	30日	15日
平均日数	15日	10日

長期間要した主な理由

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

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

(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・サイトまでの輸送業務の主たる取扱者

通関は、当JICA事務所スタッフ及びCargo Agentが行い、プロジェクト・サイトまでの輸送は原則として機材使用機関（協力隊員配属先）等が行っているが、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2ヵ月

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

沖待ちはない。

(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（右ハンドル車は輸入禁止）

イ. 車体の色

とくに問題なし

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

とくに義務はないが、道路事情を勘案すれば是非必要である。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

燃料確保の点からはディーゼル仕様が容易であるが、故障修理について考えればガソリンの方が良い。

(2) 電気事情

ア. 電圧

240V

イ. 電圧の変動幅

170V～280V

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型

三線（L. N. E）

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

ブタンガス

イ. カロリー数

ウ. その他

(4) 水道事情

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

II 現地調達

1. 一般事情

品目も少なく、また常時入手可能とは限らず、更には性能、部品補給の観点から、現地調達可能品は極く狭い範囲に限定される。

市場にある製品もヤミルートが多く、アフターケア・部品の補給は期待出来ない。

2. 現地調達が合理的とみられる品目（品物がない場合がある。）

(1) 事務機器・タイプライター等

(2) 備品、キャビネ類、金庫等

(3) 一般事務用品（品質は悪い）

(4) 冷凍機器、ディープフリーザー、冷蔵庫等（部品補給、修理は可能）

3. 現地調達に際しての免税の有無

免税措置はない。

ケニア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

一般的に当国政府機関の非能率、予算不足により、機材の通関・引取りに多大の時間を要している。海送の場合、モンバサが陸揚げ港となり、空送の場合ナイロビ（ジョモケニヤッタ国際空港）が利用される。モンバサ～ナイロビ間は約500km(車で8時間)あり、ナイロビへの輸送は鉄道および陸路（全天候型）を利用する。

モンバサ港の港湾施設等はマネージメント、メンテナンスに問題があり、十分稼働してるとはいえない。また、トラック等の内陸輸送の手段が不足している。モンバサはコンテナバースを有し、最近ナイロビにもコンテナ基地が建設され、ナイロビまでコンテナを輸送し、ここで通関手続きを行うことが出来る。現在のところ取扱い量が少ないため、モンバサ港と比較すると引取り期間は短くて済む。今後は機材の早期引取りの一方法として、コンテナ利用を考える必要がある。

なお、consignee は次の通りである

供与機材：A4 フォームに明示されている政府機関名。

その他：専門家名あるいはプロジェクト名とし、JICA気付とする。

2. 梱包について

モンバサ港は約114,000㎡の倉庫面積を有しているが、それでも倉庫が不足しており、野積みされることを考慮し、防水処置、またモンバサは高湿であるため、精密機器等は防湿処置が必要である。また梱包の大きさは、プロジェクトサイト等に積降しのための設備がないことを考え、あまり大きなもの、過重なものは避けるべきである。

3. 盗難防止措置について

特に海送荷物において抜き取り、盗難及び紛失が多々あり、強固な梱包（スチール・木箱）とする必要がある。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

無税通関の承認を得るのに、通常1カ月以上を要している。またケースによっては輸入許可書、引き取り許可書を合わせて取得する必要があるので、B/L等船積書類を出来るだけ早く送付することが早期機材の引き取りにもなり、また倉庫料の軽減にもなる。

(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	2日
最長日数	1年	14日
平均日数	45日	7日

長期間要した主な理由

無税通関等の許可を得るのに1カ月以上もかかるため。また供与機材の場合、先方政府が通関措置をすることとなるが、非能率な上、予算不足もあり、早くて2～3カ月、遅れた場合、半年から1年近くを要する場合がある。

(3) 関税について

供与機材は免税となる。個人荷物は本人到着後3カ月間は免税。但し新品の電気製品（テレビ、ビデオ、パソコン等）は引越し荷物と見なされず課税の対象となる場合もある。

専門家携行機材は、原則として免税となっているが、所属先が公社公団の場合、課税される例がある。

(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

○ 海送の場合

従来よりCIF NAIROBI にて輸送されるすべての機材は、本部にて引取業者（過去のケースによれば、Mitchell Cotts LTD）を指定。CIF MOMB-

ASA の場合、機材の供与先がケニア政府であれば、自動的に政府系の G C C A (Government Coast Clearing Agency) が扱い、公社公団の場合はそれぞれの公社等で民間等業者を手配する。その他当事務所が引取業者 (民間) を手配するケースは、専門家携行機材及び開調関係の機材等の取りあえず先方に供与しない性質の機材が CIF MOMBASA で送付される場合となる。

○ 空送の場合

J I C A 事務所気付 (CIF NAIROBI) で送付される機材はすべて政府系の G C A (Government Clearing Agency) が扱う。

(5) その他問題点

海送、空送いずれについても政府系の G C C A 又は G C A が通関業務を行う場合は輸入許可書及び引取許可書を省略できる。民間の引取り業者の場合、これら許可書の取得が必要で、このため多大な時間を要している。今後海送については、コンテナ輸送を除き、CIF NAIROBI とするより、CIF MOMBASA とし、通関業者は当事務所で政府系の G C C A を指定する方が引取が早い。

また、B/L 等船積書類の送付が遅れ、かつ通関手続きに多大な時間を要した場合の倉庫料は多大な額になる。機材到着日より 4 日以内に通関すれば倉庫料は必要ないが、それ以降は 1 日当り 15 Ksh/m³ (150円) がチャージされる。

5. 保険の付保期間

海送 3 カ月、空送 1 カ月

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

モンバサ港

(2) 沖待ち、滞貨の有無

有 (メイズ、肥料等の輸入時期である 2 月～4 月に多く発生する。沖待ち 6 日、滞貨 1 週間～1 カ月)

(3) 港湾施設, クレーン, 倉庫等の状況

コンテナバース等諸設備は整っているが, マネージメント, メインテナンスが悪く, その半数程度が稼働していないと言われている。なお, 施設等は次の通り。

General Cargo Berth	13 カ所	(2,448m)
Container Berth	3 カ所	(596m)
クレーン	17 基	(各40トン)
倉庫面積		約114,000 m ²
年間取扱量		6,340,000 DMT (1985年)

