

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. 盗難防止措置について

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1,000～3,000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) 機材の通関後、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) その他の問題点

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

5. 保険の付保期間

海送・空送とも最低3～6カ月間は是非とも必要である。

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

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

(2) 沖待ち、滞貨の有無

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

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

良好

(4) その他

日本から機材を送る場合は、スカンダッチのコンテナ船が一番良い。約30日間。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

何色でも問題ない。

ウ. 車両の運転の際、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

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

シ リ ア

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

II 現地調達

現在のところアンマンの物質事情はダマスカスにくら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、シュレッダー等）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

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

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

Tunis港, Sfax港, 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事項

(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

エ. プラグ型

丸

(3) ガス事情

イ. ガスの種類

① 都市ガス

② プタンガス

ロ. カロリー数

(4) 水道事情

良 (カルキ分が多いので管に石灰分が付着する)

8. その他留意すべき事項

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、掘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	129頁
ガーナ	135頁
ケニア	139頁
マラウイ	145頁
タンザニア	149頁
ザンビア	157頁
スーダン	163頁
セネガル	169頁

エチオピア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

エリトリア州の独立にともない内陸国化する可能性が高いエチオピアは、通関業務の大部分を行っていたアッサブ港に代えて、首都アディス・アベバに於ける通関が主流となっている。

機材の通関引き取りは、一般に事務処理、作業手配が遅く、また輸送車輛の不足も手伝って、アッサブ港到着から内陸輸送に最低2ヶ月、アディス・アベバに於ける無税通関に最低1ヶ月は要する。

アッサブ港の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言えず、野積みされる可能性が多分にあり、防水、防湿への対策は必要である。アッサブからアディス・アベバ迄は約800kmの距離があり、幹線道路は一応舗装されているが雨期明け（9月）には路面の傷みが激しく、輸送車輛の老朽化とも相まって、振動対策が必要になる。

2. 梱包について

- (1) アッサブ港は高温多湿で、倉庫の設備も十分ではないため、野積みにされることを考慮した防水、防湿対策が必要になる。
- (2) 船からの荷降ろし用クレーンは有るが、通常輸送車輛への積み降ろしは主に人力で行う。多数の人夫によりかなりの重量の物も積み込み可能だが、荷降ろしの時に衝撃を受ける可能性があり、大型の機械は衝撃対策を施す必要がある。
- (3) 幹線道路に付いては一応舗装されているが、地方都市を結ぶ道路は傷みが激しく、砂利道も多いため、精密機械には振動対策が必要になる。

3. 盗難防止措置について

盗難は少ないが、中身の見える梱包は避け、木箱梱包とする。自転車、バイク等はコンテナが望ましい。車輛等の部品は別梱包として車輛の中に入れても、盗まれることは少ない。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

JICA事務所が通関を行う限りにおいては、何ら特別の処置をする必要はない。

(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）

（当事務所が引き取りをした場合）

	（海送の場合）	（空送の場合）
最短日数	14日	5日
最長日数	60日	20日
平均日数	30日	10日

長期間要した主な理由

海送機材は国内輸送車輛の不足からその確保に手間どるケースが多いが、輸送経路上の治安の理由から手続きが遅れることもあった。

(3) 関税について

当国の政府機関が引き取りをする場合は、関税を払うか無税手続きをした上で引き取るかの二通りがあるが、通常は予算不足から無税通関を行う事が多い。この場合、関係機関が大蔵省及び税関に依頼文書を提出し、許可を受けるが、事務手続きにかなりの時間を要する。この為当事務所が関係機関に再三の督促をし、事務所スタッフを直接港に赴かせる等の進捗官吏を行っている。通関手数料は通常機材受領機関が負担している。

空送機材の引き取りは大部分を当事務所で行い、手数料も負担している。

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送の主たる取扱者

通関手続きは通常受領機関の責任となるが、当事務所の関与無しには円滑な通関は難しく、関係機関と当事務所の共同作業となる。

輸送業務については受領機関の責任となるが、輸送手段の確保、予算工面

の難しさが制約となって、手続きが遅れることが多い。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

海送 3ヶ月

空送 1ヶ月

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

1. アッサブ港 (Asseb)

現エリトリア州南部の港で首都アディス・アベバから 860km。エリトリア州が独立した後は自由港としてエチオピア政府が利用できる合意があるが、明確な位置づけは不明。内陸輸送はトラック。

2. ディブティ港 (Djibouti)

隣国ディブティの港。港からアディス・アベバまで鉄道で 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

アッサブ港では中・小型貨物船の場合 5～7 隻が同時に接岸、荷降ろしができるが、大型船ではしばしば沖降ろしで、はしけ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。倉庫も穀物倉庫等があり、現在も増設中であるが、取扱貨物量と比べて絶対量は少ない。

ディブティ港は規模はアッサブより小さいが、設備は新しく手続きも早い。しかし、内陸輸送は老朽化した単線の鉄道に頼らざるを得ず、信頼性に欠ける。トラック輸送は道路、治安の両面から難しい。

(4) その他

海送の場合陸揚げ港は、所要日数及び盗難防止の面からアッサブ港がよい。

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

特になし (塗装材料から言えば白色がやや有利)

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

無し

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

いずれも可

オ. その他

車輛の部品は全般的に入手が難しく、本邦購送時補充部品の同梱はもちろんであるが、消耗または破損し易い部品については、ある程度多めにみることを望ましい。またタイヤについても入手は難しい。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220V

イ. 電圧の変動幅

一時的には 120V 程度まで低下することがあり、精密機械には安定電源が欠かせない。

ウ. サイクル数

50サイクル

エ. プラグ型

丸型 P 2

(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

都市ガスはない

(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

1. 一般事情

電気機器, 車両は品数が少なく, 常時入手可能とは言えないが, 状況如何では入手できることがある。事務用品は品質にこだわらなければ入手可能であるが, ボールペン, 封筒, 糊等は良質の物はなく, 紙も厚手のためコピー機によっては紙詰まりを起こすことがある。

2. 現地調達が合理的と見られる品目

4 輪駆動車両は第三国調達が可能で, 免税阻止もあるが, その他は状況如何で変わるため, 特定の合理的品目は無い。

3. 現地調達に際しての免税の有無

外交官用の免税店で電気製品を購入する場合は免税措置があるが, 品数は限られる。その他の免税措置はない。

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、これら为了避免するために、梱包を十分に行っておく必要がある。機器については、とくに電気製品において電圧の変動幅が激しいため、使用中の故障が多く、事前に現地とも十分打合せのうえ、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筒あたり、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) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

