

海運調査団調査報告書

ilc 1-1-1-1

昭和45年 9月

海外技術協力事業団

目 次

I 序 論	1
II 島嶋間海運の現況	5
1. インフラストラクチャーの一環としての島嶋間海運	5
2. 島嶋間定期航路網と地域的アンバランス	6
3. 島嶋間海運の経営状況	7
4. 島嶋間海運の船腹の改善計画	9
5. シンガポール海運の活動	11
III インドネシア造船業の現況	12
1. 造船業の現状	12
2. 造船業の活動状況	13
3. 修繕需要と造船所の能力	15
4. 国営造船業の合理化計画	17
5. インドネシア造船業の今後の課題	18
IV 海運、造船の行政組織	20
1. 運輸省	20
2. 国家開発計画庁	21
V インドネシアの海運、造船の振興に対する技術協力のありかた	22
1. アドバイザーグループの派遣	22
2. その他の技術協力	25

付 属 資 料

JICA LIBRARY



1055510[0]

国際協力事業団

受入 月日: '84. 5. 17	708
登録No. 05467	72
	EX

海運調査団調査報告書

I 序 論

調査の目的

海運調査団の調査目的は、インドネシア内航海運および同国造船業の現況を把握するとともに、インドネシアの島嶼間海運業の改善のために、インドネシア政府に常駐するアドバイザー・グループの適正な規模と、その構成員が如何なる専門家から構成されるべきかを調査するにあつた。

調査団の編成

海運調査団は下記の四名で構成された。

団 長	運輸省船舶局監理課	渡辺幸生
団 員	運輸省海運局外航課	斎藤利男
"	運輸省海運局調査員(東京船舶)	小山博三
"	運輸省船舶局調査員(川崎重工業)	川上寿夫

調査期間

海運調査団は、昭和45年7月28日東京を出発、下記の日程により調査を進め、同年8月31日帰国した。

7月29日～8月5日	ジャカルタ
8月6日～8月7日	スラバヤ
8月8日～8月9日	デンパツサル
8月10日～8月12日	マカツサル
8月13日～8月16日	メダン
8月17日～8月20日	シンガポール
8月21日～8月30日	ジャカルタ

カウンターパート・チーム

インドネシア政府, Ministry of Communications は, 海運調査団の調査を補佐するためカウンターパート・チームを編成した。その構成は次のとおりである。

Chief Ir. Sugianto Directorate of Sea Communication

(Planning Board)

Sub-chief Mochtarutin Directorate of Sea Communication
(Shipping Enterprise)

Waasono Directorate of Maritime Production,
(Shipyard & Dockyard Management)

Nazir Directorate of Maritime Production
(Planning Board)

Rustam Directorote of Sea Communication

Nuzwari Directorate of Maritime Production
(Research)

調査の範囲

インドネシアの海運は, その活動形態から, 外航海運 (Overseas Shipping), 島嶋間海運 (Interisland Shipping) および域内海運 (Local Shipping) に大別される。第一の外航海運は, インドネシアと諸外国とを結ぶ海運であり, 3,000 DW以上の比較的大型の船舶が使用されている。第2の島嶋間海運は内航海運の一つの分野であるが, インドネシアが3,000余の島から形成される広大な島嶋国家であるところから, 特に大きな役割りを担うものである。なお, インドネシアとシンガポール間に従事する海運は, 国際海運であるが, 慣習上島嶋間海運として考えられている。ここに配船されている船舶は主として500 DW以上3,000 DW未

満の船舶である。第3の域内海運は、内航海運の他の分野、すなわち域内の小規模の港をめぐる海運で、二つには500DW未満の小型鋼製汽船または木製帆船が従事している。

インドネシア政府は、これら全分野の海運の改善振興を旨としている。貨物の集散、港湾の機能等から考えれば、海運全体、さらには陸上輸送をも含めて物的流通全体の視野からの検討がまずなされることが必要である。

しかし、海運調査団が派遣された経緯から、今回の調査の範囲を主として島嶋間海運の分野と、それに関連をもつインドネシアの造船業の分野に限定した。

主な訪門先および調査先

海運調査団は、Director General of Sea Communication の Pear Admiral H.Nimpuno と2回、Director General of Maritime Production の Mr.Sukatun および BAPPENAS (国家開発計画庁) の長官 Dr.Widjojo ならびに副長官 Dr.E.Salim と各1回会談した。海運調査団は、インドネシアにおいて、海運会社および同支店合計11ヶ所、造船会社7社および4ヶ所の主要港を訪門調査するとともに、インドネシアの海運業、造船業と非常に深い関係にあるシンガポールにおいて海運会社4社および造船所4ヶ所を訪門調査した。これらについて個々の概要は附属資料1および2に記されている。

海運調査団はさらに、インドネシア船級協会(BKI)、Seamens Academy、Central Bureau of Statistics を訪門したほか、オランダ海運チームと会談した。また、前記カウンターパート・チームから、有益な資料が提供された。

日本大使館との協力

海運調査団は、インドネシア滞在期間中、在ジャカルタ日本大使館と密接に連絡を行ない、前記インドネシア政府首脳部との会談には、大使館側から公使、参事官の御同席を得たほか、調査方法、調査日程、調査の取りまとめ等について、両者間で綿密な打合せを行なつた。なお、7月31日に開催されたBAPPENAS 副官庁Dr.Salimならびに Director General of Sea Communication Rear Admiral Nimpuno 主催の Sea Transportation Committee (通称Steering Committee)の第1回会合に、大使館有田公使とともに、海運調査団々長が出席した。

II 島鳴間海運の現況

1. インフラストラクチャーの一環としての島鳴間海運

1969年度を初年度とするインドネシア政府の国家総合開発5ヶ年計画の大綱目標の一つに“インフラストラクチャーの整備拡充”が挙げられておりこれによつて生産、流通消費(または輸出)という一連の経済活動のための基盤を強化するとともに国民生活の向上を計らうとしている。

インドネシアにおいては近年のインフラストラクチャーへの投資は外国の経済援助によるものの他はきわめて少なくその整備が遅れている。従つてこの目標達成如何がこの国の今後の経済発展と国民生活の向上を律する一つのきめてとなつており、またスハルト政権が国家経済再建の大綱目標の一つに掲げておる所以でもある。

島鳴間海運は、インドネシア経済を支える動脈でありインフラストラクチャーの重要な一環である。

インドネシアは20余の大きな島と3000余の小島からなり、北スマトラのサバン港から西イリアンのジャヤブーラ迄東西約3,300哩にわたる島鳴国家である。この地理的立地条件からみても国民生活の維持向上と総合的な経済活動確保のためには海上交通路の確保が必須条件となること多言を要しない。

インドネシアの輸出生産物は石油、ボーキサイト、ニッケル等の鉱産物資源を除けばその大部分は農業、林業の生産物で占められておりこの傾向は多年にわたり不変である。従つて農産物輸出の成否は国際収支に敏感に反映しひいては国家財政に波及することとなり、きわめて重要である。

これらの輸出農産物生産物のジャワ島とその他の地域(マドラ・カリマンタン・スラウエシ・マルク・ヌサテンガラ等)との出荷の割合は25:75と圧倒的にジャワ島以外の地域に依存している現状にある。従つてこれら農産物の小型船舶によるMINOR PORTSよりMAIN PORTSであるジャカル

タ・スラバヤ・ベラワン・マカッサルへの輸送と日用必需物資の逆ルートによる輸送の実施及び主食である米の消費地への円滑な輸送の確保がこの国の経済活動および民生維持のために必要である。

オランダ植民地の時代には、植民経済政策の一環として王室海運会社 (KONINKLIJKE PAKETVAAKT MAATSCHAPPJJ) を設立され、この会社がインドネシア全域の海上輸送を独占的に経営し、多年にわたり同地域の経済の繁栄をもたらしていた。この事実からみても、今日のインドネシア経済の発展のために、島嶋間海運の振興は不可欠の要件であることが理解できよう。

2. 島嶋間定期航路網と地域的アンバランス

インドネシア島嶋間海運においては国営企業の P.N. Pelajaran Nasional Indonesia (略称 PELNI) と P.N. Bahtera Adhiguna の 2 社のほか民間海運業者 53 社合計 55 社が政府から免許されて業務を行なっているが、過去における政府の機会均等主義的政策により、乱立気味であり従つて現政府は秩序維持のため 1969 年より国内主要航路 55 路線を定期航路に指定しこれに就航する船舶の登録制を実施し合理化を推進しようとしているが、現状ではその意図は十分に達せられていない模様である。

国内定期航路は次の三つのカテゴリーに分類される。

LINE (A) (Trunk Lines) 18 航路

ROUTE (B) (Feeder Lines) 18 航路

ROUTE (S) (Special route to Singapore) 19 航路

この輸送に従事している船舶は概ね 500 D/W ~ 3,000 D/W が中心であり本年 3 月現在の海運総局の資料によると付属資料 2 つに示されているように、所有船腹は 25 / 隻 289,000 D/W であり運航船腹は 31.4 隻 392,000 D/W である。地域経済的背景より前記 55 航路中 40 航路がシンガポールを含むいわゆる Western Part of Indonesia (ジャワ島以

西)に集中しておりこの地域の就航船腹量は252隻313,000D/Wに及び全運航船腹の80%強に達する。この結果西インドネシアにおいてはシンガポール船主との競争も含め過当競争の状況にある。他方、東インドネシア地域は西部地域に比べると開発が遅れており、荷動き量も少なく、この地域の就航船腹量は、地方民生安定のための交通路線の確保すら覚束かないほど少ない現状である。従つてこの東部地域の就航船腹を増大し、定期航路を確保することは、インドネシア全体を通じての政治経済の結合度を高め真に統一国家を形成するために不可欠の要素であるが収益性の乏しいこの地域島鳴間海運の振興のためには、東部地域の開発促進の施策を進めると共に、就航船腹量に応じた国家補助が暫定的にせよ、必要とならう。一方過密気味の西部地域においては船舶の修復によつてさらに過当競争が激化することのないような制度の確立が必要とならう。また海運業者乱立による弊害を除去するとともに島鳴間海運業が経済的に自立しつつ、公共性の強い海運活動を行なつていくためには、海運会社の集約または共同化などを推進する必要がある。

なお、インドネシア政府は、国営海運企業を逐次民営に移行させる方針であり、その時期は1971年末頃を目途にしている。しかし、内航海運の分野における外国資本の進出については、内航海運の国家的重要性の見地から認めない方針をとつている。

3. 島鳴間海運の経営状況

a) 経営状況

一般的に収入は支出を償う程度である。

一部の地域独占的企業では、やゝ良好な経営を行つていると見られるものがある反面、東部地域航路を経営している企業では、船舶の修繕費まで賄えない企業がある。このため、船主の資金不足は非常に深刻で、海運の近代化の最大の障害になつている。この国の海運業者は、一般に船舶の償却を考慮する余裕に乏しく、経理的基礎も確立されていない様

に見られる。

b) 経営態度

インドネシア海運企業は、業者乱立の結果競争を激化させているとの認識ながら、各社とも銀行融資その他資金繰りの道さえ開ければ、事業の拡大を狙っている。この様な状況から船舶の一元的な運航にまで誘導することは容易ではないという感触である。トップ層は事業に熱心で活動的であるが、中堅層以下のフォロー・アップがなく、全体的な企動の活動力を低下させている

c) 運賃

1国政府の認可運賃は貨物の種類により異なるが、同種貨物に対しては、全地域トンマイル当り同一レートである。然し、西部地域は船腹が多いため、運賃に対するリベートが(通常30%程度)行われ、実際には認可運賃は守られていない反面、東部地域では、荷動きの絶対量が少ないためリベートを提供する余裕はなく、皆無か或いは低率である。これはまた西部地域に於ては、出荷主と海運会社の間にフレート・フォワードナーが介在し、これがレート・カットを助長しているのに対し、東部地域では、フレート・フォワードナーが存在しないということにも関係する。

d) 金融

インドネシア国内の資金量の不足から、銀行融資は期待額に比較して非常に少なく、借入金利は月当り4%程度である。最近、海運に対して中央銀行から月当り1%の低利融資が開始されたが、これは極く限られた優良企業及至は政治力を有する企業に限定されている模様である。

e) 船員

比較的規模の大きい企業では、直僱の船員が主であるが、小企業では、航海毎の雇入れ船員が多い。船員の技能程度は詳細は不明であるが、一応一般的な業務は実行可能と考えて差支えない。即ち、通常の航海業務

の他、船体関係の簡単な修理や機関の設備もある程度独自で行う能力がある。一般的に、甲板部に比し、機関部関係が立遅れている感触である。

f) マネージメント

詳細については、短時間の調査では不明であるが、中堅層の人材不足、国内通信の不備に基づく情報入手の不便さ、トップ層は資金繰りに奔走せざるを得ない等の奉情から、相当弱体であるという感じである。

然し、これらはインドネシア国内に於ける一般の問題に根ざすものであり、また、島嶋間海運そのものが、一般的に一流企業ではなく、彼等の感覚では、マネージメントの分野に、外国からの助力を求める意向はない。従つて海運企業に外国人アドバイザーを入れることは、彼等の感覚に必ずしもそぐわないという感じである。

しかし、インドネシア政府が国営企業を民営企業に移す場合に、その企業の本格的な体質改善を実行することを決意すれば、外国人アドバイザーを受入れる可能性がある。その場合において、もし速効的效果を狙うとすれば相当な規模のアドバイザーグループが必要とならう。

4. 島嶋間海運の船腹の改善計画

a) 船舶の稼働状況

インドネシアの島嶋間海運就航船の稼働状況は、当初の予想より良好であり、不稼働船は保有船舶の10%程度と推定される。しかし、大部分の船舶は、不十分なmaintenanceのもとで何とか就航している状況であり、港湾その他の関連機能の立遅れもあつて、これら船舶の稼働状況は極めて低く、船舶のD・W・T 当りの年間輸送効率は、1969年には5.4 tons に止まつている。インドネシア海運総局の案によれば、次の表に始されているように、島嶋間海運の荷動き量は、1969年の1,900千トンから1973年には2,358千トンに増加し、その後さ

らに増加率が高まつて、1978年には、3,798千トンに達するという見通しを立て、一方輸送効率は、1973年には8トン、1978年には12トンまで引き上げること为目标としているが、この改善については、海運の修復に止まらず、港湾、陸運、道路、通信、流通機構全般のレベルアップを必要とする。

年度	推定荷動量	輸送効率	必要船腹量
1969	1,900千トン	5.4 ^{トン} D·WT	
1970	2,037	5.83	349 ^{千D·WT}
1971	2,139	6	356
1972	2,246	7	320
1973	2,358	8	294
1974	2,594	9	288
1975	2,853	10	285
1976	3,139	11	285
1977	3,453	12	288
1978	3,798	12	316

b) 船舶の代替

現在、インドネシア島嶼間海運のため使用されている船腹314隻392千D/Wのうち船令15年以上の船舶は、146隻218千D/Wに及んでいる。このことは、現在運航されている船腹のうちreplaceを必要とする船舶が約50%強存在しているということを意味する。インドネシア海運総局の案においても、1970年以降1973年まで毎年約16,700DWの船舶の代替を進めて行かねばならないが、現在の船主の資本力等から、これに新造船をあてることは先づ不可能であり、中古船の購入により、これを代替して行こうとしているのが、大部分の船主の考え方である。