(4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輜

特殊車輜を除いて現地調達が可能

ア. ハンドルの位置

日本と同じ右ハンドル

イ. 車体の色

特になし。

ウ. 車輜の運転の祭, 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。

何れも可。

オ. その他

免税手続等において, エンジン番号, 車体番号が必要なのでB/L等船積書類に明記すること。

(2) 電気事情

ア. 電 圧	イ. 電圧の変動幅	ウ. サイクル数
240V-単相 415V-三相	±15%	50サイクル

エ. プラグ型

英国式

(3) ガス事情

ア. ガスの種類 イ. カロリー数

プロパンガス

なお、ガス及びガスボンベの入手が非常に困難になる事があり、出来る限りガス製品は避けた方が良い。

(4) 水道事情

水道はナイロビ、モンバサ、キスム等の大きな都市を除いて、地方の市町村では普及が遅れており、乾期には、ナイロビでも地区により断水をおこすことがある。水質は残留塩素が検出されないことが多いが、煮沸の上で飲用して問題はない。

しかし、使用にあたって高度な水質が要求される機材等に対しては、活性炭、濾過、イオン交換、蒸溜等の方法による純水製造設備の購送を別に考慮すること。当地で市販の蒸溜水を入手することも出来るが高価である。

また、当地の水道設計基準では末端水圧が 0.4kg/cm²以上であり、常時水を使用する機材に対しては、給水管直結の水使用には不安があるので、地下受水タンク、高置タンク等の設備があるかどうか、受け入れ先に確認することが必要である。

(5) その他

試薬品等については、有効期限に配慮し期限切れ間近かな物を送付しないように注意すること。

II 現地調達

1. 一般事情

現地調達の対象とする機材の多くは輸入品であるが、総じて代理店があり、アフターケア等のサービスは期待できる。また車輛など現地生産を行っている

分野も少なくないので、品質に無理をいわずに、輸入品と合わせて考えると、かなりの分野の物品が現地調達可能と思われる。輸入品については、主な物品の供給地域をヨーロッパとすれば価格的には割安と思われる。しかし、現地生産のうちの一部は割高になる場合もあるが、早期入手、現地に適応した物品、アフターケアの充実等を考えると、現地調達はプロジェクト実施上、有効かつ合理的な手段であろう。

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」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

事務用機器類、文房具類、車輛、医薬品、試薬、実験、分析用器具、電気製品、書籍。

4. 現地調達に際しての免税の有無

保税倉庫に在庫のある物品について免税となる。このため在庫のない物品は輸入するか、現地生産分については保税倉庫に入荷するまで待つことになる。

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（ナカラ）、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。モザンビークのナカラ港は現在、整備中であるがEC、WFP等利用している。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、海送の場合は陸揚げ港に問題が多いため、機材が少ないときは空送の方がよいが、この場合1梱包当り空送に可能な容積および重量とする。
- (2) ダンボール梱包の場合重量のあるものは二重梱包とする。

3. 盗難防止措置について

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

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

これまでは、ほぼ順調であり、問題となる事例は無い。

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

マラウイ

(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	6日
最長日数	”	26日
平均日数	”	15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の誤り等による。

(3) 関税について

宛名を次（例）のとおりにすれば問題なし

（例）

Ministry of Agriculture
C/O JICA MALAWI OFFICE
P. O. Box 30231
Capital City Lilongwe 3
Malawi

(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
通関輸送とも業者に依頼している。

(5) その他問題、

現在のところ特に無し。

5. 保険の付保期間

海送の場合：機材の引取り開梱までとする。

空送の場合：日本発送から2カ月は必要。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

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

ア. タンザニア（ダレサラム）

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

イ. モザンビーク（ナカラ）

マラウイまで最短のルートである。現在整備中であるがEC WFP(UNDP)は利用している。

ウ. 南アフリカ（ダーバン）

陸揚げ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

シートベルトの着用が義務づけられている。他装具についても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。

どちらであっても問題はない。

オ. その他

(2) 電気事情

ア. 電 圧

家庭用 240V

特殊用 400V

イ. 電圧の変動幅

増減20V前後

ウ. サイクル数

50Hz

50Hz

エ. プラグ型

マラウイ

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

(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があるが、限られたものである。但し前年度の雨量にもよる。

II 現地調達

(1) 車 輦

重機材等の特殊車輛を除き殆どの車輛は国内調達可。しかしながら これらの車輛は全て南ア。イギリスからの輸入品のため輸送コストが高く販売価格は日本の約5割増となっている。

(2) 電気製品

家庭電化製品のほとんどが国内調達可。コンピューターについてはIBMが主流、いずれも価格は車輛と同様の理由により日本の約5割増

(3) その他

現在調査中

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）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（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) いすゞトラックのスベ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, 多少スベ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) 自動車の室内, トランク内の小物は盗難にあう可能性が高い。

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, シャーシー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	21日	3日
最長日数	120日	41日
平均日数	30日	14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6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

タンザニア

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。モシ～タンガ間はトラック(10t)で8,000/=汽車,30t
無蓋車で5,000/=主な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 輦

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、燃料不足がひんぱんにありスペア
ー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

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

モシは断水が恒常的に続いているが、ダレサラムは断水する事はそれ程ない。

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、スベーパーパーツ、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目とする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）において行われて、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4万円（現地通貨K10,000以上の機材には外貨管理委員会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

1個の重量は最大2t程度が好都合である。

機材によっては防湿梱包が必要。

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。

スペアパーツも車輛の中に積み込まず別に木箱梱包にて送ること。

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, C I F 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 がいない場合 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, 機材のうち空送分のコンサイニーは J I C A 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	120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, 外貨管理委員会発行の輸入許可証が必要である。肥料の買入れ時期に貨車が肥料の運搬に優先的にまわされ小さい機材は貨車待ちが長くなる。

(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 Z A M C A R G O が多く, 民間企業, A M I, M A N I C A, W A L F O R D, M E A D O W S, I N T E R F R E I G H T 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, J I C A 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、グレサラム港に着いてからはルサカの通関輸送業者とグ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 契約が望ましい。