	（海送の場合）	（空送の場合）
最短日数	10日	7日
最長日数	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・サイトまでの輸送の主たる取扱者

通関は、当 J I C A 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 ヶ月

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

特に問題なし

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

特に義務はないが、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

三相 440V

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

以前に比べ物資の量も増えてきてはいるが品質や在庫の有無については問題がないとは言えず、現地調達可能な品目は狭い範囲に限られる。しかし、車輛、コピー機、コンピューターの現地購入は機種を限定しなければアフターケアの観点から現地調達が適切と考えられる。なお、当国の商習慣から物品購入の際には全額前払いが条件となっている。

2. 現地調達が合理的と見られる品目 (品物がない場合がある。)

(1) 車輛

(2) コピー機、外国仕様のコンピューター、タイプライター等の事務機器

(3) エアコン、冷蔵庫類 (部品補給、修理可能)

(4) 一般的な事務用品 (品質はかなり悪い)

(5) キャビネ、金庫

3. 現地調達に際しての免税の有無

輸入を必要とする物品については可能であるが店頭販売によるものは免税措置を取りにくい。

ケ ニ ア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

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を利用する。

従来、機材の通関・引取りには多大の時間を要していたが、最近では民間通関業者が成長しつつあり、以前ほどの時間を要さなくなっている。

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： プロジェクト及びミニプロについては、各々のプロジェクト名とし、JICA気付とする。個別専門家の場合は専門家名とし、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、盗難及び紛失があるので、強固な梱包（トタン板等による内張りをほどこした木箱）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、通称「DA1 Form」と呼ばれる無税通関申請書を大蔵省に提出する必要がある。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機材の早期引き取りを可能にし、また倉庫料の軽減にもなる。

(2) 機材到着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	約1週間	2～3日
最長日数	約2カ月	約2週間
平均日数	約2週間	約1週間

長期間要した主な理由

供与機材の場合は、先方政府が通関措置をすることとなるため、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・サイトまでの輸送の主たる取扱者

○海送の場合

海送の場合、CIF MONBASAで輸送する。

この場合、機材の供与先がケニア政府であれば、原則として政府系のGCCA (Government Coast Clearing Agency) が扱うこととなっている。公社公団の場合はそれぞれの公社等で民間業者等を手配することとなっている。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 MONBASAで送付される場合となる。

○空送の場合

JICA事務所気付 (CIF NAIROBI)で送付される機材は事務所またはプロジェクトが通関業者を手配する。

(5) その他問題点

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、それ以降はチャージされる。

5. 保険の付保期間

海送 3ヶ月
空送 1ヶ月

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 (ただし常時ではない)

(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㎡	
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

特殊車輛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

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

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

240V 単相

415V 三相

イ. 電圧の変動幅

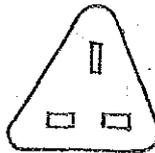
±15%

ウ. サイクル数

50サイクル

エ. プラグ型

英国式



(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス

なお、ガス及びガスポンペ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、品質に無理をいわなければ、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見られる品目

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ので除けば当地で無税購入可能であり、本邦からの購送は必ずしも得策でない。

- (2) 機材到着後通関引取りまでの所要日数（過去の事例から）

	(海送(ダルエスサラーム 陸揚) の場合)	(空送の場合)
最短日数	1ヶ月	6日
最長日数	2ヶ月	26日
平均日数	1ヶ月半	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。

海送の場合、ダルエスサラームの通関及びマラウイまでの運送手配。

(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・サイトまでの輸送の主たる取扱者

通関輸送とも業者に依頼している。業者名：MANICA

(5) その他問題点

現在のところ特に無し。

5. 保険の付保期間

海送の場合：機材の引取り開梱までとする。3カ月～4カ月程度

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 E C W F P
（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

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

マラウイ

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型

家庭用



特殊用 同上

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス (37%) + ブタンガス (67%) の混合

イ. カロリー数

(4) 水道事情

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

II 現地調達

(1) 車 輛

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。車輛の輸入の場合、船積書類のインボイスにはエンジンおよびシャーシナンバーの記載が必要である。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2 t程度が好都合である。ただし、機材供与先が地方の場合、積降しのための設備がないことがあるので、可能な限り、人力による積降しが可能な大きさの梱包にする必要がある。
- (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。防塵も常識的な範囲で必要である。
- (3) 一般的に荷役の取り扱いが乱暴であり、梱包は丈夫なものにする必要がある。

る。

3. 盗難防止措置について

- (1) 当国では、供与される機材は常に盗難の危険にさらされていると言わざるをえない。保税倉庫への出入りには一応チェックがあるものの早期に引き取ることが最大の盗難防止措置である。
- (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、ボルト等が盗難にあいやすい。対策として他の部品といっしょにするとか、多少スペアーを持たすとかの工夫があればよい（供与後もこれらの部品は盗難にあいやすい）。
- (3) 盗難防止の点から言えば、コンテナによる輸送が理想的である。港における抜き取り税関検査後の木箱が盗難にあいやすいので高価な物、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

タンザニア側政府の予算不足や手続きの遅れのため通関に時間がかかることがよくあり、先方に少しでも早く予算措置や手続きを開始させるためにも船積関係書類を早急に送付する必要がある。

車輛、トラクター、単車はエンジン及びシャーシナンバーをインボイスに記入する。

専門家等が個人用に中古車を持ち込む場合があるが、法律上は3年以上経た古い中古車は輸入できないことになっているので、避けた方がよい。（輸入できた例もある。）

(2) 機材到着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	90日	41日

上のときもある。ザンジバル、タンガ港は不明。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

ダレサラム港は接岸して荷役作業が行われるが一度に12隻程度接岸可能（船の大きさによる）である。タンガ及びザンジバルは沖取りでほとんど接岸出来ない。（内航船は接岸可能）。ダレサラム港はクレーン、倉庫、フォークリフト等は古く能率が悪い。タンガは沖取キャパシティ 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。ザンジバルは沖取のみ（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。

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（日本と同じ）

イ. 車体の色

特定しないが、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。

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

安全ベルトの装着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

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

雨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が難しいため購送時多目に用意する必要がある。

(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、電圧の変動及び停電のため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

±10%～20%

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型

イギリス型 3ピン (○型 大・小), ドイツ型 3ピン (□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。

オ. その他

停電が非常に多い。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

LPガスが家庭用としてある。家庭では電気ガス両方を装置しているところもある。

工業用としては酸素ガス、アセチレンガス等が入手可能、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いが、ダレサラムでは時にコーヒー色になり濾過器等は必須である (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)。断水も頻発している。