中古船の購入に対する船主の態度は、適当な船舶であれば、日本、欧州等いずれの国からでも価格の安いものを購入したいということである。しかし、もしわが国の内航中古船で適当なものを経済援助計画にのせて提供し、これにインドネシア海運の老朽船のスクラップ化と併行して実施すれば、島嶋間商船隊の物理的改善は非常に促進されるであろう。

5. シンガポール海運の活動

シンガポールを拠点とする華僑船主のインドネシア島嶋間海運への参加は、マレーシアコンフロンテーション期間中一時中断したが、国交回復と同時に再開した。シンガポール海運はKIE HOCK, GUAN GUAN, UNIQUE LINE を大手とし、その他中小船主がシンガポールを拠点として、スマトラ、ジャワ、カリマンタンの各地域の輸道に従事しており、その活動は歴史的にも古く、インドネシア海運企業にとって看過し得ないものがある。

これらシンガポール船主の活動に対し、インドネシア政府は両国海運業の保護をはかるため、間接的規制を行なっているが、その輸送実績は全体の30%~40%に達するといわれている。

また、インドネシア政府は、政府ベースの海運協定をシンガポール政府と結び、貿易および海運の秩序保持を図るべく積極的な意図を持っている模様であるが、シンガポール側はむしろ消極的で、海運は民間の自主的な運営によるべきであるとする意向をもっている。

III インドネシア造船業の現況

1. 造船業の現状

インドネシアにおける造船業は、鋼船対象の造船所17社と、その他多数の沿岸航路小型船対象造船所から構成されている。

インドネシアでは、従来より修繕業が主体で、新造船は700T以下の沿岸船のみを対象としてきた。

このうち、比較的規模の大きい造船所は、下記の通りである。

P.N.Dock Tanjung Priok ——— ジャカルタ

P.N.Dock Surabaya ————— スラバヤ

P.T.Pelita Bahari ————— ジャカルタ

P.T.KAPIN ————— ヤジャカルタ

P.T.Waiame ————— アイボン

P.N.PAKIN ————— ジャカルタ

P.T.Garya ————— ジャカルタ

Dock Tanjung Priok, Dock Surabaya, Pelita Bahari, KAPIN 及び Waiame は、修理を主体とした造船業で、何れも2000T以上の浮ドックを保有し、PAKIN, Garya は、新造船を主体とした造船業で現在は300T以下の沿岸船、200T以下の機付バージの建造を行つている。

造船所の経歴よりみると、Dock Tanjung Priok, Dock Surabaya, PAKIN, Garya は、何れも第2次大戦前からある古い工場であり、Pelita Bahari, KAPIN, Waiame, Dock Makassar は独立後主として共産諸国の援助により建設されたが、政権交代後、共産国の援助が打ち切られたため、インドネシア人の努力で、何れもここ2～3年に操業開始されたものである。

施設の概要は、付属資料3に示されている。

2. 造船業の活動状況

a) 船舶の修繕

インドネシア造船所における修繕業は、3,000 T以下の内航船が主体であり、ジャカルタ・ロイド、ペルタミナ等の外航船は主としてシンガポール、香港において修理されており、国内修理は非常に少ない。

最近数年間の修繕実績は次の通りである。

年	造船所数	入渠船		沖及び接岸修理
		隻数	GT	
1965	5	212	176,599	1,180
1966	6	209	151,584	573
1967	7	250	144,789	293
1968	8	362	329,951	571
1969	9	457	209,911	595

設備の回転率は著しく低い、利用状況は良好であり、調査時点ではすべての浮ドックに入渠船があつた。

しかしスリップブウエーの利用率は50%程度である。戦前からの機械工場、鋳鍛造工場等は、設備が旧式であり、予備部品の国内生産を行う能力は、現状では乏しい。

インドネシア船級協会(BKI)は、船舶検査を定期的に行うことを強制しているが、実情は、3~4年入渠していない船が多い。

その上、船令が古い船が多いため、入渠船は通列10~20Tの外板新替を行つている。

主機の修理は造船所で行われているほか、船内で船員によつて行われる場合が多い。国内造船所の機関部の修理技術は未だ充分ではない。Tg.Priok, Surabaya ドックには、電気機器の修理設備がある。無線レーダー、冷凍機等の修理は、外注しており、サービスマシンをシンガポールより呼ぶことも行われている。

修繕工期は、外板取替を含んで入渠期間1ヶ月が標準工期である。部品の入手に関しては、鋼材等は、当該地区市場での購売が一般に可能であるが、機関、電気等の修繕部品の入手には、メーカーにもよるが、約3ヶ月を要する。

Bonded Warehouse の構想は、外国メーカーがインドネシア国内の Bonded Warehouse でメーカー側の在庫として、部品を備蓄しようとする構想で、これによつて必要な部品の早期入手を可能にし、また備蓄に対する金利をメーカーに負担させることによつて、低金利とすることを狙っている。

しかし部品の種類が多くなり、各国のメーカーに及ぶので、実行上の問題が多い。修繕の利益率は平均的には10～15%程度を見込んでいる。しかし船主の支払い条件が、原則は完工時には全額支払い済みとなつているが、実際は追加修理工事が多く、この部品が6ヶ月ないし1年にわたるので、資金繰りに困っている状況にある。

b) 船舶の建造

新造船を主として建造しているのは、PAKINとGaryaである。

PAKIN の建造実績及び予定は次の通りであり、建造量は年々少しづつ増大している。

1968年	390T貨物船	2隻
1969年	390T他貨物船	4隻
	バージ他	3隻
1970年	360T他貨物船	5隻
	バージ他	17隻

船型は何れも小型で、沿岸航路用船舶である。

他に新造船として200T型機付バージ24隻が国内各所で建造されている。

最近、1,000T以下の新造船の輸入が禁止されたが、これは国産可能

であるとの見通しのもとに行われた。しかし、1,000 T程度の船の建造は、設備的にも技術的にも、現状ではやゝ無理がある様な感じである。

新造船コストの一例として、1971年建造予定の600 T貨物船の建造船価は、180百万ルピア程度である。

c) 輸入関税等

鋼材、主機(含・部品)は、輸入関税は免除されているが、溶接棒10%、その他20%程度が課されている。

輸入税は6ヶ月毎に見直され、その際国産可能品には、課税率を高くする考え方がとられている。なお、その他Sales Tax 2%、Labour Tax 10%が企業に課されている。

3. 修繕需要と造船所の能力

インドネシア海運総局の試算による必要船腹量は、4. a) 船舶の稼働状況で述べたように、今後荷動量は年々増大し、特に1974年以降は急増するが、一方輸送効率の改善によつて、船腹量は将来とも増大する必要はない、との見解がとられている。

インドネシア内航船舶の船腹量がこの見解に従つて、今後現トン数より増大することはないとみれば、内航貨物船390千トン(314隻)と、PERTAMINA 所有のタンカー等、250千トン、合計640千トンがさしあつて造船業の修繕対象船腹となる。

既に主要造船所9社のみで360~450隻210千~330千トンの修理の実績があり、現在潜在修繕能力は、その2倍程度が考えられること、又、シンガポールに於ける修理も航路配置上、将来共ある程度行われるであろうことをあわせ考えると、一応設備能力は釣り合つていると考えられる。

なお、将来、造船所の技術レベルの向上がなされた場合には、外航船の修繕需要が追加されることになり、修繕設備の拡充が必要になつてくる。

老朽船の代替修理計画については、次の海運総局の試案がある。

年 度	大 修 理		代 替	スクラップ		船腹量
1969						4,14千DWT
1970	25隻	36,275 DWT	16,700 DWT	34隻	57,468 DWT	3,73
1971	33	42,243	16,701	10	6,598	3,83
1972	47	66,668	"	10	19,143	3,81
1973	66	52,645	"	17	38,243	3,59
1974			19,235	6	9,622	3,69
1975			"	5	14,254	3,74
1976			"	6	13,755	3,80
1977			"	8	7,230	3,92
1978				36	29,597	3,81

注 (1) 大修理とは、船令15年未満の船舶を良好な状況に修復することである。

(2) スクラップとは、船令25年以上の船舶を廃船することである。

(3) 代替とは、良好な中古品を購入して、船腹の若返りをはかることである。

船腹の代替が新造船への代替でなく、当分中古品による代替に止まらざるを得ないのは、次の理由による。

- (1) 船主の体力が不足していること。
- (2) 集荷、荷役、倉庫等関連設備、機能が非能率であるため、新造船を配船しても高能率の運航は望まれないので、資本費の低い中古船でないと成り立たない。

将来、インドネシア経済が更に改善されてくれば、当然新造船需要は考えられるが、その量は、1,000T~2,000T 10~15隻1年程度であろうと推測される。

なお、荷動量から推定された必要船腹数より、この修復計画の船腹の量の方が上まわっており、海運総局では、余剰船舶は外航にまわすことによつて調整をとると考えている。

4. 国営造船業の合理化計画

インドネシア政府は、PERTAMINA の修繕工場新設計画を契機として、国営造船所の浮ドックの再配置計画を進めている。

1. PERTAMINA 修繕工場の計画

国営石油会社PERTAMINA は自社船修理設備を Duma i (スマトラ) に計画中である。Duma i は Minas 及び Jul i の原油の積出港であり、大型タンカーの入港が可能である。PERTAMINA の計画は、こゝに P N Dok Surabaya の 20,000 T ドックを購入設置するものであり、付帯の工作設備として米海軍の工作船を購入する。この計画は早ければ 1971 年中に実現することになる。

2. P.N.Dok Surabaya 合理化計画

現有の 20,000 T ドックは新しいものであるが、大きすぎるため上述のように PERTAMINA に売却し、この資金で、6,000 T ドックを自社で建造し設置するとともに Waiame 造船所 (Ambon) から 2,000 T ドックを移設設置する。この 2 基の浮ドックを以つて、現有の老朽化した 4,000 T 及び 3,500 t 両ドックをスクラップする。

3. P.T.Waiame 合理化計画

現有の 2,000 T 浮ドックは、入渠船に比較して大きすぎるので上述の如く Dok Surabaya に売却し、その代潜として、Dok Surabaya において 1,000 T ドックを建造する。

4. 国営造船業の民営移管

インドネシア政府は、同国における最大の造船所である P.N.Dok Tanjung Priok, P.N.Dok Surabaya の両社の民営への転換を

1971年中に行なうべく準備中である。民間に移す場合には、民間資本を導入するが、過半数は依然国が保有することになる可能性が大である。なお、民間資本が外国資本であつても支障ないとの考えを政府は持つており、一般的に、インドネシア造船業の振興のためには外国資本との合併事業は歓迎する態度をとつている。

5. インドネシア造船業の今後の課題

インドネシアの造船会社は、将来は新造にまで進みたい意図をもつているが、今後数年間は、修繕工事を重点的に行なうことにならう。

そこで、インドネシア造船業の当面の目標としては、インドネシア船をできるだけ多く国内で修理するような能力を備えることである。

現状では、外航船の殆ど全部が国外で修理されており、内航貨物船においてもその約30%のトン数を保有するベルニは、大部分の修理をシンガポールで施工しているし、またスマトラ北部の船主も航路上の都合により、シンガポールを修理地としている。

国外修理の理由として、次の事項があげられる。

1. 外航船については、技術水準が充分でないこと。
2. 乗組員が収入上外国修理を好むこと。
3. 機関関係修理部品の入手が容易であること。
4. 航路上の都合
5. 工期が短い
6. シンガポールでは延払いで修繕が可能であること。

造船所側の見解でも、工費はシンガポール、香港に比較して割安であり、修繕費は約10%程度低いのが、工期が約3倍も長く、船主の経済性からみれば、外国での修理の方がメリットがあることを認めている。

従つてインドネシア船の国内修理を促進するには、これらの国外修理の原因になつている諸点に対し、それぞれの対策が必要となるが、最も重要な

は、

1. 船主の資金不足が深刻であり、その対策を急ぐ必要があること。
2. 造船所側では、工期の短縮と技術の向上に努力する必要があること、である。

船主の資金不足は、国内海運自体の発達を阻害しているばかりでなく、当初の修繕契約に追加される工事項目を多くして、修繕費の延払割合を増加させる慣習をつくりつつあり、造船所側は工程の混乱と資金の調達に悩まされ船主に対する不信感の原因になつている。

技術の水準の向上のために、企業内にトレーニング・スクールを有し、工員の技術向上をはかっている工場が数社あり、熟練工の養成に努めている。しかし現状では、一般的には技術能力はかなり低く、中堅技能者及び技術者不足のため、工事は外板取替、塗装の工事が主体となつている。

特に機関部の修繕は、船主自身が行なう例が多く、その方が費用も安いといわれており、これは部品の入手問題の他に、造船所側の機関部の修理能力に問題が残されている。

修理期間が著しく長期にわたる理由は、造船所側の技術水準の問題とともに、前述のように、船主の追加修繕工事が多いこと、更に部品の入手に時間がかかること、検査員の不足などである。

近年、船主に対する中央銀行の低利融資が開始され、またインドネシア船級協会（BK I）が、検査時期を守るよう船主を指導していることもあつて、造船業の活動は活発になつてきている。

船主の資金状態が改善されれば、造船所の経営も改善され、近代化も促進できるようになる。

更に次の段階として、外航船の修繕と、新船の建造への対応ができるような造船業のレベルアップが必要となる。

Ⅳ 海運、造船の行政組織

1. 運輸省

インドネシアの行政機構において、海運、造船行政はいずれも運輸省に属しており、海運は海運総局 (Direktorat Djenderal Perhubungan Laut - Directorate General of Sea Communication)、造船は造船総局 (Direktorat Djenderal Produksi & Djasamaritime - Directorate General of Maritime Production) が所管している。

運輸省は官房のほか、Land Communication, Sea Communication, Post & Telecommunication, Maritime Production, Tourism の 6 総局から構成されている。

海運総局は、内部部局として官房のほか Sea Transportation, Shipping, Navigation, Harbour & Dredging の 4 局を有するほか、Institute of Education, Sea & Coast Security, Seamen's Academy をジャカルタに有し、さらに地方組織として BELAWAN から DJAJAPURA に至る 9 海区にそれぞれ地方海運局を有し、また Port Administrator をおいている。さらに国営海運企業、船級協会 (BKI) も海運総局長の指示下にあり、職員数はジャカルタの中央機構のみで約 3,000 名、地方組織を入れると約 9,800 名以上にのぼる大組織である。

海運総局は、現在常駐しているオランダ海運チーム 12 名 (従来 25 名に拡大する計画あり) および NEDECO (Netherland Engineering Consultants) チーム 14 名を海運総局のブレン・スタッフとして有効に活用するため、海運総局長の指示下に置くべく、新たな Development staff 制度を設けることを検討中である。造船総局は官房のほか Shipyard & Dockyard Management, Ship's Production, Repair & Salvage の 3 つの内部々局を有し、職員数は合計約 200 名である。

附属資料に、運輸省組織図、海運総局組織図、造船総局組織図、Shipping Area (海区) 区分図が添附されている。

なお、造船所のうち、計画中のもの、あるいは建設中のものは工業省の所管に属し、平常の業務を行なっている造船所が造船総局の所管となつている。

2. 国家開発計画庁

開発プラン作成上の強い権限を有し、経済援助資金の配分に影響力を有する国家開発計画庁 (BAPPENAS) の概要は次のとおりである。

BAPPENAS (BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN NASIONAL) は、長官 (Chairman) Dr. Widjojo の下に5名の副長官 (Vice Chairman) が第1部から第5部までをそれぞれ担当し総員数約250名で構成される。このうち実際のスタッフは約100名であり、他は総務・雑役に従来する人員である。