ルサカ到着後、地方への配送は通関業者が引き受けないか引受けても時間がかかることが多いので事務所がトラックを使ったり、借上げしたりして配送することとなる。この場合ハンドリングにフォークリフトがなくクレーン付き2トントラックを使用するが余り大きな梱包だと積みこみ、荷降しが容易でない。ハンドリングのやり易い梱包について留意願いたい。

5. 保険の付保期間

海送 6 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

グレサラム（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閉鎖しており、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 輻

ア. ハンドルの位置

右ハンドル

イ. 車体の色

特に問わない, 但し板金, 塗装, 修理を考えると白色が好ましい。

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

特に法的義務付けはないが, 安全ベルト, 安全ヘッドレストは必須。
(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, ジ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。特にスペアタイヤ。

(2) 電気事情

ア. 電 圧	イ. 電圧の変動幅	ウ. サイクル数
220V~240V単相	40V以上	50Hz

エ. プラグ型



電子部品のある物は自動電源安定装置をつけた方がよい。(コピー機, パソコン, ワークプロ等)

(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。

I 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1～2ヶ月はかかり、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、技術者もあり、日本製品よりは安心感がある。

工事用資材に関しては、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

(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、ファクシミリ等事務機器（メンテナン

ザンビア

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 (南アからの調達)
- (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

国内にストックがあって既に関税支払い済みの場合はリファンドは難しいがこれから原産国から取り寄せる場合, コンサイニーがJICAであれば免税通関となる。

中南米地域

アルゼンティン	151頁
ボリビア	157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
ホンデュラス	195頁
メキシコ	203頁
パラグアイ	215頁
ペルー	221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）よる送付が望ましい。なお、海送の場合、ア国の「ELMA社」等アメ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。

また1990年2月よりエセイサ空港の貨物引取り業務が民間委託され、引取り料、保管料が非常に高額となったため、相手側関係機関の経費負担が大きくなっているため、購送に緊急を要さない場合は海送が望ましい。

ア) 同時携行の場合

同時携行はあ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	80日	15日
平均日数	14日	10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 輻

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義務付の有無

義務有。

エ. エンジンの仕様は, ガソリン, ディーゼルの何れかが望ましいか

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

オ. その他

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, スペーパーパーツ等の入手に時間を要する。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

アルゼンティン

220 V 380 V

イ. 電圧の変動幅

(+, -) 約10%

ウ. サイクル数

50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. 現地調達が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。また、事務所、事務所員及び専門家に所属する車輛も従来は免税であったが、国家経済緊急法により1989年10月から課税されている。

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の機材はほとんどチリ国のアリカ港で陸揚され、ここから首都ラパスまではアンデス山脈を越えて運ばれている。この間鉄道によるときは、途中急勾配のため一部連結貨車を切離し、数回に分けてのけん引が行われる。一方トラックによるときは、河川に橋のないところが多く、雨期などは降水量により渡河できず数日間滞留を余儀なくされることがある。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た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) B/L, インボイス, パッキングリストの最終仕向地とすること。
- (イ) インボイス, パッキングリストは領事査証取得のためスペイン語の翻訳を必要とする。
- (ウ) B/L, インボイスには, 円貨を記載すること。
- (エ) 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Technical Equipment for JICA, Spare Parts etc. 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。
- (オ) 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

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12m、巾2mおよび高さ3.3m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。

内陸輸送を受持つトレーラーは長さ12.5m巾 2.5mおよび高さは3mであるため梱包の大きさは長さ12m巾2.4mおよび高さは2.5mが限度である。重さは30tが限度である。貨車については長さ12m巾 2.6mおよび高さは2.25mであるため梱包の大きさは長さ3m巾 2.5mおよび高さは2mが限度である。重さは40tが限度である。

但し、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つ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) 陸揚港について

当国への陸揚港はMatarani 港, Iro港 (ペルー), Arica港, Antof-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、ルフトハンザ及びヴァリグ、クルゼイロ航空便の利用をすいせんする。ボリヴィアには、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。

2. 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、INVOICEにはParts of Car等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。

3. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

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	5日	5日
最長日数	15日	15日
平均日数	10日	10日

長期間要した理由

港からボリヴィア向けの機材が多く貨車が不足している。

(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、Resolucion Ministerialが出て関税1.0%がかかることがあり、（1984年10月より）。その後、Decreto Ley 15426号が出て0.5%がかかることがある（1985年4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、丸善経由の荷物であれば、丸善ラ・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、絶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。

4. 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。

5. 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%）

アルゼンティン：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

6. 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 50Hz

ラ・パス 50Hz

エ. プラグ型

丸形及び平型

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。

7. 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)現地仕様のものが得られる、(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、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

当国政府は公衆衛生及び国家の治安に影響する物品の輸入を禁止している。

(2) 国産品奨励品目

政令 第21060号 (1985, 8, 29) によりなし。

(3) その他

- (ア) 無線機, 火薬, ダイナマト他を輸入するためには事前許可の手続きが必要である。
- (イ) 食料品一般, 種子他を輸入するためには船積書類に原産地で発行された植物検疫証明書を添付しなければならない。

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, 日ボ技術協力協定により専門家が国産品の車輛等機材を購入した場合, 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, JICAが調達する車輛等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。

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、ブラジルに所在する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、通常の期間（約2週間）で許可取得が可能である。

② SEIの輸入許可審査に歴大な時間を要し、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0.5～1.0 t 以内が望ましい。

(5) ベレン港の場合

JICA事務所が引取る場合は、事務所がビル内にある為、大きさは1.5m～2.0m以内、幅60cm程度、重量300kg以内にすること。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、到着後すぐに引き取り手続きが行えるので、認証取得手続の為、B/L INVOICE PACKING LIST のコピーを海送後ブラジル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うが、機材が到着する時点で、最寄の空港通関局に伯外務

省の認証書（REDA-E）提出出来る様に、事前に手配しておく必要がある。その為には、許可書取得（10日）、最寄の総領事館へのパウチによる郵送、及び総領事館には2、3日前に到着する必要がある事、などを考慮し専門家が到着する2週間前までに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 Melhoria 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、SEL (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。