8. その他留意すべき事項

- (1) 定期的なメンテナンスが必要な電子機器や高級理化学機材は、タンザニア側の予算措置が十分になされることが確認される場合を除いて、当国には不向きである。

- (2) 消耗部品を定期的に日本より補充しなければならない機器も、資金的裏付けと補充ルートが確認できない限り避けるべきである。

II 現地調達

1. 一般事情

経済の自由化の進展にともない、本邦及び第三国の製品を現地調達することも可能になってきた。一般にこれらの物品購入は外貨払いであるが、消耗品の購入や、メンテナンスサービスを現地の代理店を通してタンザニアシリングで受けられるという利点がある。

当地では現地調達といっても一部の汎用機器を除き、代理店が在庫を持っているわけではなく、注文、支払を確認した後、第三国から輸送されることが多い。そのため、納入まで2～数カ月を要することもあるが、本邦調達よりも時間は短縮できる。

ただし、当国の民間による第3次産業は近年やっと本格的に広がりはじめたばかりであり、商品知識、品質保証、納期等、業者の信頼性についてはまだまだ大きな疑問がある。

したがって現地調達を行うにあたっては、信頼のおける商品を信頼のおける業者から購入することが重要である。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 輸入禁止品目

技術協力関連では特にない。一般商品には輸入税及び物品税が科せられている。

(2) 国産品奨励品目

特に購入が義務付けられている国産品はないが、輸入品の国内市場での氾濫にともない国産品購入奨励の気運がある。

3. 現地調達が合理的と見られる品目

(1) 車輛類

日本製車輛が現地代理店を通して購入できる。

(2) コンピュータ及び付属品

IBM互換機やマッキントッシュの代理店を通してメンテナンスやトレーニングのサービスが受けられる。

(3) 事務用機器、オフィス用品

コピー機、エアコン等

4. 現地調達に際しての免税の有無

輸入品の購入の場合、発注後通関手続きを行うので技術協力関連品は免税扱いとなる。しかし、すでに商店の店頭に並べられている一部の小型の機器等は価格にすでに税金が加算されており、免税扱いとすることができない。

ザンビア

I 本邦からの購送

1. 一般事情

海送の場合、陸揚げ港はダーバン（南アフリカ）あるいはダルエスサラーム（タンザニア）が一般的である。

ダーバンからルサカまでは大型トレーラーで輸送される。車輛は専用の運搬車によって輸送される。ダーバンからのルートは次の2つがある。

- ① ダーバン → ジンバブエ → ルサカ
- ② ダーバン → ジンバブエ → ボツワナ → ルサカ

ダルエスサラームからルサカまでは、鉄道（タンザン鉄道とザンビア鉄道）か大型トレーラーで輸送される。車輛の輸送は自走が多く、破損の原因になっている。

このうち、時間がかかり、問題も多いのはダルエスサラームから鉄道で輸送する場合である。機械等がきわめて大型であって大型トレーラーでは輸送が不可能な場合以外は、鉄道による輸送は避けるほうがよい。

大型トレーラーで運ぶ場合、距離が短く費用が少なくて済むのはダルエスサラーム経由である。

2. 梱包について

1個の重量は最大2トンまで、人力によって取り扱わなければならないこともあるので、無用に大きくしないこと。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

すみやかな通関のためには、情報が確実に入ってくる必要がある。
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も直ちに送付することが必要である。

Consigneeは次のようにすること。

① 個別専門家宛に送る場合は事務所宛にする

(例) JICA Zambia Office PO Box30027, Lusaka, Zambia

(Attention: Mr. T. Kokusai)

② プロ技協でプロジェクト宛に送る場合は先方機関とする

(例) Director, Department of Technical Education and

Vocational Training PO Box 500 PW 16, Lusaka, Zambia

(2) 機材到着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	30日	2日
最長日数	120日	28日
平均日数	60日	7日

長期間要した主な理由

(3) 関税について

特になし

(4) 機材の通関、プロジェクト・サイトまでの輸送の主たる取扱者

通関手続きをおこなう現地業者は以下のとおり。

AMI Zambia	Tel: 01-228988	Fax: 01-236075
Burlington Freight Express	Tel: 01-244169	Fax: 01-244169
Hill and Delamain	Tel: 01-228412	Fax: 01-217642

Manica Freight	Tel: 01-228707	Fax: 01-218836
Walford Meadows	Tel: 01-288047	Fax: 01-286747
Zamcargo Zambia	Tel: 01-289692	Fax: 01-283349

機材の引き取り手続きは、供与機材を除き、おおむね J I C A 事務所がおこなっている。当地の輸送業者の倉庫内で機材の紛失、盗難等が起こるケースもあり、引き取りはすみやかにおこなう必要がある。

(5) その他問題点

海送の場合、日本の乙仲にルサカでの通関業者を指定してもらい、B/L に通関業者名および連絡先を記載すること。そうでないと、引き取りに時間がかかり、保管料を多く支払うことになる。

ダーバン港またはダルエスサラーム港に到着した後は、ルサカの通関輸送業者とダーバンまたはダルエスサラームの通関業者との連絡により通関・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通関手数料をドル払いせねばならないが、外貨事情の悪いザンビアではドルの入手が面倒であり、契約に当たってはルサカまたはコッパーベルト地区までの陸送を含んだ C I F 契約とすること。

ルサカ到着後の地方への配送は、通関業者が引き受けないか、引き受けても時間がかかることが多いため、事務所が 2 トントラックを使用して配送することになるので、2 トントラックの荷台に合った梱包をお願いしたい。

5. 保険の付保期間

海送	6 カ月および海路の期間
空送	1 ケ月

6. 港湾の状況

(A) ダーバン (南アフリカ)

(2) 沖待ち、滞貨の有無

おおむね良好である模様

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

倉庫は屋根付きである。

(4) その他

盗難は少ない。

(B) ダルエスサラーム (タンザニア)

(2) 沖待ち、滞貨の有無

滞貨は時々起こる。たとえば、鉄道で運ぶ場合、貨車がザンビアから戻ってくるまで待たされるなど。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

倉庫には屋根がないことがある。

(4) その他

盗難がしばしば起こるので、梱包は嚴重にする必要がある。ルサカまでの距離はダーバンに比べると短いので、輸送費用は少なくて済む。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輜