各部の担当は、第1部が農業、第2次産業、インフラストラクチャー、第2部が労働、教育、福祉、第3部が国内財政、国際財政、開発計画、第4部がプロモーション、第5部は地方開発をそれぞれ担当している。特に第1部は所管分野が広く、最も重要な役割りを果しており、第1部は副長官 Dr. Emil Salim が担当している。内航海運もインフラストラクチャーの分野に属し、彼の担当となつている。

なお、BAPPENASには、世銀のアドバイザーチームならびにフォード財団から派遣されているハーバード大学チームが常駐している。

附属資料5に、行政組織機構図が示されている。

V インドネシアの海運、造船の振興に対する技術協力のありかた

インドネシアの海運、造船の振興に寄与するわが国の技術協力は二つに大別して考えられる。その一つは、本調査団の調査目的である、インドネシア政府内に常駐して、海運再建のマスター・プランを作成し、わが国の経済協力資金を、このマスター・プランの実現に効果的に利用してインドネシア海運の発展に寄与する Adviser Group の派遣であり、他は海運、造船界の必要な分野に指導、教育の目的で専門家を派遣すること、或は教育のため、インドネシア側関係者を日本に招へいすること、および、教育用器械、試験研究用機器の供与などを含む技術協力である。

以下この区分に促つて、わが国の技術協力のありかたについて述べるが、このような技術協力は、実施され進展をみせるにつれて、その規技の拡大と、分野の広範化の必要性が生ずることも予想される。

1. アドバイザー・グループの派遣

インドネシア政府は、同国の国内海運の立遅れ、及びその再建の重要性を強く感じており、その修復、改善のためのマスター・プラン作成に、先進国のプランを積極的に活用しようと考えている。従つて、BAPPENAS の Salim 副長官および運輸省海運総局の Nimpuno 総局長いずれも日本からのアドバイザー・グループを受入れる用意がある旨を表明している。

ただし、外国人専門家は、派遣国政府のために活動するのではなく海運総局長の下に属し、インドネシア政府のために活動することを求めており、同時にインドネシア政府は、計画作成者の派遣国または派遣機関と、それらの国または機関からの経済協力資金とは原則として結びつけず、計画の実施に要する資金は、各国の経済協力の中からインドネシア政府が自主的に選択したいと考えている。

インドネシア政府自身、同国側にはマスター・プラン作成の能力に乏しいと考えているようであり、また実情もそのように見受けられる。また、

インドネシア政府側としては、海運総局長の発言にもあるように、島嶼間海運のみならず海運全般について協力を受けたいとする意向でもあり、従つてアドバイザー・グループは、広範な分野をカバーする専門家群で構成される必要がある。

その専門家群は具体的には

- 海 運 政 策
- 造 船 政 策
- 海運の企画， 經理
- 運 航
- 保船， 造船修理
- 船 員 配 乗
- 等の専門家， 経験者の他
- 交 通 修 済 学
- 物 的 流 通
- 港 湾
- 航 海 (航法)
- 沿 岸 通 信
- 海 平 法 規
- 等の専門家等が考えられる。

一方、インドネシア内には、海運関係としてすでにオランダチーム (Netherland Shipping Team), NEDECO (Netherland Engineering-Consultant) チーム、および世銀のコンサルタントチーム (T-OAS) が常駐している。特にオランダチームは、インドネシア政府とオランダ政府との協定により、12名が海運総局の一室にグループとして1年以下滞在しており、中には往年のKPM時代におけるインドネシア海運の経験者も含まれている。このチームに関する協定は1972年4月15日までとなつてゐるが、さらに延長の可能性なしとしない。この間に人員も

2:5名に拡大する計画がある。

なお、附属資料5-9にオランダチームの構成を添附している。さらにこの他に、オランダからは、上記NEDECOチームが14名海運総局に常駐しており、港湾計画、浚せつ計画を担当している。従つて、わが国から大規模専門家グループを派遣する場合、このオランダ政府派遣のグループと殆んど全面的に重複することになる。この重複の問題に関しては、BAPP-ENAS 副長官 Saalim は、日本チームも、上記各チームと協力調整の上活動してほしい旨の発言があり、また海運総局長 Nimpuno もオランダチームとの重複はできるだけ避けたい旨の気持を洩らしていた。

調査団としては、上記の事情を総合的に考慮した結果、オランダチームを上まわる大グループの派遣は、日本側の実情としてもかなり困難であり、また必ずしも得策でないと考え、日本から派遣するアドバイザー・グループは、島嶋間海運の船舶の経済効果のあがる修復計画の作成と、そのフォローアップを行ない得、かつ、ステアリング・コミッテイ等で発言しうる能力を有することを期待できる規模とすることを適当と判断した。

Sea Communication への Adviser Group 構成

(専 門)	人 員	備 考
Team Leader	1	
Maritime Policy	1	海 運
"	1	造 船
Financing	1	企 画 (海運経理的)
"	1	審 査 (銀行審査的)
Commercial Operation & Freight	2	
Maintenance & Repair	1	海運工務
"	1	造船修理
Seamen Affairs	1	海 務
Total	10	

なお、この案は調査団としての私見として、日本大使館とともに海運総局長 Nimpuno に 8 月 29 日提示し、このアドバイザー・グループは、オランダチーム等と協力して海運総局長に対してアドバイスを行なう他、将来予想される日本の経済援助をスムーズに進めるためのチャンネルとしての使命をも負うものであるから、オランダチーム等と多少の重複があつても包括的に全分野をもうらし得る体制にすることが必要と考える旨述べたところ、海運総局長より、日本からの援助の円滑な実施をも考慮して、多少の重複があつても、日本チームが全分野をカバーし得る形をとることに原則として賛成である旨の回答を得ている。

2. その他の技術協力

調査団の調査過程において、数々の企業体、諸機関を訪門したが、その際、日本からの技術協力が望まれている個所の主なものは次のとおりであり、またその方法について、適当と思われるものを記した。

なお、わが国はかつてインドネシアの海運造船関係留学生を多数教育した実績を有し、特に造船を日本で学んだ者のうち、相当数が今日かなり高い地位にあつて活躍しており、これらに対する支援を今後とも続ける必要があり、下記の技術協力も、できるだけその方向に沿つて行なわれることが望ましい。

イ. 造船所への指導チームの派遣

インドネシア造船所の工員の技能レベルが現時点ではかなり低位にあることから、わが国の造船所の職長クラスより構成する。インドネシア造船所の作業指導のためのグループを、PN DOK PRIOK, PN DOK SURABAJA, PT PELITA BAHARI 等の主要造船所に派遣する。

その構成は各チームとも

船体関係	1名
機装	1
機関	1
電気	1
<hr/>	
合計	4名

の合計4名程度とし、期間は6ヶ月～1年程度がとりあえず適当であると考えられる。

この案を非公式にインドネシア造船総局の担当者に提示したところ、彼等自身もそのような計画をかつて樹てたことがあり、非常に有用である旨述べている。

ロ. 船員学校 (Seamen's Academy) への教授の派遣および実習機材の提供

船員学校は、現在教授の確保に困難を来たしており、また教育施設も貧困である。日本からの教授の派遣とともに、実習機材の提供は有効と思われる。派遣すべき教授の専門分野としては、船員学校のコースに沿つて、

航海	1名
機関	1
電気	1
<hr/>	
合計	3名

の合計3名程度が適当であらう。教育は通常インドネシア語が主として用いられているが、英語のテキストでも学生は十分理解できるとのことである。

なお現在、オランダ海運チームの一員である Mr. Van der Knaap が週2～3回エレクトロニクスの講義を行なっている。

ハ、幹部職員の日本における再教育

これまで、インドネシアから日本に造船をテーマに留学したのは40名程度にのぼり、これらは現在、政府および企業の要職にあるものが多い。彼等と日本との連繋を将来とも維持することは有用であると思われる。(なお、これまで日本以外で造船関係で留学したのはソ連へ20名以上、オランダ約20名、西独20名程度である。

インドネシア船級協会(BKI)は、1964年に設立されたばかりであり、その職員の質的向上と量的確保に問題がある。現在、日本に2名、西独に5名、オランダに1名研修生を留学させている。BK Iは日本が検査の指導ならびに規則の作成について技術援助することを望んでいる。

これらを考慮して、造船関係の各分野から、日本にかつて留学したものの、或は留学の経験はないが幹部として活躍する素質のあるものを毎年5~6名程度継続的に日本で教育することは有用であると考える。

なお、オランダ政府はBK Iの試験設備に対して援助を行なっており、引張試験機、疲労試験機、曲げ試験機、金属顕微鏡等の機材が近く到着の予定である。

ニ、船舶技術研究所への技術協力

現在、インドネシア運輸省の造船総局は船舶技術研究所の設立を計画している。その計画責任者は、調査団に対して日本の試験設備の供与を希望している。計画はまだ確定してないが、必要資金量は総額500万ドル程度ではないかと推定される。

試験設備は比較的長期にわたり使用されるのが通例であり、また比較的高度の製作技術を必要とするところから、機材の供給と、指導者の派遣について本計画確定の際、わが国の援助を考慮する価値があるように思われる。

(完)

付 属 資 料 目 次

1. 島嶋間海運会社	(1)
2. 造船会社	(24)
3. 商船大学	(47)
4. 航海援助施設	(49)
5. 行政機構図	(52)
5-1 インドネシア政府	(52)
5-2 国家開発計画庁	(53)
5-3 運輸省	(55)
5-4 海運総局	(57~58)
5-5 地方海運局	(59~60)
5-6 地方海運局管轄図	(61~62)
5-7 造船総局	(63)
5-8 インドネシア船主協会	(64)
5-9 オランダシツピングチームの構成	(65)
6. 主要港湾	(67)
6-1 Tanjung Priok	(67)
6-2 Surabaya	(71)
6-3 Makassar	(72)
6-4 Belawan	(73)
7. 島嶋間海運会社及び保有船腹	(75)
8. 島嶋間定期航路	(80)
9. 島嶋間海運の船腹船令別内訳	(87)
10. 日本製船舶	(88)
11. インドネシア造船所一覧	(92)
2. インドネシア経済統計	(95~96)
3. 海運調査団調査日程	(109)

島 嶋 間 海 運 会 社

P N . P E L N I

かつてオランダ統治時代インドネシア内航海運を一手に行なっていた K . P . M を殆んどそのまま引継いだ国営海運会社で、現在同国島嶋間海運の約 1/3 のシェアをもっており、インドネシアを全域的にサービスしている海運会社はこの 1 社のみである。社長は Mr. Narun Rasidi で本社は Diakria にあり、支店はインドネシア内に 55、国外に 5 を有し、近海外航も行なっている。

○ 財 務 状 況

(1) 資 産

固 定 資 産	7.511.825.889 Rp
流 動 資 産	2.191.616.120 Rp
計	9.703.442.009 Rp

(2) 1969 年度の収入、支出状況

(支 出)		(収 入)	
船 舶 費 用	1056204116 ⁸⁰ Rp	船 舶 収 入	2362833986 ²⁶ Rp
運 航 費 用	1007991913 ⁹³	(運 賃 , 用 船 料 等)	
そ の 他 の 費 用	257994888 ⁹²	そ の 他 の 収 入	133075805 ⁵⁴
減 価 償 却	281834265 ⁻	(支 店 代 理 店 収 入 等)	
船 舶 運 航 費 計	3004025184 ⁶⁵	そ の 他 の 収 入	1912048274 ⁰⁶
本 店 一 般 費 用	324916889 ³⁴	(支 店 代 理 店 収 入 等)	
支 店 一 般 費 用	1703643893 ⁶⁸	計	4407958065 ⁸⁶
売 却 簿 価 (船 舶)	1354284000 ⁻	船 舶 売 却	852970592 ⁻
合 計	6586869967 ⁶⁸	1969 年 欠 損	1325941309 ²²
		合 計	6586869967 ⁶⁸

(3) 借入金の状況(1970年8月1日現在)

Local Currency		
Bank Dagang Negara	34,557,469	Rp ⁷⁷
Bank Negara Indonesia(BNI)	39,342,721	
計	73,900,190	Rp ⁷⁷
Foreign Currency		
BNI Hongkong	915,744	20HK\$
BNI Singapore	60,613	10S\$

(4) 1970年度船舶運航関係予算

(支出)

1. 運航費

a. 島嶋間運航	1,460,791,000	Rp
b. シンガポール運航	978,490,000	
c. ペルシヤ湾運航	418,302,000	
d. 香港運航	577,306,000	
e. 日本、台湾運航	384,267,000	

計 3,819,156,000

2. その他の費用 399,781,000

3. 減価償却費 763,727,000

計 4,569,664,000

予備費 569,287,000

合計 5,551,951,000

(収入)

1. 運賃収入

a. 島嶋間運航	2,126,901,000	Rp
b. シンガポール運航	965,082,000	
c. ペルシヤ湾運航	418,302,000	
d. 香港運航	802,226,000	
e. 日本、台湾運航	590,634,000	

5,124,663,000

2. その他の収入 427,288,000

合計 5,551,951,000

(5) 1970年の船舶及び機器 Rehabilitation の予算

1. 機器類	1,652,000,000	Rp
2. 沖修理及びドック(船舶)	712,500,000	
3. 倉庫	224,500,000	
計	1,102,200,000	

○ 労務状況

船員の労働時間は航海中は4時間当直制であり、安全な港内では7時間労働となつている。陸上員及び船員の給与は State Regulation P. O. P. N/Deperla No. TH/I/9/10 1964 による。

但し、実働の場合30.0%加算される。また、ランチ、交通費、米の補償金及び管理手当が加算される。1年間に1ランク昇給する。

労働組合は KBMI/BM KPNI, Sarbumusi, Kespekeri, Gobasi 等があるが殆んどどのメンバーは現在不活動である。有給休暇は、給与及び米補償を支給するとともに故郷への往復切符を無料供与している。

人 員

船 員		陸 員	
甲 板	2 4 6 名	本 社	6 7 0 名
機 関	1 6 1 名	支 店	2. 2 1 0 名
部 員	2, 6 4 1 名	計	2, 8 8 0 名
計	3. 0 4 8 名		

合 計 5. 9 2 8 名

○ 船舶修理関係

船舶の修理には、国内造船所及びシンガポールの造船所を利用している。国内造船所は修理機関が長く、シンガポールは非常に速い、また、spare parts もシンガポールの方が補給し易い。なお、白要な parts の輸入については import tax が30%かかる。

同社には、西独、オランダ、日本で建造された船舶があり、その Spare parts の補充には非常に困難な模様でとくに pipe 系統及び engine の修理が多いがそのうちでも電気、無線の spare parts の入手には困っている。

修理造船所への支払条件は通常契約時50%、完了時30%残り20%は3か月位の払いを行なっているが、最近スラバヤ・ドックでは8か月の延払いの申し入れがあつた。

修理には修理期間が最も重要と考えており、国内では3～6月位かかり、シンガポールではEagle造船所を専ら利用している。大体1か年位の延払いが可能である。(日本から輸銀ベースで2隻購入しており、また、オランダから30万U.S.\$のspare partsの援助が決つている。)

○ 運賃関係

運賃はUniform tariffを使用

現金払いが約30%位で、その他の運賃回収には約3か月位かかる。

未徴集運賃は約1%位ある。

○ 政府への要望

(1) 船舶のRehabilitationのための資金を特別補助金としてほしい。

(1969年中この費用として500000000Rpを支出している。)