ブラジル

(3) リオ・グランデ港

概ね良好。

(4) パラナグァ港

沖待ちは少なく、港湾施設は比較的整備されている。

(5) レシーフェ港

日本からの貨物船の入港はなく、サルバ・ドールまたはリオ・デ・ジャネイロ港を經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經由して回送される。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 輻

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、消化器、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、ディーゼルの何れが望ましいか

プロジェクトによって希望が異なるので事前に確認のこと。

オ. その他

自動車は、輸入禁止となっているので、事前に購送の可否を確認のこと。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

地域によって異なる。通常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り、水質悪く、飲用不敵の箇所もあるので、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, 次亜鉛素酸ナトリウム, 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 : "Sumida Maru" (Japan)
8. Sailing Date : April 3, 1978
9. Carrier's Line : K.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. Katutani

TEL. 346-5117


P.P. SHINSAKU HIGUCHI
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調達の方が合理的である。しかし、これも連邦政府の立場からみれば伯国で用意すべきものである。

ここでは伯国産の購入を現地調達として記したが、第3国からの輸入については国産優先主義がたつらぬかれている伯国においては輸入品審査（伯銀貿易局CACEX）、輸入税等から関係機関への説明に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持つ機器については注意を要する。

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

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

- (4) 伯国においては、技術協力に関する確たる信念があり、(ア) 技術協力の最大の要素は技術移転である、(イ) 技術レベルの高いものを優先する、(ウ) 伯国内の能力が十分開発されていない分野に限る、(エ) 実施機関に技術吸収能力があること、(オ) 普及効果のあるもの、(カ) 機材供与はPriority Componentと考えない、(キ) 実施機関の追加財源とみなされてはならない、としており、これが外務省（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 \$ U S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C A C E X発行通達

COMUNICADO 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たづねている。）しかし，実際には実施機関の財政事情もあり，専

ブラジル

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) C A C E X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、港灣施設も良好であり、荷役あるいは保管中の機材の破損も少ないが、ただプロジェクトによっては陸揚港から供与先までの内陸運送において距離が長いこともあり、運送料が高つくため当国側の予算不足等が理由で機材の早期入手ができないことがある。また、内陸輸送の場合、途中の通過地に橋梁等のため貨物の高さ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くチェックを行い、紛失した場合の責任の所在を明確にすることも必要である。過去の供与車輛において、ジャッキ、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 輜
ア. ハンドルの位置
左

チ リ

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, 消火器の備付が望ましい。

エ. エンジンの仕様は, ガソリン, ディーゼルの何れが望ましいか。

燃費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 220 V

工場場 380 V

イ. 電圧の変動幅

±10% (一般工場とも)

ウ. サイクル数

50サイクル (一般工場とも)

エ. プラグ型

丸棒

種々

オ. その他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス

都市ガス

イ. カロリー数

ウ. その他

(4) 水道事情

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

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。日本以外から

チ リ

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ーは、在コロンビア日本大使館気付・機材供与先とする。

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

- (2) 車輛については、上記(1)に留意する他

ア. 船腹予約の前に事務所宛に Shipping Advice を送付する（FAXにて可）事務所はこれをもとに Free Zone（免税地区の意）の保管ワク確保の手続きをとる。事務所よりワク確保の連絡を受領後船腹予約の上船積みを行う。

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、3,000靁の木箱が送付され、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。

コロンビア

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

90,000 B D U / 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はない。

(2) 国産品奨励品目

同上

3. 現地調達が合理的とみられる品目

事務機器、消耗品、部品等

4. 現地調達に際しての免税の有無

(1) 輸入品については、技術協力協定により免税の取扱い可能である。

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

ドミニカ共和国

I 本邦からの購送

1. 一般事情

- (1) 当国は外貨事情により自動車については、一部輸入制限措置（輸入禁止品の項参照）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、たとえば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。
- (2) 供与機材の通関手続きは、本来供与先機関が実施すべきものであるが、しばしば在外公館もしくはJICAに協力を求めるケースがあり、この場合B/L（AWB）のコンサイニーに在外公館又はJICA名の記載がなければ手続の介入が不可能なため次の通りの記載が望ましい。VIA AGENCIA DE COOPERACION INTERNACIONAL DEL JAPON (EMBAJADA DEL JAPON) 供与先、機関名。

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Certificacdo Consular (領事査証) が必要である。

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数 (過去の事例から)

	(海送の場合)	(空送の場合)
最短日数	32日	16日
最長日数	103日	68日
平均日数	75日	40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。
- ウ. B/Lの到着が遅く(大半が本船入港後となっている)事前に免税許可申請が出来ないことによる。

(3) 関税について

免税申請許可取得により無税通関している。

(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90日（ただし本船日本出港後3週間以内にB/Lの到着を前提とする。）空送では60日

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 輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

全色OK

ウ. 車輛の運転の際, 安全ベルト, 安全ヘッドレス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6.00ペソ (約35円 / ℓ), ディーゼルは4.00ペソ (約23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

単相 110V 三相 220V

イ. 電圧の変動幅

±20% (国土仕様の100V ±10%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 (日本タイプ)

オ. その他

停電が激しく1日のうち3~4時間しか通電しないことがある。又電圧の変動幅が大きいためAUR又はトランスを必要とする。

(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）。
一般的に停電時は断水となることが普通である。

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・試薬品等の薬品等その他車輛等の部品がある。そのほかの機械類についても発電機、耕運機、揚水ポンプ、噴霧機等日本製品も出回っているが関税が課されており日本からの免税、輸入価格より割高である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目及び国産品

ア. 車両については、現在大型トラック、16人乗り以上のバスを除き輸入制限措置がとられているが外貨事情を考慮し輸入車組合業者に対し台数を割当て輸入許可が出されている。ただし、供与車両及び専門家の個人車両については輸入許可の申請をすることにより問題なく許可されている。

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、鉄筋など国内で生産されているもの。新建材は輸入禁止ではないが、50%以上の輸入税が加算される。

3. 現地調達が合理的な品目

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

ドミニカ共和国

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

ホンデュラス

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4週間を要し、結局機材の引取りまで1ヶ月半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。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るが、手続きにはB/Lインボイス及びパッキングリスト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重のダンボールで問題はない。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1990年4月付けで、大巾に行われ、国際機関の長の場合は排気量無制限1台と2,000ccまで1台の計2台、転員は2,000cc専門家は1,800CCの車1台までが無税の対象となると改められた。