ア. ハンドルの位置

右ハンドル

イ. 車体の色

特に問わない、但し板金、塗装、修理を考えると白色が好ましい。

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

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、ディーゼルの何れが望ましいか

ディーゼルの方が安くて経済的であるが、ディーゼル油は、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

家庭用 220V～240V 単相

業務用 380V 三相

イ. 電圧の変動幅

±15～25%

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型

BFC角ピン3本 イギリス式



が普通だが、

B (丸ピン2本) も少しある。

電圧の変動が大きいこと、停電が多いことから、パソコン、ワープロには定電圧電源装置、無停電電源装置が必要。

落雷が多いので、電子機器 (テレビ、ラジオ、ビデオ、コピー、ファクシミリ) にはラインフィルターが必要。

(3) ガス事情

LPGガス(無臭)、アセチレンガス、酸素ガス、フロンガスが入手可能である。

(4) 水道事情

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

都市でも一部の区域では、乾季など一時断水することもある。

II 現地調査

1. 一般事情

南アフリカとの関係が改善されてきたので、ルサカでの現地調査は、以前に

比べて容易になってきている。

南アフリカの製品であれば、簡単に注文でき（だいたい1カ月以内に入手できる）、物によってはストックもある。

ヨーロッパからの取り寄せも、本邦購送に比べれば、かかる時間は少ない。
(医療機器の調達で実績がある)

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

(1) 輸入禁止品目

公序良俗に反する物、奢侈品、輸入審査委員会で決める物
技術協力機材で禁止に当るような物はない。

(2) 国産品奨励品目

セメント、肥料、木製品、農産物、種子等。

3. 現地調達が合理的とみられる品目

(1) 冷蔵庫、冷凍庫／重量物であり、輸送コストを省けるガス仕様のものも入手できる。

(2) コピー機、印刷機、タイプライター、ファクシミリ／スペアパーツ（コピー機のカートリッジ、トナー、タイプライターのリボンなど）の購入を含め、メンテナンスの点で有利である。

(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／南アからの輸入

(6) 一部電気製品／扇風機、ヒーター、温水器

(7) ジェネレーター

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。

スーダン共和国

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2カ月、また陸揚港から仕向先までの陸送に少なくとも1カ月計3カ月を要するようなことがある。これには首都カルツーム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と国内の舗装道路の未整備が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、スペアパーツ等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) 日本からの直行便であれば、日本を出航してから約1カ月で当国Port Sudan 港に着くが、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) Port Sudan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) 盗難は少なくなってきた。メクラの木箱梱包でスチールバンド付とするのがよい。

(2) 車輛等の部品をダンボール梱包により車内にいれ、輸送するのは止めた方がよい。

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。(現物到着後の通関書類手続開始となる。)

(2) 機材到着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	60日	12日
最長日数	120日	78日
平均日数	90日	25日

長期間要した主な理由

スーダン政府内事務処理の遅れ。

(3) 関税について

無税通関については、供与機材、専門家携行機材、協隊機材等、JICA業務に係わるものは、すべてその対象として無税となる。

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ヶ月

空送 2ヶ月

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

Port Sudan (首都カルツームから 1,200km, 国内輸送はトラック。但し鉄道貨物輸送も可であるが、トラックの方が安全で早い。)

(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

Port Sudan港では, 同時に中・小型船が15隻程度接岸可能(船舶全長 337 m以内, 吃水12.5m以内)であり, 荷降しが出来る。

クレーンは可動式75 t級が1基, 30 t級が5基, 固定式では14.5 t級が23基, その他電動式5 t級~55 t級が35基, 配備されている。但し, メンテナンス, スペアパーツの面で問題があり, その半数程度は稼動していないと言われている。

倉庫面積は 516㎡と小規模である為, 野積みされるケースが多く, 梱包の防塵, 防水対策が必要である。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輦

ア. ハンドルの位置

左ハンドル

イ. 車体の色

日差しが強いので熱を吸収しにくい色。(白, 白系統)

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

無し

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

いずれも可。

ジープ類はディーゼルのが良い。ディーゼル車は燃料が入手しやすい。

オ. その他

スペアパーツは入手が難しいので, 本邦購送補充部品の同梱はもちろ

んであるが、消耗又は破損しやすい部品については、ある程度多めにみる
ことが望ましい。(砂塵が多い為、エアフィルターを多めに用意する。)
部品の入手は困難であるので、パーツは必ず一式同梱する。スペアタイ
ヤも同じく同梱。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220V

イ. 電圧の変動幅

不安定：約30V（首都で）

ウ. サイクル数

50Hz

エ. プラグ型

丸型 2P

(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

4～8月には、水道水に泥が混じり、断水が増える。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

品目も非常に少なく、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. 現地調達が見られる品目（品物がない場合がある。）

冷凍機器（ディープフリーザー）、冷蔵庫、テレビ、ビデオコーダー、空冷機器等（部品補給、修理は可能）

4. 現地調達に際しての免税の有無

免税措置はない、Duty Free Shopで購入可能な物のみ免税措置あり。

セネガル

I 本邦からの購送

1. 一般事情

現在のところ、空送・海送とも、通関・引き取りは大きな問題がなく行われている。

2. 梱包について

通常の梱包でさしつかえないが、配送時に入力による荷扱いが多いこと・当地のエレベーターが狭いこと等を考慮し、1梱包当たりおよそ100kg以下とし、余り大きな梱包にしないことが望まれる。

また、荷物の取扱の指示（天地無用、油漏れ注意等）は、英文（可能ならば仏文）でも記載しておくこと。

3. 盗難防止措置について

木枠等の通常の梱包で、特に問題は起きていない。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

インボイスをもとに、免税申請書類を作成する必要がある。

空送の場合、AWB等の到着が、荷物の到着より後になることが通例であるので、早めに（インボイス確定次第）FAX送信していただきたい。また、免税申請書類のコピーでもって引き取りが可能である。

海送の場合、免税申請書類のコピーでは引き取りができず、免税許可が下りるまで引き取りができない。したがって、B/L、インボイス等が早めに送付されることが望まれる。

事務所から免税手続きを申請した場合、免税許可が下りるまで、3週間から1か月を要している。供与先機関が申請する場合、1か月から3か月かかる場合もある。

(2) 機材陸揚げ後通関引取りまでの所要日数（過去の例から）

免税等の所要手続きが整っていれば、空送・海送とも、到着後5日から1週間程度で引き取れる。

供与先機関による引き取りは、免税等の所要手続きに時間を要するのが原因で、遅れることがしばしばある。

(3) 関税について

関税は、免税手続きをすれば免税となる。

(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

供与先機関が指定する通関業者。携行機材の場合はJICA指定通関業者。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