(2) 1969年以来の合理化による人員削減のための費用が約100000000Rpかかるがこの費用では今後の計画推進のために十分なものではない。

(3) 固定資産とくに港湾荷役機器の約60%は不稼働の状態にある。

○ 今後の島嶋間海運

(1) インドネシア島嶋間海運に関して最大のシェアを占める当社としては、政府の策定した経済開発5か年計画を忠実にfollowし、民政並びに物価の安定に寄与したい。

(2) 国内主要幹線網の改善維持につとめ輸出促進に協力する。

(3) 企業の徹底的合理化を推進したい。

PN. PELNI シンガポール支店

シンガポール／インドネシア間の PELNI 社の輸送量は、1970年1～7月の実績はつぎのとおりである。

(インドネシア)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月
輸 出	12.3	12.5	18.5	24.5	22.5	24.5	22.4
輸 入	8.8	7.6	12.8	18.3	10.5	7.8	9.8

(単位：1,000 long ton)

この数字は昨年に比し、インドネシアよりの輸出貨物の輸送量は増大傾向にある。

○ 運 賃 関 係

運賃関係は、シンガポール／インドネシアは最大20%位、インドネシア／シンガポール30%位の割引を行なっている。また、シンガポール荷主は運賃の割引よりも揚地から速かに受荷主に貨物が到着することを強く希望している模様である。

4月より輸出規則を改正して、運賃全額支払いがなければ貨物引渡の許可がないため、未徴集運賃は殆んどなくなっている。シンガポール船主はリベート行為をかくしてやっている。

○ 修 理 関 係

船舶の修理は、シンガポール重点にし、Eagle造船所を使用している。現在も6隻が修理中である。何故シンガポールを使用するかは本店の決定するところだが、大体船員費等多少支出は大きいのが修理期間が短縮されるのでメリットがあると思われると説明した。

○ そ の 他

シンガポール、インドネシア間 trade に就航している船舶
(1970年5月中)

インドネシア船	109,164 G/T	
外国船	89,462 G/T	(主としてシンガポール籍)
シンガポール/インドネシアの1970年5月中の輸送状況を見ると		
L/Oないもの	25,062 ton	
L/Oあるもの	16,626	
tranship	2,774	
計	44,462	

このうち、PELNIは大体20%積取つている。

P. N. BAHTERA ADHIGUNA

元来オランダの曳船会社であつたが、西イリアン対決時にイ国政府が接收し(1958年)その後貨物船を購入し1965年PN. BAHTERA ADHIGUNAに改組設立した。従つて、当社はいわゆるSea Trainを主力に内航海運を営むほか、港内Barge Salvage等、営業範囲は多採である。

本社はジャカルタにあるほか、主要港に支店を有し社長はMR. SUBHARNU MUSTAFA 陸海従業員774名(現在合理化推進整理中)資本金はRP. 87,800,000である。

○ 営業航路

A-2 B-5 B-11 N-L (特殊輸送)

- 保有船舶 18隻 16,102D/W
- 内訳 { 貨物船 3隻 5,922 (H.P. 未完了)
- 曳船 15隻 10,180V/W

※ 曳船2隻は主機関老朽化し非常率のため係船中

○ 収支状況

過去4年間の損益状況は、下記の通りである。

	償却前 RP	償却 RP	償却後利益 RP
1966年	24,351,985	20,737,986	3,613,999
1967	20,646,679	19,036,691	1,609,988
1968	71,096,502	38,381,893	32,713,607
1969	108,083,657	50,132,002	57,951,655

上記の如く、当社は業務内容抜群によく国営企業なるため利益配当は行なわず利益金は金額国内投資に充当している旨説明があつた。

○ 労務状況(海上)

- 就労時間 週40時間制
- 平均本給 RP. 15,000
- ボーナス 年間 2か月分
- ベースアップ 5~10%
- 有給休暇 2年乗船者を対象とする。
- 乗組定員(貨物船) 24~32名
- 乗組員の確保 士官-政府機関
部員-民間養成所)より随時手当

○ 最近の輸送実績

1968年 74,273 tons (貨物船のみ)

1969年 73,317 " (")

○ 修理関係

原則として国内ドックを使用するが、日本よりハイヤ・パーチエスにての購入船は日本のドックへ廻航し、小型曳船は自社のWork shopでやっている。

曳船のうちSteam EngineをDieselにReplaseするため政府と交渉中である。

○ 運賃関係

UNIFORM TARIFFの20%引き程度、海上運賃以外の収入としてSalvage, 代理店料, Work shop フォワード等収入がある。

○ 港湾, 航行施設については現状にて別段運航上支障はない。

○ 要望事項

荷主はCargo Readyを適確にしてほしい。

政府に対しては国内TRADE 拡大のためのincentive な措置をとつてもらいたい。

P. T. BAHARI

当社は、海軍より船舶の現物出資により1958年に設立された海軍のダミー会社であり、社長のS. KOESOMOBROTO氏は現役海軍准将である。本店ジャカルタの他、支店はスラバヤ、マカツサル、メダン等インドネシア

主要港に設置している。

○ 資 本 金

R P 7 2 0 0 0 . 0 0 0

○ 営 業 航 路

S - 5 , S - 6 , A - 1 1 , N - L (タンカー)

○ 保 有 船 艘

貨 物 船 6 隻 7 . 0 2 4 D / W

タ ン カ ー 1 隻 1 , 3 0 0 D / W

船令は7年～12年である。

○ 収 支 状 況

収支とんとの感触であるが、償却はみていないようである。主要取引銀行は Bank Negara Indonesia.

○ 労 務 状 況 (海上)

就 労 時 間 週 4 0 時 間 制

賃 金 平均本給 R p 1 0 . 0 0 0 -

上記本給の外、シンガポール寄港船の外地加給として平均 \$ 5 0 - ボーナスは、年間2ヶ月分。

賃金のベースアップは概ね政府の給与改訂にフォローしている。

船 員 の 確 保

スマラン、マカツサルの船員学校を主力として、もし欠員で手当がつかぬ場合は、随時海軍より派遣してもらっている。

乗 組 定 員

士 官	{	甲 板 部	4
		機 関 部	3
	部 員	1 5	

2 2 ~ 2 5 名

○ 輸 送 実 績

月平均一船当り約 1,200 tons 輸送しており、貨物の内訳は、ジャワ島産農産物とシンガポール積日用品、雑貨類が主体である。タンカーはパーム油の輸送に従事している。

○ 運 賃 関 係

引受運賃は、一応 UNIFORM TARIFF を基準としているが、過当競争が激しいため、余り守られていない。

運賃の収納は、元地払を原則としているが、シンガポールで払われる場合は、大体 2% の Commission を徴集している。なお、海上運賃以外の収入源としては、他社の代理店を引受けており、その代理店料収入がある。

○ 修 理 関 係

ジャカルタ、シンガポールのドックを併用しているが、シンガポールはジャカルタに比し、工期の点で勝るが、値段が若干高い。

部品類は大体シンガポールで調達可能である。

○ 港 灣、航 海 施 設 について の 要 望

現有施設で、特に不便はない。

○ 内 航 海 運 業 の 将 来

物資の流通を盛んにすることは、国家の繁栄につながるものであり、今後、更に整備、強化により物資輸送の円滑化を図る必要がある。

当社は、MR. BATUNI WAHAB 及びその一族の出資により 1958 年に設立され、資本金は現在 Rp 108,000,000, 保有船舶 21,000 D/W 海陸従業員約 500 名を有する民間業者の内では比較的大手の部類に属する。本店をジャカルタに置き、その他主要港に支店を配置し、営業を行なっている。

○ 営業航路

A-2, A-4, A-8, A-9, A-11, A-12, B-3, B-5, N-L, ラインの特質的なものとして、ジャワ北岸を拠点とするスラウェシ東廻り、西廻り航路と、ジャカルタ起点西廻りスマトラ一周（途中マレーシア諸港、シンガポール寄港）航路に配船しており、また、輸送貨物の約 50% が Palm Oil を主体とする Liquid Cargo で占められていることである。

○ 収支状況

収支とんとんと言っているが、すべて老朽船で修繕費が嵩む故、実情は相当苦しい模様であり、早い機会に中古船による代替を考えている。

○ 運賃関係

UNIFORM TARIFF を基準とするも、競争激しく運賃率の維持が困難な実情にある。

○ 労務状況（海上）

就労時間 週 40 時間制

平均本給 Rp 15,000-

シンガポール、マレーシア寄港船加給制度あり

ボーナス年間 2 か月分支給のほか、積高報奨制度を採用している。

ベースアップ	年間約 5 ～ 6 %
有給休暇	2 年乗船者を対象とする
乗組員の確保	政府の船員学校の卒業生を主体としその他既成者を新聞広告等により一般募集する。
乗組定員	30 名～40 名

○ 保有船腹

11 隻 21,250 D/W

当社の特業は、Liquid Cargo の輸送にあり、従つて船隊構成をタンカー 2 隻、その他の貨物船もすべてタンク・スペースを有するが、船令は 20 年～22 年と非常に老朽化している。

○ 最近の輸送実績

本年 1 月～6 月 108,000 tons

この内、約 1/2 は Liquid Cargo で占められ、保有トン数からみて、業績は決して満足すべき状態ではないとの判断である。

○ 修理関係

原則的には、国内造船所を使用するが、特別の場合シンガポール、ドックを利用している。シンガポールでは、KEPPEL を常用しており、工期は短い、国内に比し若干割高である。

スペアパーツの手配も大体問題はない。

国内では、PN. Tg. PRIOK と PELITA BAHARI を使用している。

○ 荷主への要望事項

運賃の支払いについてフレート、フォワードを介さず直接船社に支払ってもらいたい。理由は、運賃の早期回収とリベートの助長防止である。

○ 内航海運の今後について

全般についていえば、回転効率をあげ、過当競争をなくせば、島嶋間海運の所要船腹は20万D/W位が適正と判断している。

当社の問題としては、何はさておき、老朽船の代替を考えている。勿論、自動努力はおしまないが、先ず外国援助により中古船の購入が出来れば事態は非常に促進されるであろう。

P. T. PANLRJWAN

当社は、外航海運会社 P. T. SAMUDERA INDONESIA の全額出資による子会社で、1968年ノルウエーより1,500D/W型貨物船3隻購入し設立したものである。

○ 資 本 金

Authorized	Rp	10,000,000
Paid up	"	2,000,000

本店ジャカルタにおき、出先業務はすべて親会社 SAMUDERA が代理店として管掌している。

○ 営 業 航 路

1. Tg. Priok / Palembang / Singapore / Tg. Priok
2. Pandjang / Singapore / Tg. Priok / Pandjang
3. Tg. Priok / Tinport / Pandjang / West Malaysian Port
/ Singapore / Tg. Priok

○ 保有船舶

3隻

4,590 D/W

○ 収支状況

業績は、償却を完済する迄に到らぬが、船費は充分賄っている。
親会社の経営指導によつて、他の民族海運業者に比較すると内容充実の感
触である。取引銀行は、Bank Negara Indonesia と Bank of Ame-
rica である。

○ 労務状況(海上)

勤労時間

週40時間制

平均本給

Rp 15,000

(外地加給制あり)

ベースアップ

年間約10%

乗組員の確保

親会社 SAMUDERA INDONESIA より適宜
派遣している。

乗組定員

22~25名

○ 運賃関係

他社との競合(シンガポール置籍を含む)激しく、実勢運賃は、UNIF-
ORM TARIFF の20~30%引きである。

運賃の収納は、往復共シンガポール払いが多い。

○ 最近の輸送実績

昨年度に於ける年間輸送実績は69,500 tons であるが、保有船腹、
就航路を勘案すれば、比較的良好といえるが、これなども親会社の機構組
織を十分に活用している結果と云える。

○ 修 理 関 係

当社の船隊は、すべて NORSKE VERITAS 船級を取得している関係上、シンガポールが部品手当など至便なる故、同地で専ら施行している。

○ 港湾、航行施設については別段問題なく、充分なりとの見解である。

○ 内航海運の将来

島嶋間海運の問題点として、① Route の普遍化、②船腹過剰の解消、③老朽船の代替促進、の3点を挙げている。

P. T. M E R A T U S

当社は、スラバヤに本店をもつ海運会社でアジア域内の近海航路及び Local のサービスも行なっており、また Cargo Handling Agency もやっている多角経営の会社であり、収入も相当挙げているものと思われ、毎年株主配当も行なっている模様である。

○ 営 業 航 路

B-11 (スラバヤースラウエン地域)

A-17 (スラバヤーマダン地域)

○ 保 有 船 腹

ハイヤーパーチエス YASHMA MARUを含め

5隻 4,395D/W

○ 修繕関係

古い Spareparts の補給に若干困難があり、Y. MARU は日本の同和海運を通じて補給している。中検、定検はよくやっている。

Paugern (700D/W) は1969年スラバヤ・ドックにおいて中検を行なっているが、Pipe 系統約300米位を大修理している。船級検査はシンガポールより出張してきている。

修理費は運賃収入より支出、支払方法は頭金契約時60%完工時40%となつている。

○ 運賃関係

本船の型が小さいためスラウエシ航路の方が採算はよい。大体往航に日用品、雑貨を積み復航に農産物等を積んで月平均2航海位を行なっている。スマトラ航路は船型が大きいため空船運航(復航の場合空船の方が能率的である)平均2か月に3航海位を行なっている。

運賃は標準運賃率の10%引位である。スラウエン、スマトラとも競争状態は同じ位である。船腹過剰のための運賃割引は必要である。

○ 航海援助施設

点灯ブイが点灯されていなくなつたり、ブイの位置が移動していることがあるが本船船長が十分気をつけてやっているのでとくに支障はない。

沿岸無線関係もスラバヤ地域は良好であり、また内航船のため入港中も無線はシールされない故問題はない。

○ 内航海運業の将来

自社船を満身に運航していればそれで十分であるが同社は保有船腹が少ないため、1966~67年に40%増加している。PELNYからの船舶の購入は安価である。出来得れば船腹量は増大させたいと考えている。

当社はBALI 島デンパツサルに本店を有し西ヌサテンガラ地域(バリ、ロンボク、スンバウ島)に強い影響力をもつ地方の有力海運会社で資本金 RP 4 0 0 . 0 0 0 . 0 0 0 0 このうち60%のShare はバリ島政府が保有しており、社長はMR. BAGIADA で本業の海運業のほか、総合的な地域開発に非常な熱意を示していた。

○ 営業航路

A-3

Surabaya 及びその近隣港 Cattle Port (BENOA. SINGARAJA. MATARAM. AMPENAN. SUMBAWA. BIMA) / Djambi / Singapore / Surabaya

A-4

Surabaya 及びその近隣港, Cattle Port / Palembang / Panghal Pinang / Tg. Pandan / Surabaya

A-14

Tg. Priok / Surabaya / Bena / Ampenan / Sumbawa / Bama / Wangapu / Ende / Kupang / Atapupu / Kalabahi / Larautuka / Waiwerang / Mammere / Waingapu / Bima / Sumbawa / Ampenan / Surabaya / Tg. Priok

N-L (不定期)

○ 保有船舶 7隻 6.015D/W

(H. P. 未完了1隻を含む)

○ 収支状況

1962年迄は相当利益をあげていたがその後は概ねとんとの状態で

ある。過疎地域への配船はどうしても片荷航海になり、季節的産物が出回る時期のみ採算がよいのが救いであるが、かかる僻地航路サービスの維持のため政府の航路補助等の措置が望まれる。小スンダ地域には PELNI がたまたま寄港する位でコンスタントな配船を行なっているのは当社限りである。