今のところ免税輸入車は無税で2年後に売却出来るが、その車(中古車)を買う人がそれ相当の税金を払わなければならないので実質的には無税売却とはならない。又、事務所名義の車は排気量も無制限である。

2. 梱包について

当国では、太平洋側にサン・ロレソン港があり、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。ホンデュラスでは、海送の場合これで十分である。空送の場合はダブルカートン梱包で問題なく、わざわざ木枠梱包の必要性はない。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。ただしJICAマーク、サイドマークにて日本国政府の機材であることを強調することが必要である。

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インボイス及びパッキングリストのコピーを添付→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2～3週間要）→通関代理店にB/L及びインボイスのオリジナルを渡し、機材取得手続開始する。

機材引き出しまでに約1ヶ月半、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、手続料が少々かかる。但し、車輛の場合は仮手続きで引き取りは出来ない。

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、パッキングリストの英語版である。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、パッキングリスト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、事務所が英語より西語へ訳して作成し直している状態であるので業者に西語版のインボイス、パッキングリストを作成する様徹底周知願いたい。

(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	2日	1日
		(但し、仮手続きを使った場合)
最長日数	400日	120日
平均日数	25日	20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。

(3) 関税について

1990年4月の規約改正で今まで各省庁の大臣名により無税手続きが出来たが、これが原則として不可能となった。唯一可能となるのは機材が無償供与のものであり又、それを証明する書類があれば可能となる。

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デュラス側負担。

(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デ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、パッキングリスト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

ホンデュラス

海送：ホンデュラス到着後約4週間迄

空送： ” 約3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、首都テグシガルバ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

無

(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。船会社は日本・米国等の有名な会社を利用すること南米のある船会社を利用したところ当国で荷降ろしせずエルサルバドルで降ろされ陸路、当国のB/Lの目的地とは違う場所へ到着し手続に手間どったことがあった。

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。

使用車のタイプによって違う。

乗用車タイプはガソリンで業務用車輛（ジープタイプ）はディーゼルの方がよい。（ちなみにガソリン 1ℓ = 55円ディーゼル 1ℓ = 36円）

オ. その他

この国でも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（ダットサン）トラック、②トヨタハイエースバンディーゼル2200cc、③トヨタハイラックス2WD、4WD、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いすゞエルフトラックディーゼルである。これら車輛のうちディーゼル車が最も経済的であり、かつ部品の入手も容易である。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

1. 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
4.  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）外貨不足で輸入出来ずよく品切れとなる。

イ. カロリー数

不明

ウ. その他

ケロシン油

(4) 水道事情

都市は地区によってまったく違う。一般的には給水制限されているので家を借りる場合は貯水タンクのある所を探す必要がある。

上下水道とも全面的に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マーク及びサイドマークの大きさを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. 現地調達合理的とみられる品目

- ・一般事務用品（コンピューター，IBM，アップル，コピー機等も含む）
- ・車 輜
- ・車輜部品（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。税金にも色々あるが一般的には輸入税（医薬品を除く全ての輸入品にかかる）と販売税（外国製品，ホテル料金，レストランの食事等にかかるもので7%）がある輸入税に対する免税は各品目につき一つ一つ事前に申請が必要で
手続方法はプロフォーマーインボイスにより無税申請を本邦購送機材と同様に行う。又，販売税については大蔵省発行の無税証明書のコピーで問題なく無税で購入又は利用出来る。

メキシコ

I 本邦からの購送

1. 一般事情

(1) 通関一般事情

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

(ア) B/L, 保険証書等一式 在メキシコ日本大使館又はJICA事務所
着

↓

(イ) JICA事務所, 上記一式を受領

↓

(ウ) JICA事務長名を似って上記一式を専門家所属先に送付し, 必要手続の実施促進方依頼

↓

(エ) 各所属先が必要手続を開始

↓

(オ) 各所属先が関連手続に対する回答（許可書）を受領

↓

(カ) 各所属先が機材の引取り, サイトへ搬入

↓

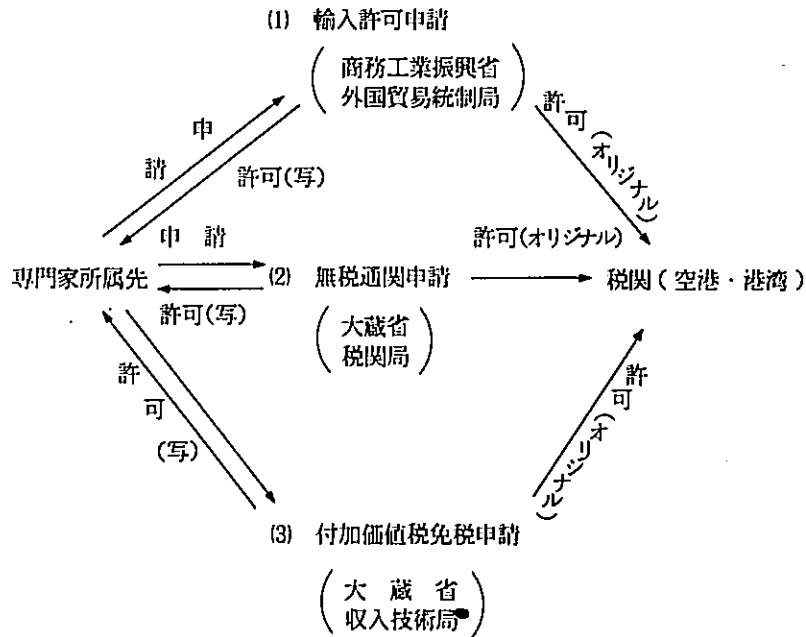
(キ) 機材検収調書を受領

各専門家の所属先は、JICA所長名による機材引取りの指示文書（B/Lのコピー等一式添付）を受領した後、機材送付を取扱った輸送会社からB/Lのオリジナルを受領し、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（I V A）免除申請手続

上記申請に対する許可がおりて初めて税関からの引出しが可能となるが、各、申請手続は担当窓口がすべて異なっているため、全部の許可を取得するまで平均1カ月～2カ月を要するのが実情。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週間を要するが通常である。