海送： 90日間

空送： 30日間

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

ダカール港

(2) 沖待ち、滞貨の有無

沖待ち、滞貨ともほとんどない。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

船会社による施設が充実しており、大きな問題はない。

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

イ. 車体の色

別に制限はないが、日差しが強いので、黒、赤などは避けた方が無難。

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

安全ベルトは必要。

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか

燃費の観点から、ディーゼル車が望ましい。

オ. その他

ヘッドライトの色が、黄色に定められている。(通常の白色は不可)

変速ギアはオートマティックよりマニュアルが望ましい。(オートマティックは故障時の修理が困難)

取扱説明書等は仏文のものも添付のこと。

パワーウィンドウは、砂をかんで動かなくなることがある。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

家庭用(単相) 220V

業務用(三相) 380V

イ. 電圧の変動幅

上下 10%

ウ. サイクル数

50サイクル

エ. プラグ型

単相: 丸型2ピン(フランス規格)

三相: フューズ付きのスイッチに直接接続するので、プラグは必要ない。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

都市ガスはなく、ボンベのガスのみ。

配合比: ブタン30%, プロパン30%, プロペン20%, イソブタン17.5%

その他 2.5%

イ. カロリー数

12,000Kcal

ウ. その他

圧力：240mmHG/cm²

(4) 水道事情

一般的に石灰分が多い。地域によっては塩分の含有量が高い。

断水は頻繁に起こる。

精密機械に関しては、そのグレードによって蒸留水製造装置、純水製造装置が必要。

II 現地調達

1. 一般事情

メンテナンス、使い勝手等を考えると、ヨーロッパ製（特にフランス製）の製品を輸入することによる現地調達を、積極的に利用すべきである。

車輛等は、日本製のものも現地で購入できる。日本での購入価格より割高になるが、輸送費や納期、メンテナンス等を勘案すれば、現地調達を推進すべきと思われる。

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品

輸入禁止品は無いが、セメント、繊維、皮革加工品（靴、鞆など）といった、国産品が奨励されているものについては、輸入に際し、事前に特別な許可が必要である。

3. 現地調達が合理的と見られる品目

自動車、エアコン・冷蔵庫などの大型電気製品、家具、文房具、コンピューター、コピー機等。

4. 現地調達に際しての免税の有無

保税倉庫内に在庫があるもの、欧州等に注文して新規に輸入するものに関しては、個別に免税を申請すれば、関税が免税となる。この免税手続きに3週間から1か月を要する。

TVA（付加価値税）については、免税手続きが別となり、免税されないのが普通である。

自動車、オートバイ等は、税関の審査も厳しいので、免税書類提出後の実際の引き取りに若干時間を要するが、他のものは、免税書類提出後5日ないし1週間で納入されている。

中南米地域

アルゼンティン	177頁
ボリビア	185頁
ブラジル	193頁
チリ	203頁
コロンビア	209頁
ドミニカ共和国	215頁
ホンデュラス	221頁
メキシコ	229頁
パラグアイ	241頁
ペルー	249頁
パナマ	255頁
コスタリカ	261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、通関許可申請手続の遅延等により、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用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、時間的にもあまり変わらないので、別送（空送）による送付が望ましい。なお、海送の場合、アフリカ経由の船を使用すると、1ヶ月以上遅延することがあるので、太平洋経由の船がすすめられる。

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、購送通知の際、インボイス及びパッキングリストの写しをあわせて

送付願いたい。

なお1990年2月よりエセイサ空港の貨物引取業務が民間委託され、引取料、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りやすいため、別送の空送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、価格を可能な限り前広に、様式1に従って連絡願いたい。

イ) 別送（空送・海送）の場合

別送の供与機材引取りについては、在京アルゼンティン国領事が、機材の船積書類に、同積荷がア国・日本両国間の技術協力協定に基づき供与されるものであることを保証する旨の裏書き（認証）を行うことで、ア国内での文書手続（JICAよりア国外務省宛の文書発出、外務省から税関長宛の文書発出）を省略できることとなっている。

なお通関手続きに際しては、各々の機材の西文名称が要求されるため、通常の英文機材リストとともに、可能であれば、西文Packing Listを送付願いたい。

ウ) その他

Consigneeの表示が不明確なため、供与先機関が専門家個人荷物や所属先Director個人荷物と混同することがあり、書類の再提出や供与先機関の引取費用の予算措置に手間どり、引取までにかかなりの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	7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、及び輸送業者。

(5) その他問題点

特になし。

5. 保険の付保期間

仕向地到着後60日まで。

(一部、海送で到着後90日までのものもある)

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

沖待ち、滞貨はあるが、バース使用料が高額のため、いずれも短期間である。

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

コンテナ埠頭が限られており、保管場所が点在しているので、管理状態が悪く、盗難・紛失がよく起こる。

(4) その他

特になし。

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

特になし

ウ. 車輛の運転の際、安全ベルト、安全ヘッドレスト等安全装具の義務付の有無

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

ランニングコスト低減の観点から言えばディーゼルが有利だが、故障時修理が困難なので、ガソリン車が望ましい。

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、ア国内でスペアパーツ等の入手が可能な車種にすることが望ましい。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

220V、380Vの両方（通常の機械は220V、大型機械等に380Vが一般的）

イ. 電圧の変動幅

(+, -) 約10%

ウ. サイクル数

50サイクル

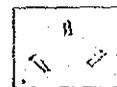
エ. プラグ型

二マタ及び三マタ（右図参照）

二マタ



三マタ



オ. その他

TV方式はPAL-N方式である。

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

都市ガス、プロパンガスの両方

イ. カロリー数

9,300カロリー（都市ガス）

ウ. その他

特になし

(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

パソコンについては、JICA事務所に設置する場合を除き、外国仕様（IBMコンパティブルのもの）が望ましい。

II 現地調達

1. 一般事情

当国はほとんどの機材について現地調達が可能である。多くの製品が国産化されており、現地調達によれば時間的にも早期入手が可能であり、さらにアフターサービスが得られるといった利点がみられる。ただ、品質が若干劣るといふことと、派遣専門家等が当国製品になじみが薄いという難点がある。また、高額な機材を現地調達する際は、契約手続きに時間を要することが多い。

なお、専門家が所有する車輛は現地購入の場合免税とならないので輸入が望ましい。（その場合免税となる車輛は 2,000ccまでの機種に限られる）。

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

国産品奨励の立場から、車輛をはじめ外国製品（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。

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、技術協力協定に基づき、供与機材であれば付加価値税（I V A）は免除される。