また同社は中央銀行より月当り1%の低利融資をうけている。

○ 運賃関係

西インドネシア方面は競争が激しくリベートを行わなければ集貨できないが又サテンガラ方面は前記のような競合もなく tariff rate の維持可能である。

○ 修理関係

P. N. Surabaja Dock を専属的に使用しているが、小さな作業は極力本船乗組員でやり修繕費の節約を図っている。

目下、入渠中の3隻の修理が完了すればスラウエシ方面の航路を始める計画をもっている。

○ 港泊、航海施設等については支障はない。

○ 内航海運業の将来

政府に総合的地域開発を促進し物資交流に incentive な効果をもたらす施策の推進を要望する。

当社は1947年に設立されマカッサルに本店を置き主として Sulawesi を中心とした定期配船を営む地方の有力海運会社であり資本金 RP 5000000 社長は MR. A. Pangérang である。

○ 営業航路

A-8 (ジャワ北岸マカッサル～スラウエシ西岸航路)

A-9 (ジャワ北岸マカッサル～スラウエシ東岸航路)

A-13 (ジャワ北岸マカッサル～アンボン航路)

B-10 (東部ジャワマカッサル～中西部スラウエシ～カリマンタン東岸航路)

B-12 (A-9の培養航路)

S-11

○ 保有船舶 7隻 6.998 D/W

○ 収支状況

運賃収入と通常経費とがとんとんであり船舶の中定検費を賄うまでには至らない。船舶の償却は略々完了しているが最近燃料費を主体とする運航費の値上りで苦しんでいるようである。

○ 運賃関係

一般に西部インドネシアでは競争が激しく Rebate 等が行なわれているがスラウエシ地域はコブラ、ラタン、米、メーズ等一次産品の輸送が主力であることで荷主と船社が直結していることと実際に配船している会社5社が相互の利益保全のため一種の local conference の組織で窓口を一

本化して荷主との交渉を行なっているため実勢運賃はかなり安定している。大体タリフ通りで集貨可能である。また前記の如く貨物の主体が一次産品、中心のため運賃が割安であるが、再三の運航費、船費の値上りのためかなり船主経済を圧迫しており、早急な機会に運賃値上げの必要がある。……

大体海上運賃などはその航路を営む業者と荷主間の自主的協定できめられるべきものと思うが異国においては運賃の決定に政府が主導権をもっており、この点おおいに矛盾を感じている。

○ 修理関係

原則として国内ドックを使用しているが、主機、発電機関係の部品手当てに困っている。もし日本の業者と取引ができるようになれば納期が早くなり便利になると思う。

○ 内航海運の将来

かつて、KPM は 25 万トンで島嶋間海上交通路線を維持していたが、やはり非採算航路には政府が特別の補助金を与えていたと了解しているが、現在の政府も同様に僻地航路の維持のため特別の配慮があつていゝのではないかと考えている。

P. T. DELI MADJU

同社は、華橋資本により 1961 年設立され、株式もすべて社長の MR. SAKRI BRAHMANA KAPTA (華橋名 SO BAN KOK) 並びに一族が保有している同族会社である。メダンに本店を置いている。

○ 営業航路

Belawan / Atjeh Ports / Sibolge / Pulau Nias / Sabang
/ Singapore / West Malaysian Ports / Belawan

○ 保有船舶

11隻 2,846 D/W (船令10~20年)

○ 営業状況

同社は前記の如く、スマトラを拠点とする端浦航路の専門業者で、地方的に相当強い営業基盤を持っているが、この地域は競争が激しい処から企業採算としては必ずしも安定しているとは言えず、特にシンガポール船主とのサービス競争が問題であると指摘していた。したがって、運賃についても、タリフの通り集貨可能なものはなく、常に競争相手との間にリベートによる貨物の争奪が行われている実情にある。

○ 修理関係

入渠を要する場合は、すべてシンガポールで施行するほか、小修理は大體本船乗組員でやつている。シンガポールではKEPPEL KALITECK GUAN BEE を使用し、部品類も概ねシンガポールで手当てがつく。検査関係はBKI Belawan Office でやつている。

○ 内航海運の将来

将来、事業の拡大のため老巧船の代替が重要と考えているが、その場合、船型の大型化を併行的に取り入れていく方針である。

シンガポール船主

イ国島嶋間海運に参加しているシンガポール船主は何れも華僑資本によつて構成されその大手は下記の三社であり資本金、機構、組織等企業全般にわたりイ国民族海運業者に比較すると問題なく強大であり最近では、むしろ営業の重点を外航海運の分野においている模様である。

今回の調査では下記三社を歴訪した。

○ K I E H O C K Steam Ship

○ G U A N G U A N Shipping Co.

○ U N I Q U E Shipping & Trade

その概要は下記の通りである。

1. Kie Hock S. S

当社は近海水域（イ国島嶋間、マレーシア諸港及びシンガポール）に 5000 D/W ~ 2000 D/W の船舶 15 隻（船令平均 20 年）を配船しシンガポールを拠点にジャカルタ、サマラン、スラバヤ、バンジャルマシン、ポンテイアナック、パンジャン、パレンバン、ジャンビー、ペラワン等のサービスを行なつている。最近の傾向として積及び卸しともシンガポール接続貨物が漸減しているが、これは外航船が、直接寄港するようになったことが原因と考えられ、西インドネシアにおける過当競争の問題については、むしろイ国民族海運業者の問題として余り真剣には取上げていないようである。老朽船を新造船に代替する問題についてはこの水域では、マーケットに比較しメリットなく中古船を安く購入し運航した方が有利との判断である。

乗組員のマンニングはすべてその都度シンガポールのシーメンズボードより雇入れ配乗させており会社が船員を抱えるような非経済なことはしない。大体内航船にはマレーシア人、外航船は支那人を主体とした混乗であるが、別段問題はないとのことである。

修繕については大体自社の Work Shop で施行し上架を要するもののみ主としてKEPPELに依頼施行している。

2. GUAN GUAN Shipping Co.

当社はシンガポールを拠点とし5,000 D/W ~ 2,000 D/W 船舶20隻をもつてJAVA, SUMATRA, KALIMANTAN, SULAWESI Malaysia 諸港に配船している。

インドネシアにおける総代理店にはP. N. PELNI を指命しているが、必ずしも満足すべき状態ではないとのことである。シンガポール船主の船舶のイ国水域における活動に関し直接的な規制規約はないが実際問題としてその都度面倒な事前許可制をとられるので実質的な制約を受けていることになる。

イ国船主は常にリベートにより集貨しているようだがこれはもちろんコストが安いからできるのであつて当社も自衛上不本意ながらフォローせざるを得ない。

修繕関係はシンガポールのKEPPELを主としてその他香港ドックを使用している。日本は鋼材以外割高なので止むを得ない場合を除き施行しない。

3. UNIQUE Shipping & Trade

当社は1000 D/W 9隻を保有し就航路は前記2社と略々同様のRoute を運航しておりインドネシア水域マーケットに対する一般的感觸としてはOver tonnage 解消策としてこの際老令非能率船のスクラップ化と並行的に中古船購入による代替を行ない、能率の向上と適正船腹による市況の安定を図るかたわらイ国内航海運会社の集約の必要性を強調していたが、これは実情を比較的正確に把握した意見といえる。またこの社はイ国外航海運会社P. T. GESURI Lloydの姉妹会社であり資本的つながりはないが完全な業務提携を行ない経営している。修繕関係は主としてKEPPELを使用しているが、外航船は工期のメリットがあるのでしばしば日本ドックを利用している

造 船 会 社

A. インドネシア造船所

P・N・DOK ・TANDJUNG PRIOK

所在地：Dil Danan Limboto Block CI No. 45 Pedjompangan,
Djakarta

工場長：Soestyo 海軍大佐

(1) 従業員：1450名（労働者 1,200名，その他 250名）

社外工 200～300名

労働時間 42時間/週

(2) 設備の概要

浮ドック：10,000T型1基 6,000T型1基
3,500T型1基（沈没） 600T型1基（コンクリート）

建造船台：2,000T型1基（100m×25m）

船 台：1,800T型1基

200T型1基

10,000T浮ドックは、良好であるが、その他の浮ドックは、老朽化している。

(3) 工場の歴史

1905年オランダ人により創立経営され、戦時中、オランダに代り日本が管理したが、現在国営工場である。

(4) 工場の現状

修繕船を主体とし、新造船は一応禁示されているが、現在100Tタンカー3隻を受注している。

(A) 修 繕 船

1,969年に150隻の修繕を行った。

しかし、3～4年、入渠を行っていない船が大多数であるので、

1,000 DWT程度の船で20T程度の外板取りかえがあるものもある。

例えば、PERTAMINAのタンカー、10,000 DWT(船番103)

は、その外板取り換えだけで150Tもあり、6カ月かかる。

最良の顧客は、PERTAMINAで、売上高の20%を占めている。

しかし一般的には船主の技術知識は非常に低い。又、修理代金交渉に多大の時間を要する。

(B) 新造船

Kaliruan tau のバーム・オイルタンカー兼 barge boat (100T)

3隻を受注している。将来は、新造船も考える予定。

船価1隻当り 23.5百万RP(約33.8百万円)

新造船の場合 30～35%は貸金である。

(5) 生産能力

(A) 修繕船：工期；船底塗装3日、修理工事10日であるが、諸決定に2週間もかかる。

シンガポールでは、修繕期間は更に短い。

(B) 新造船：工期4ヶ月、1ヶ月ピッチで建造する。

(6) 修繕コスト

当工場は、国内ではコストが高い方であるが、その理由は、工場能力としては3,000人が最適であるが、現在仕事が少なく、1,450人程度しか働いていないためである。

但し、工期については、インドネシアで最も短いと考えている。

シンガポールとは、工期、コスト共対抗しうると考えている。

(7) 資材入手について

(A) 原材料：鋼材、鋼板など原材料の入手は問題ない。

(8) 予備部品：エンジンの予備品など入手困難であり、船主は、エンジンの修理を下請業者又は船員の手で行っている。

(8) 修理工事の支払条件

着工前に簡単な仕様書を出し、契約し、着工後発見工事にて量を増している。そして延払の割合を増している。9ヶ月延払のケースもある。

(9) PELNI について

当工場としては、1969年中頃より PELNI からは受注していない。PELNI は、6.0 百万 R P (約 86.4 百万) の未払金があり、それぞれのトップ経営者が有力者であり、対立したままになっている。従つて、現在 PELNI はシンガポールで修理を行つている。

シンガポールの銀行の金利は 8~10% / 年であり、これを PELNI に対して 15% 程度で再融資している。

P·N·DOK 'Surabaja'

所在地：Dil Tandjung Perak Barat 433-435 Surabaja,
Indonesia

工場長：L. Soeharto

(1) 従業員：本工 1300人、社外工 400人

(2) 設備の概要

① 浮ドック

№1	685' × 105' (約 208.9 m × 32 m)
	リフティング、キャパシテイ 20,000 T
№2	365' × 63' (約 111.3 m × 19.2 m)
	リフティング、キャパシテイ 4,000 T
№3	350' × 58' (約 106.8 m × 17.7 m)
	リフティング、キャパシテイ 3,500 T

② 船架

船1 300排水トン

船2 200

③ 建造船台

船1 600DWT

(3) 工場の歴史

旧オランダ時代よりの商船修理施設である。

ドイツ製20,000T浮ドック(1963)を除いて、戦後特に手が加えられた様子は見当らなかつた。

現在は、独立採算の工場として運営されているが、これを民営に移管する計画が進みつつある。

(4) 工場の現況

20,000Tドックは新しく良態であるが、入渠船舶に比して大きすぎ非能率である。

4,000T、3,500Tドックは1925年製で老朽化し、操業に不安をもっている。

修理を主体として運営されており、人員削減の合理化も一応終了した模様である。

今後の目標としては、本工関係人員を300~400人減員し、工事の増減に応じて社外工で補う方向に進む計画をもっている。

(A) 修繕船

○ 修繕実績

	定 検		浮ドック修理	新造船
1965年	36隻	3.6万GT	499隻	2隻
1966	54	6.1	204	4
1967	79	8.9	152	2
1968	44	5.7	229	1
1969	49	6.0	228	1
1970(1~3月)	7	1.0	39	2 (200T内航船)

○ 修繕最大能力（年間）

定検 90隻 12万GT

○ 修繕工事

定検船は10～20Tの外板新替工事があるが、渠中20～25日、岸壁20日、工期は1～1.5ヶ月である。

船主が早期に決めてくれれば、もつと短縮できる。

機関関係では、主機、補機の開放は本工で行っている。

電動機類及び軸系プロペラの修理は社内で行っているが、無線機、

冷凍機類は社外の専門業者に外注している。

○ 修繕船主

1967年までは、PELNIの船舶の修理を行ってきたが、最近、は売掛金が25百万RPもこげつき、現在は受注していない。

Nusatenggara

9隻保有しているが、このうち7隻を同社で修理した。

海軍艦艇

Surabayaには、海軍造船所もあるが、Surabaya Dockでも修理を行っている。

昨年度で 商船：艦艇＝80：20

○ 修繕費等

現金払を原則としているが、6～12ヶ月の延払となることが多い。

金利は修繕費に上積して請求している。

修繕品質は、シンガポールより良く、修繕費は5～10%安いと考えている。

100～500T型定検 11百万RP（14T外板新替を含む）
尚、平均賃金は月当り 約6,000RP（約8,640円）

(5) その他

1,000T以下の新造船の対外発注は禁示されたが、修繕には制限がない。

鋼材、主機は、輸入税はかからないが、予備品には課税されるものがある。

購入資材に対しては、2%の購売税がかかり、所得税は10%である。

1964年以降は、政府から補助金を受けていない。

設備に対する償却は、全然みられない現状である。

新造、修繕船の利益率

修繕船 1.0～15%

修造船 0～5%

(いずれも償却を考慮せず)

P. T. Pelita Bahari

所在地：Dil Tandjung Priok, Djakarta

工場長：B. Suwandi

(1) 従業員：462名（労働者400名、技術者12名、一般管理部門50名）

社外工 120名

(2) 設備の概要

浮ドック；2500T×1基（ソ連の援助により、'68-2完成）

1500T×1基（ユーゴの援助にかり、'70-4完成）

（敷地面積 82ヘクタール）

尚、60,000T船台が建造途中で放棄されている。

(3) 工場の歴史

オランダの借款により、Verolme（オランダの造船所）が計画したものであつたが、現在は、民営で運営されている。

60,000 DWTの建造船台を中心に建設されたが、現在は60,000 DWT船台の建設は放棄され、修繕船中心で経営されている。

(4) 工場の現況

浮ドックを使用し、修繕船工事を中心に経営されており、新造船は現在200Tバージ3隻を受注している。

現在5,000Tの浮ドック新設につき政府と検討中

金利1%/月(12%/年)のインダストリアル・ローンを要請しているが、実現は困難である。

(5) 生産能力

修理工事の能力は、1ドックにつき年に12隻で、ドックが2基あるので年間24隻である。

工期：ドック期間は3週間、浮修理1週間程度である。

船底クリーニングのみの場合、ドック期間 1週間

但し、3～4年間入渠がないため、1隻当たり6～10tの外板取り換え工事が含まれる。

3tの外板取り換えで、8人で6日を要する。

(6) 修繕コスト

10tの外板取り換え工事を含めて、1隻約500万RP利益は15%以内(修繕の場合)

尚、価格には、3%/月(36%/年)の利子を含めている。

シンガポールとインドネシアの価格比較(外板取り換えについて)

シンガポール：RP, 350～400/kg

インドネシア：RP, 300/kg

(7) 顧客

50%は海軍である。

(8) 賃金水準

150～700RP/日であるが、平均して400～500RP/日である。

所在地： Djlekor Kuming Pasar Ikan, Djakarta

工場長： Utarjo 海軍大佐

(1) 従業員 500名 (社外なし)

(2) 設備の概要

乾ドック 600 T型 1基 (70°×12°×8.65 M)

berth 700 T型 1基 (80°×50°M)

上架装置 150 T型 1基

(3) 工場の歴史

1947~1957 Dutch Co. として設立運営されていた。

最大船 650 T

1958

国有化される。

1959

650 T×1隻建造 (船主：Nagak Berlian)

1968

状勢好転 390 T×2隻建造

(4) 工場の現況

(A) 1969 建造実績 390 T×2隻

120 T×2隻

365 H Tug × 1隻

500 Tページ×1隻

150 m²ページ×1隻

同年の支払条件は下記の通り

契約調印時 船価の60%

船体完成時 " 15%

進水時 " 15%

引渡時 " 10%

(B) 1970年度建造予定は下記の通り

350 Tバージ	× 2 隻	
280 T貨物船	× 3 隻	
200 Tバージ	× 1 隻	
275 T貨物船	× 1 隻	船主: Bage Naga
25 T上陸用舟艇	× 1 隻	# P. T
60 HP タグ	× 2 隻	# PERTAMINA
360 T貨物船	× 1 隻	# P. T. Bone Lloyd
舟橋用ポート	× 2 基	# Nickel Co.
17 m タグ	× 2 隻	# 国内船主
12 m タグ	× 3 隻	# 国 連
120 Tバージ	× 3 隻	# P. N.