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、引取りに際し、あまり積極的でない面がある。

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 (I V A)

1980年1月1日以降、取引商税(4%)に代って付加価値税(I V A)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で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な場合もあり、かつ手続きに莫大な時間を要するため、高額にのぼらない場合は、機材の早期活用の観点から事務所が支払い引取るケースもある。

(4) 専門家、調査団派遣時の留意事項

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の対象となる。
- ② 動植物の加工品又は副産物のほか最近15日以内に、いかなる形態・種類に拘らず養育の状態にあったものや、自家製の食品は、検疫当局への申告及び検査が必要。

愛玩動物(ペット)は、検疫証明が必要であり、ない場合は、当局からの証明を取得するまでの間、一時隔離されるほか、その間に要する餌代等は、持込者の負担となる。

自然状態のままでのに動植物の持込みは許可されない。

なお、日本の保険衛生当局が許可している生産、加工された製品で、

包装が完全且つ密封されているものは持込み可能。

日本食の持込み基準（例示）は別表のとおり。

日本食に関する個別の持ち込み基準（例示）

	食 品 名	加 工 状 況	持 込 可 否
植物類	しいたけ 茶 のり 漬物 わかめ	乾燥食品 乾燥食品 乾燥食品 野菜の塩漬 乾燥食品	可 可 可 可 可
魚 類	魚の干物 いくら かずのこ 鰻 塩辛	乾燥食品 塩漬（さけの卵の塩漬） 塩漬（にしんの卵の塩漬） 真空パック加工 イカ、魚の肉、内蔵の塩漬	可 可 可 可 可
肉 類	ハム、 ベーコン ソーセージ	燻製状の肉 燻製状の肉	可 可
その他	菓子、せんべい 麺類 味噌 納豆 佃煮	乾燥、半乾燥食品 大豆を発酵させたもの 大豆を発酵させたもの 魚貝類の煮付けたもの	可 可 可 可 可

量については、常識の範囲内におさめ、お土産品と併せてその価格合計が1人当たり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は、没収されるか、または所要の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、その手続きが極めて複雑かつ長期間を要するので、十分留意されたい。
- ④ 旅行者が無税で持ちこむことが可能な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) カメラ1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
- (ウ) 本または雑誌(常識的数量)
- (エ) 常識的にみて1人で持ち運びが可能な使用中の(新品でない)運動用品, あるいは運動器具一式
- (オ) 成人1人につき紙巻きたばこ200本(1カートン), または葉巻50本, あるいはきざみタバコ250^支
- (カ) 成人1人につきワイン或は酒類 3リットル
- (キ) 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
- (ケ) 300ドル相当ペソまでの物品

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うことになる。

海送の場合は, 保税倉庫でのトラブル, 港からメキシコシティ又は任地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務税関との連絡の悪さを考慮すると, 可能な限りさけることが望ましい。

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すること。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, 必ず品目の西語訳をつけること。
- 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こと。

2. 機材の重量及び梱包について

機材陸揚等の際、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、可能な限り木箱にすること止むを得ずダンボール箱となる場合は二重にしたり枠を設ける等の配慮が必要。防湿、防塵などについては、機材の種類、用途に応じて、それなりの配慮を施し梱包すること。

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、極力避けた方がよい。特に、小さな部品の場合は別梱包されると、その所在が分からなくなったり、紛失の恐れがあるので、梱包の際、十分工夫すること。

中身の表示は、引取り及び組立ての際、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

ア. 船積書類の速やかな送付：機材の購送状況は、本部よりFAX等により通知されるが、B/L、機材リスト等、無税通関手続等に必要オリジナル書類の到着は、機材の到着後、約10日～2週間後であるため、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。

イ. 機材の西文リスト、仕様書、カタログ写真の送付：規定の改正に伴い無税通関手続に際しては、各機材の西語名称、仕様書、複雑な機材の写真添付が要求されるため、B/Lの送付に先だち、JICA事務所にこれら関係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、価格等を必ず記入すること。

ウ. 機材の供与先（コンサイニー）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だと書類の再提出や、予算措置に手間どる等して思わぬところで日数を要することがあるので十分留意する必要がある。

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、数量の間違い等がないよう、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I V A（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、専門家の所属機関における担当者の交替等、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が）問題はない。しかしながら、当国では前述したI V A（付加価値税）支払いが大きな問題となっており、税関の担当によってI V A免除の解釈がまちまちであり統一的でない場合が多い。従ってI V A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 I V A、倉庫代を支払ったケースもある。

(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、J I C A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するのが通例。

(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迄にいろん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が大きな問題である。

5. 保険の付保期間

任国機関によって大分異なるが、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、ベラクルス

(2) 沖待ち、滞貨の有無

概ね問題なし

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

概ね問題なし

(4) その他

港湾の船舶の停泊状況によっては、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、アカプルコの様な大きな港より規模の小さいマンサニージョ港

の方が通関引取も問題が少なくスムーズに行ったケースがある。

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

左ハンドル

イ. 車体の色

特に問題なし

ウ. 車輛運転の際の、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の備付義務

の有無 : 有

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか。

ガソリン

オ. その他

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

(2) 電気事情

ア. 電 圧

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、時々停電することもあるが、電気事情は比較的良い。

(3) ガスの種類

ア. ガスの種類

プロパンガス

メキシコ

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，長期にわたって渇水に見舞われることはない。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可能であるが，問題は品質である。専門家の意見によると，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も多い。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，機材の品質同機材に係る各種の情報，性能特性の把握，信頼性の観点等からすれば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，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といっても過言ではない。この措置は，下記(2)に掲げる当国政府の政策推進とも関連してとられている

ものであり、1986年8月のガット加盟及びそれを踏まえた1987年7月の輸入公定価格品目の消滅等大幅な輸入自由化措置をとりつつあるものの、現在の工業化政策が継続する中においては、I.L制度の適用は必然的に続くものと考えられる。

端的に言えば、日本からの輸入品は代替品以外は全てI.L対象品となっているのが現状である。

(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とみなして差支えない。ジョイントベンチャーの例をとっても、1989年5月に公布された「外資法施行規則」の事業指定区分により外資マジョリティが可能な分野も出て来てはいるが概ね、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、将来に亘る）の方針に基づいているものであるが、他方では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も現下の状況である。