様式 1

アルゼンティン国派遣調査団／専門家携行荷物連絡表

<p>1. 調査団名又は 専門家名</p>																															
<p>2. 到着便名 及び時間</p>	<p>_____月_____日 _____便 : _____着</p>																														
<p>3. 携行荷物形状 及び個数 (除く手荷物)</p>	<p>スーツケース _____個 ジュラルミンケース _____個 ダンボール _____個 その他(具体的に) _____個</p>																														
<p>4. 携行荷物内容 (各個毎に、 具体的に記載)</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">No</th> <th style="width: 30%;">荷物形状</th> <th style="width: 65%;">内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	No	荷物形状	内 容																											
No	荷物形状	内 容																													
<p>5. 特記事項 (大型機材/多 品目を携行す る場合、その 目的)</p>	<p> </p>																														
<p>6. 担当事業部・ 担当者及び 電話番号</p>	<p>_____部 _____課 TEL _____</p>																														

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рика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部品等については、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、港湾管理も国营企業による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、クルセイロ航空便の利用を推せんする。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—フランクフルト—ラパス）の2~3倍の日数を要する場合がある。

2. 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だけ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

長期間要した主な理由：

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) 国産品の奨励品目

政令 第21060号 (1985, 8, 29) によりなし。

(3) その他

(ア) 無線機、火薬、ダイナマイ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) 輸入関税

最近の政府の市場解放政策により、かつて国産品使用奨励のため輸入禁止とされていた物は全て輸入が自由化されている。ただし、国内産業保護のため、急激な自由化は避け、徐々に輸入関税を引き下げるといった方式がとられており、国産品類似品の輸入については、未だに高率の輸入関税がかけられる。

(2) 輸入関税の免除

JICA関係でブラジルに購送される機材は、ほとんど全て(1)に述べた国産品類似品に当たるため、輸入関税の付加対象となる。

しかし、ブラジルがA4フォームで要請した機材、及び専門家の個人荷物については、日伯技術協力協定により、輸入関税は免除される（ただし後者については、専門家到着後6カ月以内）。

(3) 免除手続き・機材の引き取り

輸入関税の免除は、ブラジル外務省に無税通関申請書（REDA-E）を発行してもらい、それを税関（大蔵省国税局の管轄）に提出することにより行われる。

通常機材が到着しても、REDA-Eを提出するまでは機材は税関に留めおかれ、引き取るまでの留置期間に応じて（累進的に加算される）倉庫料を支払う必要がある（倉庫料は免除されない）。

倉庫料の支払いを避けるためには、なるべく早くREDA-Eを取得して機材を引き取ることが肝要であるが、REDA-Eの取得にはブラジル外務省に申請してから通常2～3週間を要するため、各事業部はREDA-E取得に必要な書類を早急にJICAブラジル事務所にFAXにて送付する必要

がある。

- (4) ブラジル外務省へのRADA-E申請に必要な書類は、Air Way Bill (空送の場合) またはB/L (海送の場合)、及びインボイス、パッキングリストである。インボイス、パッキングリストだけでは申請できないところ注意を要する。

(5) 必要書類の送付先

現在ブラジルではJICAのステータスが確立しておらず、ブラジル外務省へのRADA-E申請はJICAブラジル事務所が申請書類を整え大使館経由にて行っている。従って、機材送付先にかかわらず、必要書類はすべてブラジル事務所へ送付する必要がある。

(6) AWB, B/L コンサイニー

供与機材 (A4フォームに基づいて購送される機材) については、受け入れ機関が引き取りを行うため、コンサイニーは受け入れ機関宛とする。ただし、引き取りに当たって受け入れ機関が在外公館 (JICA事務所もステータスが確立していないため在外公館と見なされる) の協力を求めるケースも多く、在外公館が引き取りにあたることができるよう、コンサイニーには在外公館 (荷揚げ港がある州を管轄する大使館または総領事館) 経由と明記するようにする。なお、JICA事務所のステータスが確立していないため、絶対にJICA事務所経由とはしないよう注意を要する。

例: 鉱山公害防止研修センター向け機材の場合

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PRODUCAO MINERAL
VIA CONSULADO GERAL DO JAPAO EM SAO PAULO

専門家携行機材 (A4フォームに基づかない機材) については、専門家の個人荷物とみなして輸入関税の免除を申請するため、コンサイニーは専門家宛とする。また、受け入れ機関や在外公館が専門家に代わって引き取り手続きができるよう、受け入れ機関気付、在外公館経由と明記する必要がある。

例: サンタカタリーナ州農牧研究公社 吉田義雄専門家向け機材の場合

SR. YOSHIO YOSHIDA
A/C EMPRESA SANTACATARINENSE DE PESQUISA AGROPECUARIA

VIA CONSULADO GERAL DO JAPAO EM SAO ALEGRE

(7) 専門家携行機材購送にあたっての注意

ブラジルはA 4フォームにて要請した機材以外の輸入関税免除を認めていない。したがって、A 4フォームにて要請されていない機材を専門家携行機材として購送する場合は、専門家の個人荷物として輸入関税免除を申請する（ブラジルに到着した専門家は、着任後6カ月以内に免税で個人荷物を輸入することができる）。しかし、専門家着任後6カ月以降に購送する場合は以下の方法によらざるを得ない。

- 1) 受け入れ機関により当該機材に係るA 4フォームを新たに提出させ、A 4フォームに基づく機材として購送する。
- 2) 既にA 4フォームが提出されており、それと関連付けられる類似製品であれば、それをリファーして購送する。
*但し、1)及び2)の場合、コンサイニー欄は実施機関名とし、専門家名とはしないこと。
- 3) 上記1)及び2)での扱いが困難な場合は、コンサイニーを大使館または総領事館宛として送付する。但しこの場合は公館サイドの事前の了解の取り付けが必要である。

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1t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事務所が引き取る場合は、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REDA-Eを取得しておく必要があるところ、B/L、インボイス、パッキングリストを早急にブラジル事務所宛FAXにて送付すること。海送機材の場合、引き取りが遅れれば量が多い分多額の倉庫料を支払う必要が出て来るので、できるだけ早くREDA-E申請手続きを行う必要がある。REDA-E取得後、輸入申告書等必要書類とともに税関に提出すれば引き取ることができる。

• 空送の場合

機材到着時にはすでにREDA-Eが取得されていることが望ましく、機材到着の2週間前までにAWB、インボイス、パッキングリストをブラジル事務所宛送付すること。

なお、専門家・調査団が機材を同時携行する場合は、REDA-E申請にAWBは必要なく、インボイス、パッキングリストのみを到着2週間前までにブラジル事務所に送付すること。また、インボイス、パッキングリ