現在の支払条件は下記の通り延払となつている。

契約調印時	20%
船体完成時	30%
進水時	20%
引渡時	10%
引渡後3~6ヶ月	20%

現在の銀行借入金利, 2.5%/月 (30%/年)

造船所としては, 1%/月を希望 (12%/年)

(C) 1971年度の計画としては,

400 T貨物船	× 1 隻	
570 T	# × 1 隻	
600 T	# × 1 隻	(船価 180百万RP)

支払条件は1970年度と同じ

(5) 生産能力

1970年にて, 月間鋼材処理量 200 T

新造船の工期 貨物船にて8ヶ月

バージにて1ヶ月

(6) 新造船の建造コスト

建造コストは、外国と競争できるだけ安いはずと称している。

その理由として、賃金が海外に比較して安く、原料費が、鋼材とエンジンは無税であるので、外国に比較し、ほとんど同じであるためである。

(7) 資材入手について

鋼材は日本より、エンジンはドイツ (Deutz) より、順調に入手できる。

P·N· Kodja

所在地：

工場長：Soeparno

(1) 従業員 150名

(2) 設備の概要

建造船台 : 500T×1基

船台 : 200T×3基

(3) 工場の概要

新造船としては、1964～1969年間に9隻(100～350T)を建造、修繕船としては、毎月3～4隻を行つている。

(4) 生産能力

新造船は6ヶ月1隻の割で建造

修繕船については、上架底洗のみにて1週間の工期

シャフト及び舵の工事を含めると2週間

エンジンの検査、点検等は、状況により異なる。

(5) 価格

(A) 新造船の場合

200 DWT , 舷外機付バージ (200HP西独, 鋼材重量80t)

にて R P, 2000 万。(約 2.280 万円)

(4) 修繕船の場合 1 隻当り R P.50 万程度 (約 70 万円)

1969 年の売上高は、1968 年の 2 倍となり、造船業の状況は 2 年前より改善された。(インフレーションは、年間約 10%)

1969 年には、売上/総資産 = 1 で利益は 5% である。

しかし、総資産は、設備が古いので非常に低いから、総資産回転率 1 でも、実質上、回転率は悪いと考えている。

(6) 資材の入手について

当社は、原材料の輸入代理を行っており、ジャカルタ地区で造船輸入資材の 20% を供給しており、他に、Kodja 程度のもものは多くある。

鋼材 500 t / 年 (自家用も多い)

クリーニング・ケミカル

パイプ

塗 装

艀 装 … 需要は少くない

鋼板については、日本より直接輸入 (3ヶ月位かかる)

シンガポール (日本製、オーストラリア製) より入手の場合は、1週間位で入手ができるが、15~20%高い。

従つてユニットのまとまつたものは、日本より直接輸入する。

輸入税：造船用の主要資材は無税である。(1968年以來)

従つて資材輸入は特に困難なし。

材料は現金で売っている。

(7) 特に部品輸入について

1965年までは、部品輸入は政府資金にて Kodja がその業務を代行していた。

1966年以降は、政府資金による輸入は、廃止され、現在部品は、船会社、造船所が各自手配している。

機械類の部品については、Kodja のような一般代理店は、資金的にた
ちうちできないので、今はメーカーの代理店がメーカーの融資で輸入して
いる。

P・T・Galangan Kapal Indonesia (KAPIN)

所在地：Dil Gatot Subroto Kebajoran Timur, Djakarta

工場長：W Widjatmika

(1) 従業員：410名 (スタッフ36名, エンジニア12名, 熟練工200
名, その他労働者 162名)

(2) 設備の概要

80M 引揚船架4基

(3) 工場の歴史

ユーゴスラビアとの借款に基づき、インドネシア政府より融資(650
万ドル3年措置10年払, 金利3%)を受けて建設に着手された工場であ
る。

(4) 工場の概要

(A) 修繕について、1970年1月～7月まで9隻行つた。(350～900DWT)

現在は埠頭が完成していないので、すべて上架して修理している。

現在、1972年を目標に230mの埠頭を完成して、次の生産を
行うように計画している。

上架修理 4隻/月

浮ドックでの修理 3隻/月 (水深6mあり3,000tまで修理
可能)

尚、この埠頭の設備費350百万R Pの銀行融資を考えている。

(B) 新造船について現在200tバージ年間2隻建造している。

利益率は修繕に劣るので、積極的ではない。

将来は、1000tまでの船の建造を考えている。

これ以上は、インドネシアでやるのは得策ではないと考えている。

(5) 生産能力

修繕関係：工期、30日/隻（10～20tの外板取りかえを含む）

この修理期間30日の々は、サーベイヤーの待時間である。

サーベイヤーの不足は、給与が格段に悪いのが原因と考えられる。

(6) 価格及びコスト

(A) 修繕価格

1,000 DWT 型貨物船（20t 鋼板取りかえを含む）工期1ヶ月

10百万RP

350 DWT 型貨物船（40t 鋼板取りかえを含む）（8年入渠せず）14百万RP

1,000 DWT タンカー 6百万RP

一般に60%は外板取替工事費である。

修理費用の決定は、本船入港前スペックを入手し、見積つて金額を決める。

政府関係船：入札

私企業船：ネゴベース

(B) 修繕コスト

直接コスト：材料費	60%
賃金	30% (含・償却費)
総経費及び保険	10% (含・金利)
<hr/>	
利益	15%
販売税	4%
<hr/>	
価格	119%

(6) 新造船船価

200t パージ (鋼材は船主供給) にて 900 万 R P

(6) 新造船コスト：直接費	材料費	90%
	賃金	10%
	利益	5%
	販売税	4%
	価格	109%

(7) 支払条件

修繕船：40% 現金、60% 信用供与 (3~12ヶ月)

4% / 月金利は別途取る。

(8) 売上高

1969/6~1970/7, 24隻 250 百万 R P (約 360 百万円)

(9) 資材の入手について

(A) 鋼材は、地方供給者より、保証付の材料が入手可能。

鋼板は、多少ランニングストックしている。

但し、他のものは、金利が高いため、ストックはしない。

予備部品等も同様ストックしない。

(B) 鑄造工場及び機械工場を有し、予備部品は、できるものは内作している。

(C) シャフト材は入手後 test piece をとり、Bandong の研究所

(LABORATORIUM PENELITIAN BAHAN P·N· NUPIKSA YASA

DEPARTEMEN PEKINDUSTRIUN BANDUNG) でテストを行い、

L·R, B·V, NK の証明書をとるが、これに2ヶ月を要する。

地方供給者より入手 2週間

テスト 2ヶ月

その他の部品類は、一般に入手に時間を要する。

⑩ 予備部品について

船令が古いため旧式となり、メーカーに予備がない。

ドイツのMAN Deutz は、予備品の入手は容易である。

オランダのエンジンは、部品入手困難なるも、エンジンが少なくなつた。

日本製機関としては、阪神、久保田、ヤンマー、MAN、B & Wがある。

⑪ ポンド・ストアの計画あり、近く操業が始まる。

輸入後使用するまで税金を支払わなくてすむ。

船舶用鋼板：8 2,000～90,000 RP / ton

⑫ 借入金について

船舶修理のために、銀行より4% / 月で借入れている。(BNI)
やみ金融の場合金利10% / 月である。

⑬ 船主との関係

特定の船主との関係はない。

1969年に修繕船を24隻行なつたが、船主はみな異つている。

その中には、Pertaminaのタンカーも含んでいる。

⑭ シンガポールについて

シンガポールでの修繕は、シンガポール揚の運賃で支払い、銀行の信用供与も得られるが、仕事は良くない。

国内に比べると、シンガポールは価格は3倍で期間は半である。

新造は香港の方が安い。

⑮ 労働事情

労働時間；08：00～20：00 残業4時間込

7日 / 1週間働いている。(定時間は8時間)

賃金の上昇；1969年 25%

1970年 10%

トレーニング・センター：5年制の養成所があり、200人程度教育し

た。

現在のところ外国に工員を訓練に行かせる計画はない。

それに、外国では設備の良いのがあるが、国内にはないので、外国の経験が役に立たないというのが理由である。

Galangan Kapal Makassar

所在地； Djaraknja 3 $\frac{1}{4}$ KM dari rusat Kota Madya
Makassar

工場長； Soedjagi

(1) 従業員； 150名（労働者60名，一般管理部門90名）

社外工 20～30名

(2) 設備の概要

引揚船架； 70M×3基， 60M×2基

但し，長さ45Mの船舶まで引揚可能

(3) 工場の歴史

1964年，ポーランドの信用供与100万ドルによる造船所，機材援助に基づいて，現地工事費はルピア資金により建設が始められた。

造船所の計画設計は，ポーランドとインドネシア協同でなされた。

途中，ポーランドとの関係冷却のため一時放置されていたが，1968年ポーランド側の技術援助を受けず，インドネシア側のみにて建設を再開し，1970年4月一応設備が完成し，試運転を開始した。

本工場は，建設完了までは，工業省の所轄で運営されているが，全面操業となれば，P.N組織に変更される。

(4) 工場の現況

設備は、新造、修繕、いずれも行えるようになってきているが、目下のところ新造鋼船の発注は望みなく、修繕を主体として運営する。

修繕船実績

4月～7月 4ヶ月 10隻

生産計画

1970年 3隻/月

1971年 4隻/月

1972年 60隻/月

60%は、マカツサル地区の船舶、40%はその他の地区の船舶修理の受注を考えている。

(5) 修繕コスト

工業省直轄で試運転中ではあるが、諸経費はかせぎ高より支払う方式である。

Markassar では賃金は Djakarta より相当に安い。

	Djakarta	Markassar
課長の賃金	15,000RP/月	6,000RP/月
	(約21,400円/月)	(約8,640円/月)

熟練工が不足しているため、その訓練が問題である。

鋼材、溶接棒など材料費は Djakarta より 5～10% 高くつく。

しかし、日本製ディーゼルは、同じ価格で入手できる見込みである。

(6) 今後の見通し

計画としては、現工場の対岸に第二期設備の計画はあるが、経済的にも資金的にも見通しは立っていない。

まず、現設備の稼働を軌道にのせることが目標である。

特に90人の間接人員の削減と50人の直接工の教育と増員が今後の問題である。

インドネシア船修理実績

(1970/2~7月)

船名	G T	完成月
Kasimlar	2,180	1970-2
Ratu Rosari	425	"
Sam Ratulangie	6,813	"
Sangihe	4,283	"
Jampomas	7,150	"
Rupit	1,331	1970-3
Jogaran	3,453	"
Bengawan	2,575	1970-4
Djeruk	677	"
Permina I	2,065	"
Delima 102	675	1970-5
Darma Putra I	39	"
Darpo Satu	1,139	"
Gunung Guntur	4,209	"
Telanaipura	534	"
Tanimlar	1,221	"
Bogowonto	2,575	1970-6
Bian	2,199	"

船名	G T	完成月
Misool	1,118	1970-6
Bachtera Kita	1,993	1970-7
Biduri	662	"
Raden Saleh 524	3,715	"
Slidre Barat	1,108	"

所在地 ; Pulau Samulun Jurong Singapore

工場長 ; 桜井清彦

(1) 従業員 ; 1500人

(2) 設備の概要

乾ドック ; 90,000 DWT (270m × 40m × 10m) 1基

100,000 DWT (265m × 56m × 12m) "

浮ドック ; 1,700 DWT (86m × 18m) "

船台 ; 3,000 DWT (100m × 25m) "

岸壁 ; 南岸壁 335m

東 " 180m

西 " 225m

Jurong Shipbuilding Ltd. 新造船建造ドック 165m × 56m

建設中

(3) インドネシア船の修理

1. インドネシア船は支払いに問題があるため、受注の場合は代理店に支払保証をさせることにしている。

2. 乗組員がシンガポール滞在期間をできるだけ引きのばすため、工事の発注を小出しにするなど、工場側としては岸壁を長期ふさがれる傾向が強い。

(4) シンガポール造船労働者

Keppel 3,000人

Sembawang 3,500人

Jurong 1,500人

大手3社計 8,000人

中小造船30社計 6,000人

合計 14,000人

所在地：シンガポール

工場長：Director Choi

(1) 設備の概要

引揚船台 18.5' × 3.6' (約 5.6 m × 1.1 m)

機関オーバーホール工場

マシンショップ

(2) 同系会社

Times Trading & Shipyard

Ocean Shipyard

(3) インドネシア船の修理

1. インドネシア船は修理費支払が問題である。そこで、代理店、例えば Kie Hock と契約する。その場合 30 日程度の延払は可能である。

直接の場合は、現金支払に限定している。

インドネシア船の修理は全売上高の 10 % 程度であり、今後増やす意向はない。

2. 現在 9 隻の国家警察庁の船の修理契約を行つている。

これは、シャフトの修理をインドネシア造船所で行つたが不良のため再調整を行うものである。

3. PERTAMINA は、支払上問題はない。

工事要領は機関を含め、海上で修理し、ドックは Keppel に依頼する。小型船は自社で上架修理する。

4. 修理部品の入手については特に問題はない。

所在地；シンガポール

工場長；Chan Park Hong (陳)

(1) 設備概要

引揚船台 (230') 他, Weng Chang と同様
沖修理では, ノルウェー船, 日本船も受注している。

(2) インドネシア船の修理

1. PELNI の船舶の 99% は同社で施工している。

これは Engle の 50% の仕事量に相当している。

2 工事概要

海上で機関関係及び水線上の修理を行い, ドック工事は Keppel に依頼する。

3. PELNI には, 1.5年の延払 (金利9%) で入金している。

商 船 大 学

1. *Academi Ilmu Pelajaran* (商船大学)