3. 現地調達合理的とみられる品目

事務用消耗品	鉛筆、ボールペン、用紙、ファイル等
事務機器	複写機、タイプライター、キャビネ、ロッカー、机・椅子等
薬品	工業用薬品（選鉱捕集剤、気泡剤その他の工業用試薬） 分析用薬品（無機試薬、有機試薬、ただし、指示薬、標準試薬を除く。）
実験・分析用器具	カバーガラス・ピペット等ガラス器具、ルツボ、

	ハサミ, バーナー, 注射器, 実験用白衣・マスク帽子等
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 輜	各種タイプ (但し, 品質は日本製より若干劣る上に価格は1.5倍)

但し, 現地調達するにあた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

国産品調達の場合は, 付加価値税 (I V A) は免除されない。米国から直接持ち込む場合は, 輸入税 I V A とも免税となるが任国の輸入業者等を介した場合は, 輸入税の免除だけで I V A は支払わなければならない。

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N0748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N0748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替えは、本船から河船に直接積み替え作業が行われ、一旦トラジット倉庫に保管されることはここ近年無くなった。毎年、4月～7月のコットン（綿）の輸出時期は、パ国の全てのコットンはブエノスアイレス港経由で輸出され、同時期は比較的に河船、バージー（艇）が多いため、ブエノスアイレスーアスンシオン間の輸送が容易である。

貨物の輸送は押し船（大型エンジン搭載）がバージーを3～4隻押す方法で輸送する。

因に1隻のバージーの積み量は500～800トン（500m³～1,000m³）。

但し、ブエノスーアスンシオン間の運賃はブエノスアイレスで定められ

た“輸送費協定”に基づき、モンテビデオ港より大幅に高い。

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るが、同ルートは神原汽船, TRANSMAR, 等 新型船を備えコンテナによる貨物輸送を取るため、過去に生じていた、モンテビデオ積み替え時での盗難が無くなり、輸送費もブエノスアスンシオン間よりはるかに安い。そのため、パ国の乙仲の大半はモンテビデオ経由での輸送をおこなっている。

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、港湾施設はブエノスアイレス港が優れているが、輸送費、河船の質、盗難防止等はモンテビデオ港経由が有利である。

但し、急を要する機材については4月～7月のコットン（綿）輸出時期の河船、バージが比較的多いブエノス港経由の輸送が望ましい。

(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、モンテビデオ、ブエノスアイレスにエージェントを置く運送業者を選び、輸送を依頼することが望ましい。

従来、利用した運送業者でブエノスアイレス、モンテビデオに代理店を置き、本邦から一貫して輸送手続きが行える業者で、三井OSK Line パ国エージェント、TRANSMAR SRLと、NYK Line Nippon YUSEN KAISHA パ国エージェント、REEMAR SRLの2社がある。

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か月かかる)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	40日	10日
最長日数	150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 輜

ア. ハンドルの位置

左ハンドル

イ. 車体の色

特にないがアスンシオン市のタクシーは黄色に統一されているので黄色の乗用車の購入はさけた方がよい。

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

交通事故死亡率は東京の39倍、安全ベルト、安全ヘッドレストの着用は国道では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。

ガソリンは高価なのに比べて、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 220V 50Hz

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. 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

パラグアイ

- 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

米国製コンピューター（IBM，EPSON）パ国代理店の保守管理がしっかりしている。

電動タイプライター（OLYMPIA）複写機（ミタ，シャープ，リコー）の現地調達が有利

(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

無税通関手続きに時間を要すること及び供与品の場合、現地側の機材引取り費用の予算不足により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、湿度が高いので精密機材については防湿梱包を行うこと。同時挑行の場合、段ボール箱で持ち込む場合があるが、当国税関は例外なく開梱検査するので、その後、再梱包に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	15日	7日
最長日数	120日	120日

平均日数 30日 15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

手続きに時間を要するが、無税通関可能

(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、税関で一時預りとなる場合があるので必要最小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60～120日間

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

リマ市向け カヤオ港

アレキーパー市向け マトラニ港

(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 輻

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。

部品調達上, ガソリンエンジンが望ましい。

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)系の車輛が望ましい。更に, タイヤ等消耗品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 220V

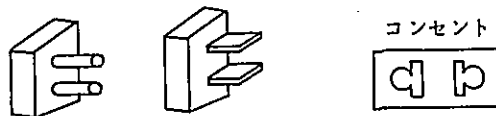
イ. 電圧の変動幅

不安定

ウ. サイクル数

60Hz (アレキーバでは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

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、重金属含有率が高く、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だろう。

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

別表（調達部保管）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、実質的效果は上っていない。

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。

- ・事務機器：複写機，タイプライター，コンピューター （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)

- ・ 電信機器：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

免税の適用はあるがインフレが激しく免税手続きに時間を要していると当初の見積願が変更となってしまう(見積り有効期間は通常1週間、その後は品物により1.5~2倍の価格になる場合がある。)結局免税手続きが無意味となってしまう現状である。

オセアニア地域

フ ィ ジ ー	229頁
パプア・ニューギニア.....	235頁
西 サ モ ア	239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、車輻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。

4. 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、常に同局の督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

フィジー

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

殆んど無い。

(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 輛

ア. ハンドルの位置

右ハンドル

イ. 車体の色

白系統が熱帯のため無難である。特に禁止されている色はない。

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

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

フィジー

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

工業製品の殆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。車輛、事務機器、事務用品、視聴覚機器、弱電機器等は品物も豊富で即時購入が可能である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目