ストに代えて、重量、個数、機材内容、荷姿を通報しても差し支えない。

(2) 機材陸揚後通関引き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	30~40日	10~15日

長期間要した主な理由；

ア. REDA-E許可を取得せずに、専門家がコンピューターを同時携行してきたため、税関で没収された。早速REDA-E取得手続きにはいったが、取得した時点ですでに機材は放置荷物として扱われており、輸入と同じ手続きが要求されたため、さらに引き取りまで時間を要した。

イ. REDA-Eの取得の遅れ（申請の遅れ、申請書類の不備による再申請等）

ウ. 港湾ストのため。

(3) 関税について

輸入関税は免除されるが、倉庫料（CIF価格を基準として、期間に応じて累進的に加算される）、港湾付加税または空港付加税（いずれも倉庫料の50%）及び荷役料は免除されない。REDA-Eを提出して関税免除手続きを行っても、これらの税を支払わなければ機材を引き取ることはできない。

(4) 機材の通関、プロジェクトサイトまでの輸送業者の主たる取扱者

機材の供与先機関が直接行う場合もあるが、輸入申告書等専門的な書類の作成が必要となるため、多くの場合通関代理業者に委託している。業者に委託した場合の費用は供与先が負担する。

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。

(3) リオ・グランデ港

概ね良好。

(4) パラナグァ港

沖待ちは少なく、港湾施設は比較的整備されている。

(5) レシーフェ港

日本からの貨物船の入港はなく、サルバ・ドールまたはリオ・デ・ジャネイロ港を経由して陸路回送される。沖待ち、滞貨は常に発生している。

(6) ベレン港

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

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左側

イ. 車体の色

ブラジル軍隊色ダークグリーンは除くこと。

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

安全ベルト、消火器、トリアングル

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、飲用不適の箇所もあるので、事前の確認が必要である。

サンパウロ市都市水道の水質は、PH5.5~6.0, 次亜鉛素酸ナトリウム、硫酸アルミニウムを若干含む硬水である。

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し、外国援助機関には要請しないとの立場をとっているため原則として供与機材（A4フォームに基づき購送する機材）には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、供与機材とは別に、むしろA4フォームの必要のない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う面がある。

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

- (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。

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

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目

最近の政府の市場解放政策により、かつて国産品使用奨励のため輸入禁止とされていた物は全て輸入が自由化されている。ただし、国内産業保護のため、急激な自由化は避け、徐々に輸入関税を引き下げるといふ方式がとられており、国産品類似品の輸入については、未だに高率の関税がかけられており、かなり高価になっている。

3. 現地調達合理的とみられる品目

ブラジル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（国産品で対応できるものについては、ブラジル側で用意するとの原則をつらぬいている）。しかし、実際には実施機関の財政事情もあり、専門家の満足のいく機材が用意されないことが多々あり、これを補うために携行機材の購送が必要となるが、あまり高度な技術を要しない、ブラジル国内に普及した機材であれば、携行機材費や現地業務費の活用により現地調達が可能となるであろう。

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のが伯国の実情である。

チ リ

I 本邦からの購送

1. 一般事情

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

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

- (1) JICA事務所へ機材送付通知(FAX)。
- (2) 通知に基づいて、JICA事務所は免税通関申請の正式要請書をチリ外務省に提出する。
- (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	15日
		Balmaceda 陸揚の場合
最長日数	200日	30日
平均日数	30日	15日

長期間要した主な理由；

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。

(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 輻

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

特に問題なし。

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

義務付の有無

安全ベルト、消火器の備付は義務。

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

1992年9月1日より輸入されるすべてのガソリン車は、無鉛ガソリンを使用できる触媒付のものが義務付けられた。

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、緊急用薬品箱は義務。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

一 般 220 V

工場場 380 V

イ. 電圧の変動幅

±10% (一般工場とも)

ウ. サイクル数

50サイクル (一般工場とも)

エ. プラグ型

丸棒

種々

オ. その他

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス

都市ガス

イ. カロリー数

ウ. その他

(4) 水道事情

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

II 現地調達

1. 一般事情

当国においては、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。また、大きな代理店では、アフターケアサービス面が充実しているところも一部ある。

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（魚粉）

(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。）

(6) 体積の大きい物

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。

輸入品はすべて免税で購入する様にしており、代理店から見積り取得する時にも免税額を提示してもらっている。

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. 専門家氏名・PARA PRO YBCT プロジェクト名又は指導科目・C/O EMBAJADA DEL JAPON, SANTA FE DE 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にても可）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		"
	C I F	ドル表示

- (3) 船積書類は、早急に送付すること。

2. 梱包について

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

- (2) 防湿、防塵あるいは防湿対策については、過去に生化学用の精密機械が輸送途上の高温多湿のため一部破損したこともあり、このような機械に対しては十分な処置が必要である。例としてアルミ・コーティング等の特別梱包が考えられる。

3. 盗難防止装置について

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

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

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

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

(2) 機材陸揚後通関引取りまでの所要日数（過去の例から）

	(海送の場合)	(空送の場合)
最短日数	30日	30日
最長日数	120日	120日
平均日数	60日	60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者の主たる取扱者

各機材供与先指定の通関業者及び輸送業者が取扱っている。

この場合、通関手数料、内陸輸送費、その他諸経費は、機材供与先が負担している。

(5) その他問題点

5. 保険の付保期間

(1) 車輛の場合の付保期間は、120日間必要。

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

6. 港湾の状況

(1) 機材陸揚げの港湾名

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

(イ) Buenaventura港：太平洋沿岸地域

(2) 沖待ち、滞貨の有無

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

(3) 港湾施設、クレーン、倉庫等の状況

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

(4) その他

7. 機材選定に当たっての留意事項

(1) 車 輛

ア. ハンドルの位置

左

イ. 車体の色

特に指定制限はないが、ラテン・アメリカ人の気質から一般的に暗い色

はあまり好まれない。

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

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

エ. エンジンの仕様は、ガソリン、ディーゼルの何れが望ましいか

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

オ. その他

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

(b) 十分なるスペアパーツ(2年分)の供与が必要。

(2) 電気事情

ア. 電 圧

110V (家庭用)

220V (動力用)

イ. 電圧の変動幅

±10%

ウ. サイクル数

60サイクル

エ. プラグ型

オ. その他

時々停電あり

(3) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス

イ. カロリー数

90,000 BDU/ガロン

ウ. その他

(都市ガスなし)