インドネシアにおける唯一の商船大学でDjakartaにあり、1957年設立され、現在までに約900～1,000名の卒業生がある。

1. 入 学 資 格

Primary School (7年) 及びmiddle School (5年) 終了後 (平均18～19才) 入学資格ができる。

2. 定 員

航 海 科	35名	} 計100名
機 関 科	35名	
電 気 科	30名	

(なお、昨年までAdministration科があつた。)

3. 修 業 年 限

4年(座学1年—実習1年—座学2年)

4. 卒業後の資格

卒業後3年航海士、機関士の資格が与えられる。

なお、現在外航船は1～4航、機士制度であり、卒業後実際は4等航、機士となる。

また乗船実歴2～3年で夫々上級資格取得条件があり、国家試験により上級免除が与えられる。

卒業後平均8～10年で夫々船長、機関長の資格を取得している。

5. 教 授

50～60名の教授がおり、専任教授は約60%である。

教科書は、英語が主体であり、オランダ語の場合はインドネシア語に

翻訳教授している。

また、オランダ海運チームの Mr. J. Van der Knaap が週 2 ～ 3 回電気関係の講義を行なっている。

6. そ の 他

生徒は全寮制でありマレーシア留学生 10 名、女子学生 2 名が含まれる。

この他、Seamen's School が Semarang に 2 校、Djakarta に 4 校、Surabaya に 5 校、Makassar, Medan, Palembang, Manado に各 1 校ある。このうち、Semarang 及び Makassar に政府の学校が夫々 1 校ずつあり何れも 80 名ずつを航機に分けて教育している。その他の学校は Private のものであり、中学 3 年終了後入学し 1 年教育を行ない後 1 年位の実習を経て内航船の Officer の資格が与えられる。

現在インドネシアの外航船 Officer を供給するのにこの Seamen's Academy の卒業生で十分間に合っているが船長、機関長クラスが多少不足気味である。

教授の給与が低いため優秀な教授を集めること、生徒の食費手当等が低いため学校当局は困っているようである。また教育用器材等も貧困の感じがする。

航 行 援 助 施 設

(1) 沿 岸 通 信

船海援助及び海岸通信のための沿岸無線局の整備については、インドネシア政府は現在、1級無線局を優先的に整備を進めている。

1. 級 無 線 局 (8)

Belawan, Dumai, Palembang, Surabaya, Makassar
Bitung, Ambon, Djajapura

このうち、Surabaya, Bitung, Palembang は1968年に完成しており、Belawan, Makassar は本年11月末、また Ambon は今年中に完成予定である。Dumai は現在機器発注中である。

2. 級 無 線 局 (3)

Balikpapan, Sabang, Tg, Uban

3. 級 無 線 局 (12)

Bandjarmasin, Semarang, Tarakan, Donggala, Sorong
Merauke, Kupang, Pandjang,

Tjilatjap Biak Manokawari Padang

4. 級 無 線 局

29局

現在 Balikpapan, Bandjarmasin の2局は援助協定を締結している。

日本無線は、V VI VII Ⅷ地区を担当しており、フィリップ社は、I II III IV Ⅴ地区を担当している。

またⅥ地区は日本無線とフィリップ社の共同で行なっている。

3級無線局のうち Semarang, Bandjarmasin を除いては未だ実

行計画に入っていない。

1～4級無線局を完成すれば、全インドネシアをCoverするが、これを全部整備するためには800万US\$が必要である。

(2) 灯台関係

Rehabilitation PlanとしてMalacca, Bangka, Tg. Priok, Surabaya, Lombok, のSparepartsの補充を優先的に考えている。

灯台関係の援助は、フランス、ドイツ、ポーツンド、スウェーデン、日本から受けており、日本からは、新設2か所、復旧1か所の援助を受けている。

インドネシア海域における灯台の現状はつぎのとおり。

灯台(有人)	120
点灯ビーコン	176
灯浮標	191
港口灯	118
無灯ブイ	412
Daylightビーコン	579
計	1,596

これらのうち約70%が稼働している。

120の灯台のうち31を電気化する必要があると考えている。

現在の計画として、Dumai, Surabaya, Makassarの3箇所に、保守のための主要基地を設け、Tg. priokをそのCenterとする考えである。

現在灯台関係ではブイ・テンドー3、補給船2隻、fending boat 3隻をもっている。

equipment project aidとして200万\$ (フランス) 100万\$ (オランダ, 西独, スウェーデン) 計300万\$により整備を進めている。

1968年の日本の援助でブイ・テンドー2隻をもらうことになつてい

る。

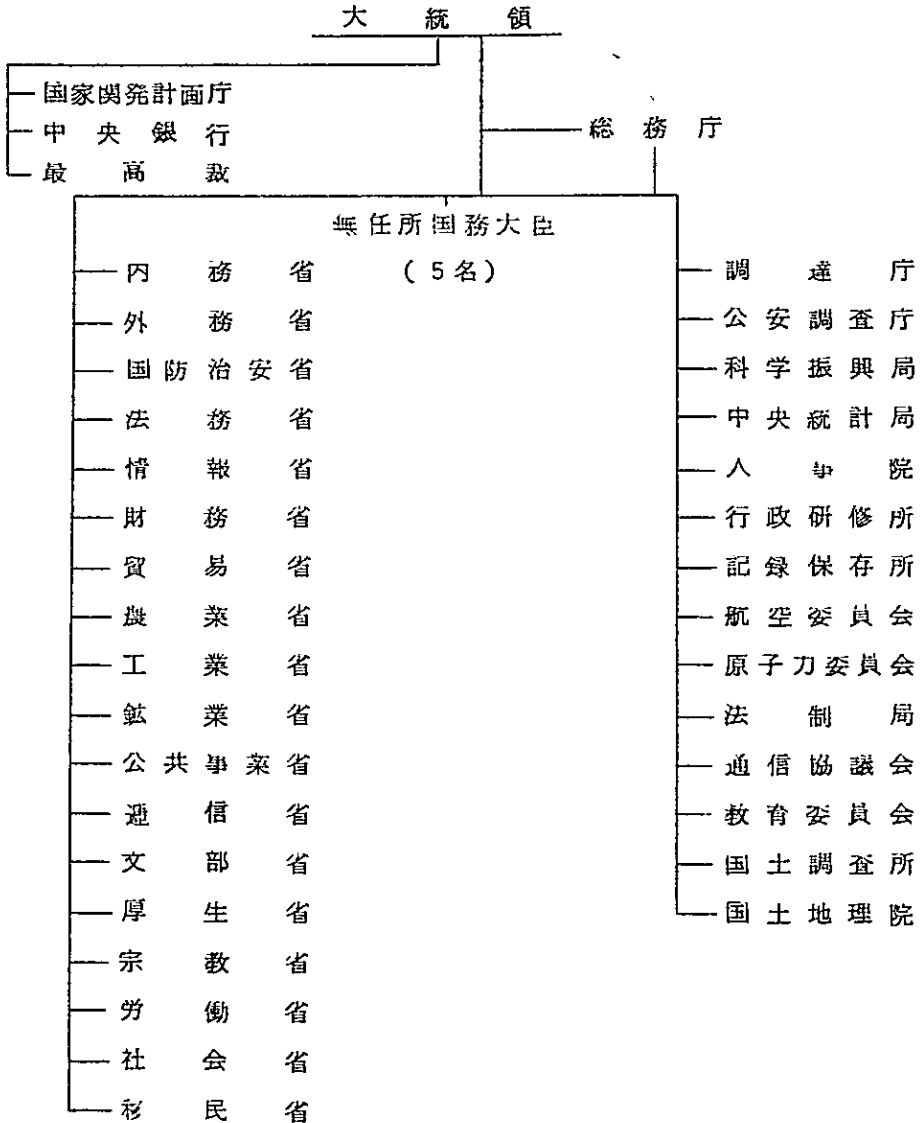
(1 隻当り 8 6 0, 0 0 0 U S \$)

1 2 0 基ある灯台のうち訳はつぎのとおりである。

電	気	1 8
ア	セチレン	3 9
ケ	ロシン	2 8
ブ	ロバン	3
カ	ーバイト	3 2
計		1 2 0

行政機構図

5-1 インドネシア政府行政機構図



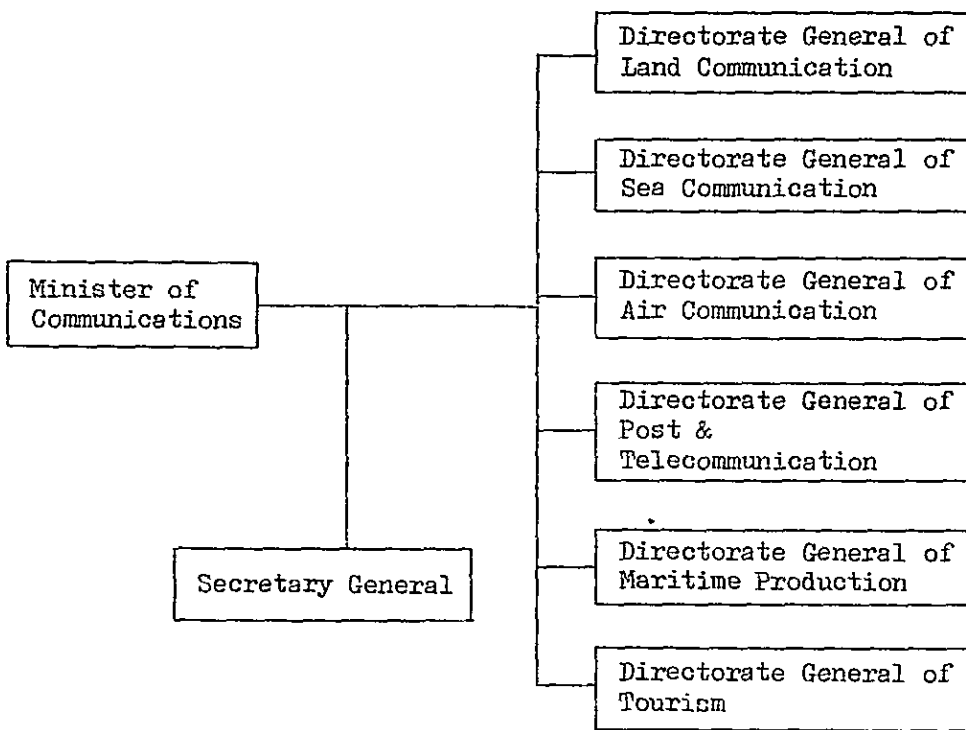
5 - 2 国家開発計画庁 (BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN
NASIONAL—National Development planning Agency)

略称 BAPPENAS

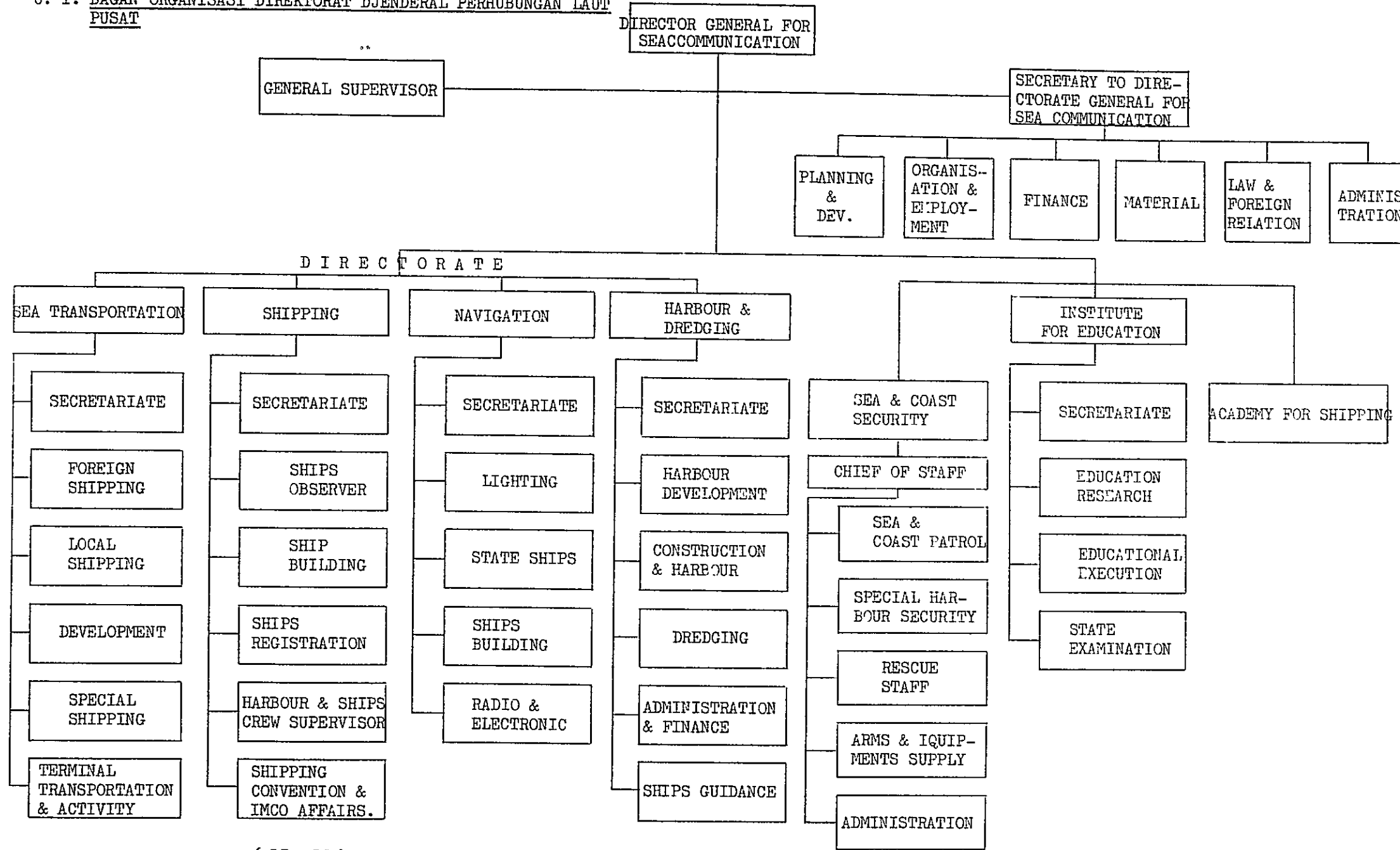
- (1) 長官 Dr. Wijoyo Nitiasastro
- (2) 副長官 (生産計画, 社会資本計画担当) Dr. Emil Salim
 - a 農業局
 - b 鉱, 工業局
 - c 通信, 交通, 社会活動局
- (3) 副長官 (教育, 福祉計画担当)
 - a 教育, 保健, 労働局
 - b 社会福祉民生局
 - c 社会行政局
- (4) 副長官 (財政, 金融問題担当)
 - a 内国経済局
 - b 海外経済局
 - c 事業計画局
- (5) 副長官 (計画作成実施担当)
 - a 調査局
 - b 国際関係局
 - c 計画局
- (6) 副長官 (地域開発計画担当)
 - a 施設計画局
 - b 経済計画局
 - c 社会計画局
- (7) 官房長 Mr. Bintoro
 - a 国内関係部
 - b 人事部

- c 財 務 部
 - d 營 養 用 度 部
 - e 印 刷 出 版 部
 - f 記 録 印 書 部
- (8) 顧 問
- a Harvard Development Assistance Service Group
 - b 世界銀行グループ