麻薬、武器、ポルノフィルム、植物、動物

(2) 国産品奨励品目

特になし

3. 現地調達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

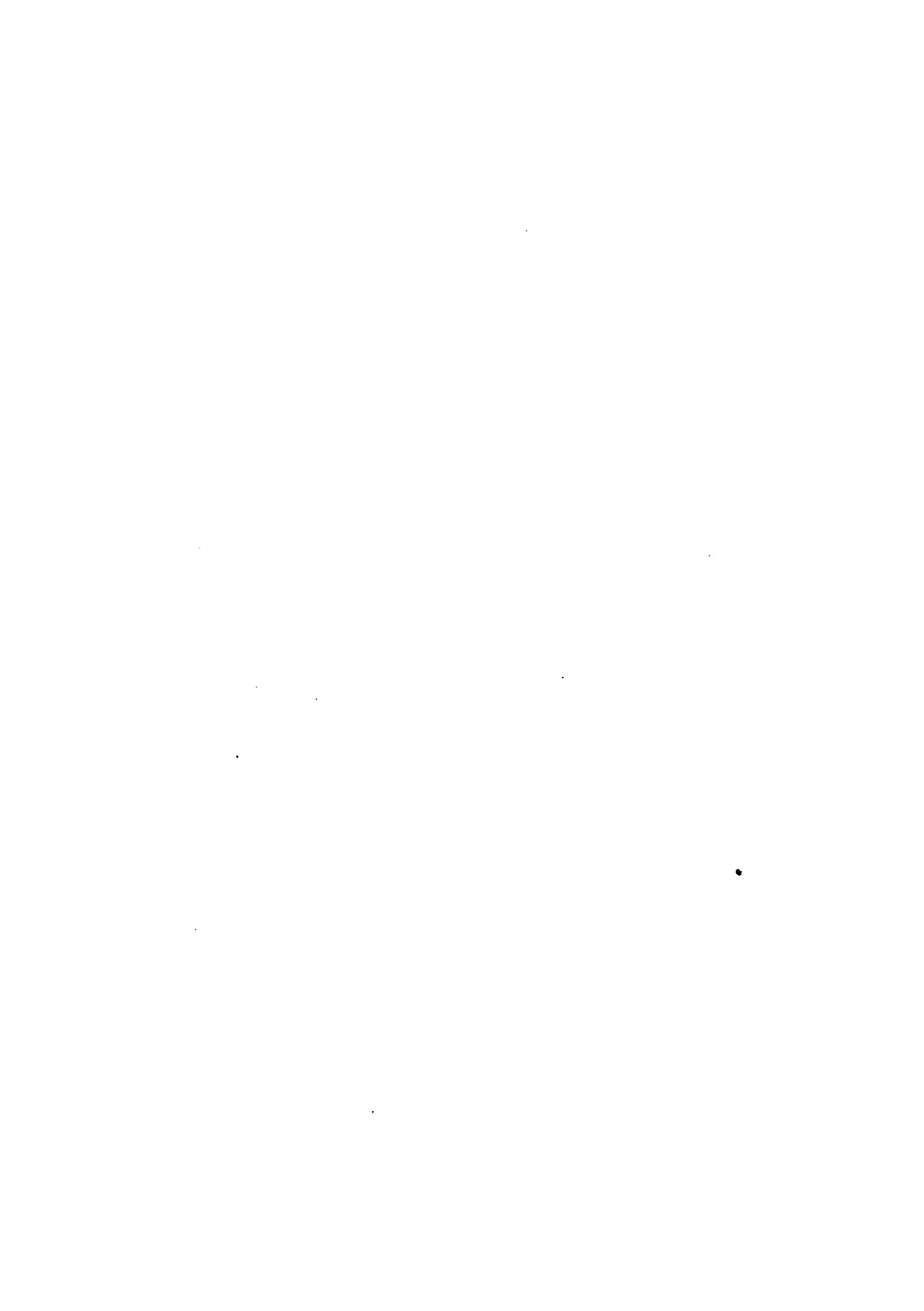
冷蔵庫，冷凍庫，電気湯沸器，エアコン

(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たらない。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、パースがせまいため、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

陸揚後、機材が長く港に置かれていると保管料がかさみ、又、盗難のおそれもあるので出来るだけ早く引き取れるようB/L等必要書類を現地事務所に早めに送付する必要がある。

4. 通関について

パプア・ニューギニア

(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等の必要書類を入手出来れば、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引取り日数を比べても、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	7日	1日
最長日数	21日	10日
平均日数	10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、及び免税手続にかかる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 参考（現行は陸揚げ後90日間）

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 輻

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

安全ベルトの着用は義務づけられているので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。

軽油はガソリンよりも価格は安いですが、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り安全装具の取付けも施されている

(2) 電気事情

ア. 電 圧

240V

イ. 電圧の変動幅

240V～180V

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型



オ. その他

(3) ガス事情

バブア・ニューギニア

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 現地調達可能な機材

事務用品，事務機器（複写機，タイプライター，パソコン）

車 輛（乗用車，トラック，マイクロバス等）

視聴覚機材（TV，ビデオレコーダー，ビデオ，カメラ，音響機器）

電気製品（冷蔵庫，洗濯機，ドライヤー，食器洗機，ラジカセ等）

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。なお、コンサイニーはJICA事務所気付とすること。

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。但し、木箱梱包による機材はフォークリフトによる取り扱いに耐えられる様頑丈にする必要がある。

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。

4. 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

西サモア

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に日数を考えておかなければならない。

(3) 関税について

供与機材、事務所員専門家、協力隊員の携行機材、身廻品とも、例外なく無税通関であり問題はない。

(4) 供与機材の通関、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、専門家協力隊員の携行機材は事務所が通関手続を行う。

(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

アピア (Apia)

(2) 沖待ち、滞貨の有無

アピアの場合でも大型船 (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

現在無償資金協力によりアピア港の港湾施設整備工事が実施されており、工事が完了する1991年3月以降は荷揚事情は大幅に改善される見込みである。

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

左ハンドル

イ. 車体の色

特に留意することはない。

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

すべて義務付けはなし。

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。また、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。

免税手続等においてエンジン番号、車体番号が必要なのでB/L等の書類に明記すること。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

240V

イ. 電圧の変動幅

通常5%

西サモア

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 (↑)

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガスのみ

(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る。

II 現地調達

当地の商社を通じて殆どどの機材が現地調達可能である。納入までの期間は、海送の場合発注から2ヶ月、空送で1ヶ月程度である。

事務所備品、供与機材、専門家協力隊員の携行機材は現地調達であっても全て免税となるため本邦から購送した場合、輸送にかかる日数を考えれば現地調達の方が効率的である。特に複写機、ファックス等の通信機器や電気製品は修理可能な当地のメーカー・代理店を通じて購入した方がよい。

JICA