(4) 水道事情

主要都市においては、上水道施設は完備しているが、水質に若干問題あり。

II. 現地調達

1. 一般事情

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

2. 輸入禁止品目及び国産品奨励品目について

(1) 輸入禁止品目

派遣専門家、ミッション等に必要とされる機材については特にない。

(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、乗用車、ジープ

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。その他は通常の本箱密閉で差支えないが、車輻等の付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があるので取りはずして木箱密閉梱包とすること。
- (3) 自動車の部品等、簡単に処分が可能なものについては、絶対梱包物にメーカー名等の表示を避けること。

4. 通関について

(1) 事前に措置すべき事項

US\$100以上の法人及び個人宛物品（大使館気付宛であっても同様）については、すべてB/L（又はAWB）インボイスに在日ドミニカ領事のCertificado Consular（領事査証）が必要である。

(2) 機材陸揚後通関引取までの所要日数（過去の例から）

（海送の場合） （空送の場合）

最短日数	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FAX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、ディーゼルの何れかが望ましいか

ディーゼルが望ましい。因に、ガソリンはガロン当り 1.6ドル (約55円/ℓ)、ディーゼルは 1.1ドル (約38円/ℓ) である。

オ. その他

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

(2) 電気事情

ア. 電 圧

单相 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のでAVR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奨励品目について

(1) 輸入禁止品目及び国産品

ア. 車輛については、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、供与車輛及び専門家の個人車輛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

ドミニカ共和国

・ 車輛関係 部品

4. 現地調達に際しての免税の有無

当事務所が直接免税申請することは、現在の事務所のステータスから、これが認められていないが、大使館から申請することによって免税調達が可能である。

ただし、既に通関済み及び現地製の物品は、免税で購入することはできない。

5. その他参考事項

ホンデュラス

I 本邦からの贈送

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、大蔵省の規約改正が1991年6月付けで、大幅に行われ、国際機関の長の場合は排気量無制限1台、職員及び専門家は乗用車タイプ1台 2,000ccまでか、トラック・ランクルタイプ 2,800cc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3年後に売却出来るが、国際機関や外交団構成員への売却の場合や1年以上で3ヶ年を経過せずに任務が終了した時の民間人への売却の場合は3年経過していなくても、無税売却出来る。なお事務所名義の車は台数排気量とも無制限である。

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、手数料が少々かかる。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、理論上2～3週間で無税証明を得ることが出来るが、手続きの遅滞は一般的である。(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。又、陸揚後の引き取りが遅滞し、

ホンデュラス

15日を経過すると倉庫における保管料も課せられる点にも留意願いたい。

5. 保険の付保期間

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、コルテス港があるが、首都テグシガルパから引取ることがほとんどであり、港湾施設の面からいっても太平洋のサン・ロレンソ (San Lorenzo) 港の利用が最良と思われる。また日本からの船便も早く到着する。(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 輻

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=47円、ディーゼル1ℓ=34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いざ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

60サイクル

エ. プラグ型

1.  2.  220 V用が多い
3.  220 V用
4.  220 V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。又、月最低1回程度必ず停電するが1回の停電時間は数分から数10分程度である。

(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. 現地調達が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



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



(ハ) 各所属先が必要手続を開始



(ニ) 各所属先が関連手続に対する回答（許可書）を受領



(ホ) 各所属先が機材の引取り、サイトへ搬入



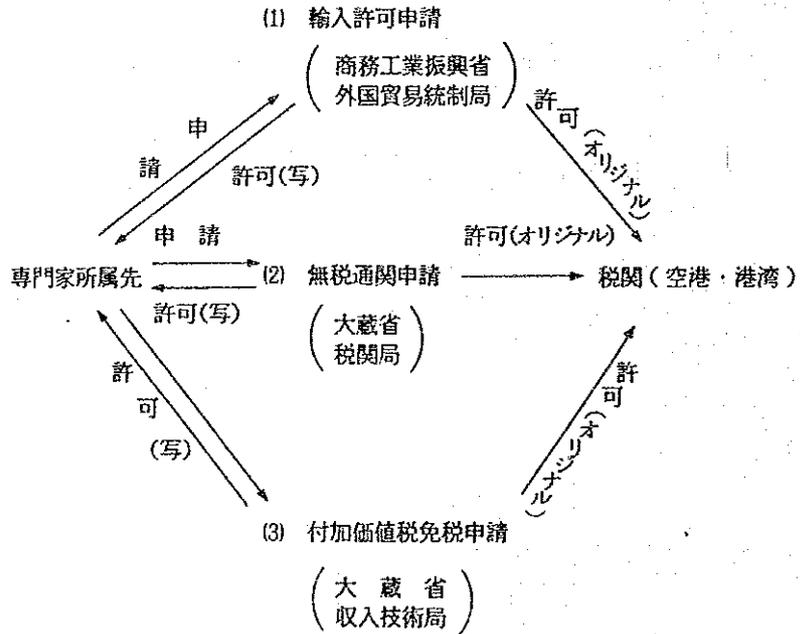
(ヘ) 機材検収調書の受領

各専門家の所属先は、JICA所長名による機材引取りの指示文書（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あ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10%(フリーゾーン、国境沿いも6%、生活基礎物資等は0%)の付加価値税が徴収される。

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

現在では、すべての専門家の所属機関が必要手続を取り、免税を受けているが、本税に対する解釈は税関の担当者によってまちまちな場合もあり、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、段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動植物の持込みは許可されない。

なお、日本の保健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 魚介類の煮付けたもの	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込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
- (ロ) 本または雑誌（常識的数量）
- (ハ) 常識的にみて1人で持ち運びが可能な使用中の（新品でない）運動用品、あるいは運動器具一式
- (ニ) 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250g
- (ホ) 成人1人につきワイン或は酒類 3ℓ
- (ヘ) 医薬品（麻薬の場合は医者処方箋を要す）
- (ヘ) 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
- (コ) 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湾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等整い次第即該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。段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。止むを得ず段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な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。

エ、交換部品を本体と同時送付する場合、SPARE PARTS あるいは、REPLACE-MBNT PARTSと記載すると、別途課税対象となることがあるので、ACCESSORIESと記載のこと。

(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	20日
最長日数	200日	150日
平均日数	80日	50日

長期間要した主な理由

専門家の所属機関が無税通関手続き及び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と、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、アカプルコのような大きな港より規模の小さいマンサニージョ港の方が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 輻

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

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

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) ガス事情

ア. ガスの種類

プロパンガス

イ. カロリー数

ウ. その他

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

(4) 水道事情

上、下水道とも市内では十分整備されており、長期にわたって濁水に見舞われることはない。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