5-3 Ministry of Communications (運輸省) 組織図

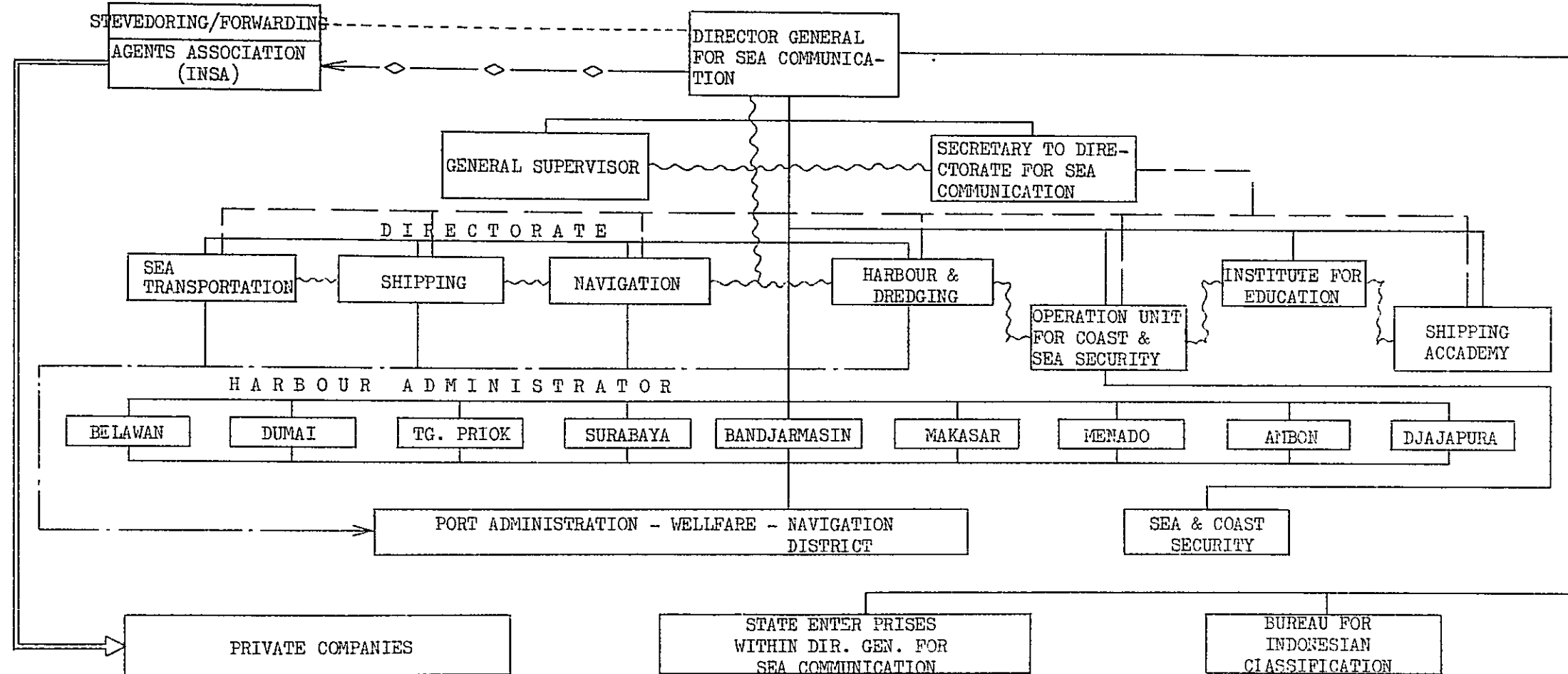


C. I. BAGAN ORGANISASI DIREKTORAT DJENDERAL PERHUBUNGAN LAUT PUSAT



5-5 地方海運局

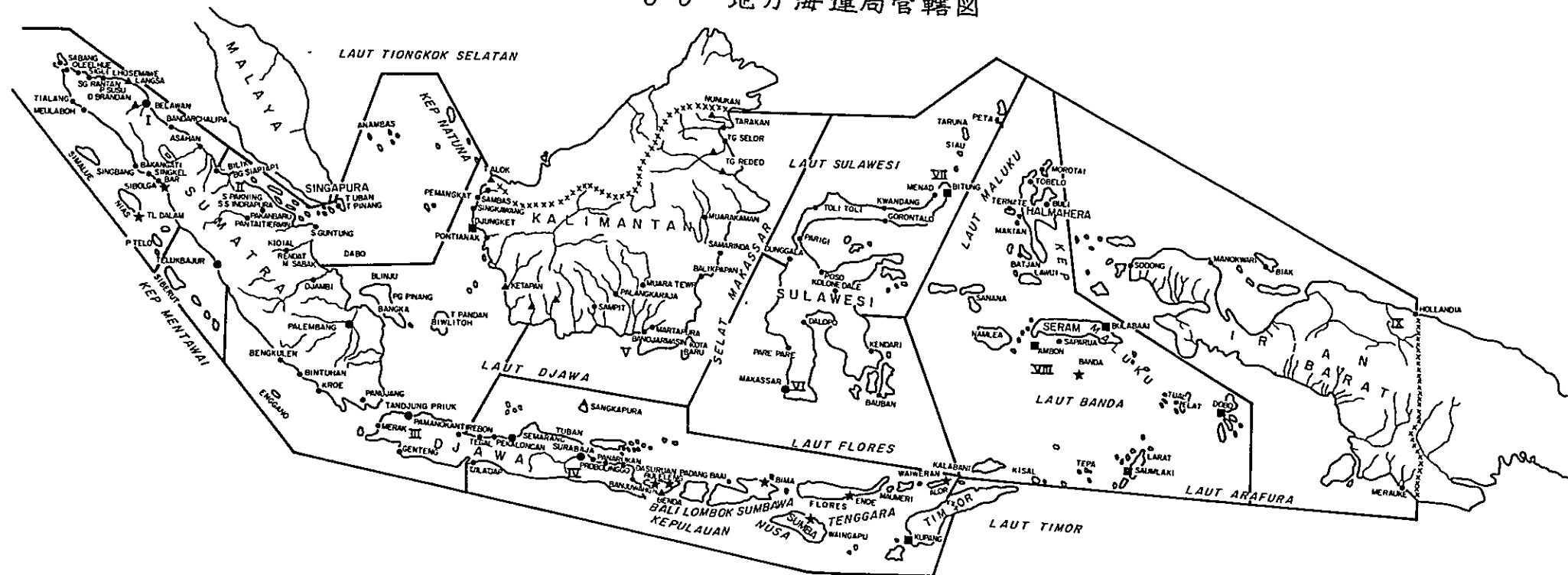
C. I. BAGAN ORGANISASI DIREKTORAT DJENDERAL PERHUBUNGAN LAUT.



- LINE OF :
- _____ : COMMAND
 - : ADMINISTRATION DEVELOPMENT
 - : TECHNICAL DEV.
 - ====> : OPERATION DEV.
 - ◇-◇-◇- : DISCRETION DEV.
 - : CONSULTING
 - ~~~~~ : COORDINATION STAFF

(59~60)

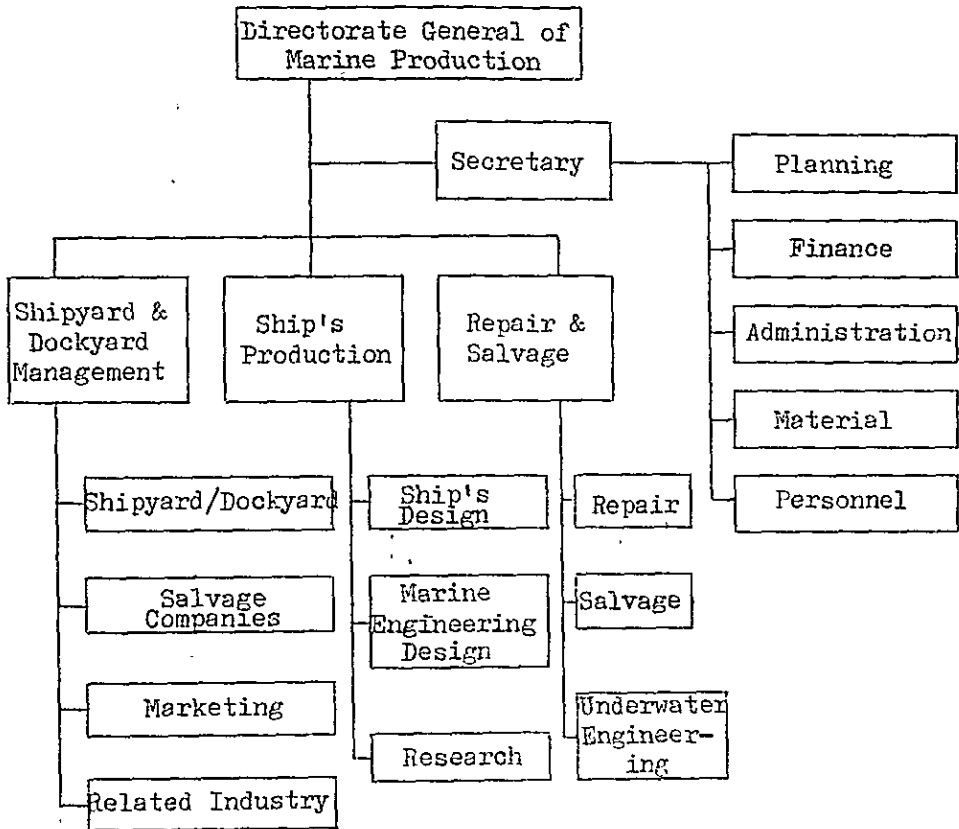
5-6 地方海運局管轄圖



PETA INDONESIA
SKALA 1'10,000,000

5-7 造船総局

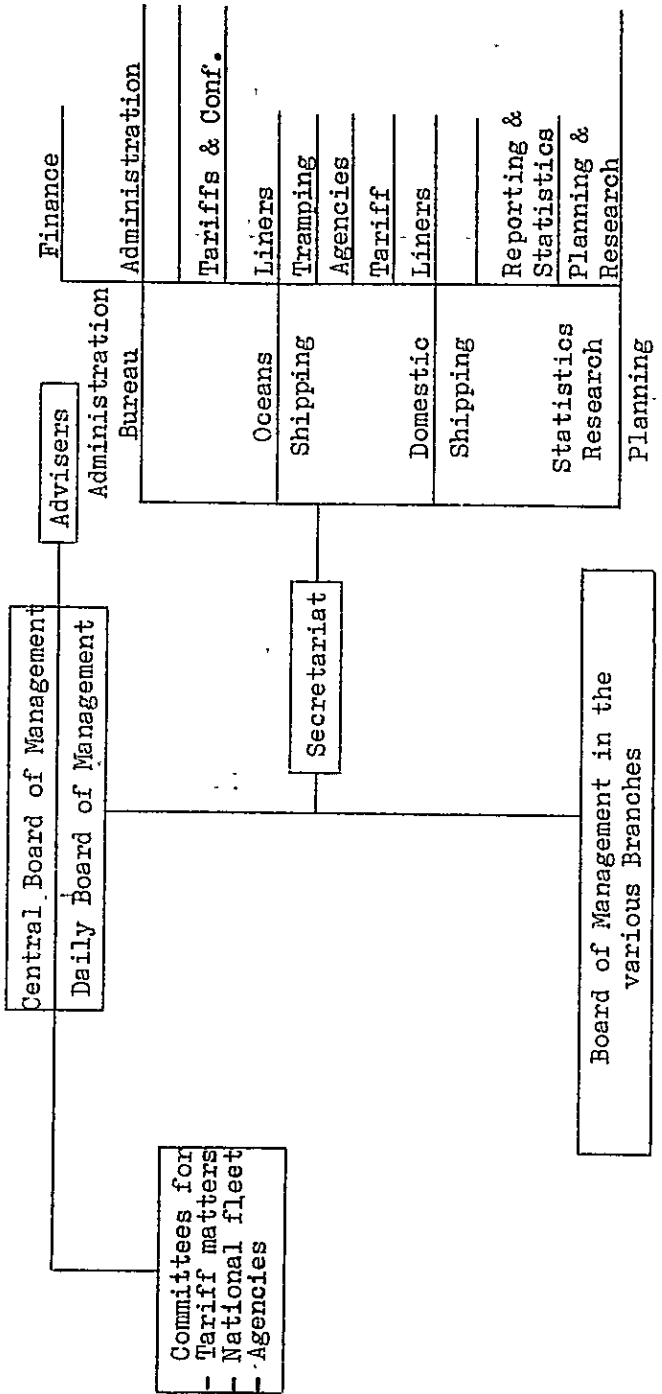
Directorate General of Marine Production (造船総局)
組織図



注 1. Maritime Production 総局の人員は約 200 名、内訳は Shipyard/Dockyard Management 部、約 40 名、Ship's Production 部 約 50 名、Repair & Salvage 部約 40 名、総務部約 70 名である。

2. Ship's Production 部の Research 課付近く部に昇格する計画がある。

5-8 インドネシア船主協会 (INSA)



1. Mr. C.H. Poulus - Teamleider
2. Mr. H.J. Bekkering - Adviser - Personnel Management
Organization
Statistics.
3. Mr. A.J.J. Boongaard - Adviser - Engineering
Ship repair/Maintenance.
4. Mr. G. Braaf - Adviser - Administration.
5. Mr. E.N.J. Corten - Adviser - Nautical
Maritime training
Commercial operations.
6. Mr. C. de Jong - Adviser - Accounting
Finance.
7. Mr. K. von Kriegen-
bergh - Adviser - Aids to Navigation.
8. Mr. H.J. Ruts - Adviser - Engineering
New-building of vessels.
9. Mr. J. van der Knaap - Adviser - Marine telecommunications.
10. Mr. J. Vink - Adviser - Dock/repair facilities

- 11. Mr. E.R. Willems - Adviser - Freight Tariffs.
- 12. Mr. A.F. Verbist - Adviser - Maritime/shipping legislation. (concurrently Secretary of the Team).

The Team will shortly be expanded with :

- 1 Adviser - transport economics
- 1 Adviser - aids to navigation
- 1 Adviser - rehabilitation government vessels
- 2 Advisers - Shipping safety legislation.

Procedures have been initiated for the additional services of :

- 1 Adviser - Maritime training
- 1 team (7 persons) - ship repair/new building facilities (survey of facilities and conditions; preparation of programme of works and priorities).

Djakarta, August 1970.

主 要 港 湾

6-1 TANDJUNG PRIOK

1. 出入港船舶数

年 別	区 別	貨 物 船		油 送 船	計
		内 航	外 航	(内 航)	
1967	隻 数	1,052	974	269	2,295
	総トン数(M ³)	4,507,702	12,546,313	4,385,419	21,439,434
1968	隻 数	1,197	1,058	261	2,684
	総トン数(M ³)	7,918,832	15,394,524	3,972,136	27,285,292
1969	隻 数	1,151	1,197	265	2,593
	総トン数(M ³)	4,838,953	13,303,416	4,240,434	22,382,803

2. 国籍別入港船舶数

単位：隻

国名	1967年	1968年	1969年
パナマ	393	382	470
日本	128	96	183
ノールウェー	91	89	56
リベリヤ	60	64	122
西独	44	47	53
デンマーク	44	59	54
英国	39	40	64
オランダ	38	59	67
ギリシャ	33	69	55
ソ連	24	18	16
フランス	16	7	8
ポーランド	14	17	6
米国	13	44	54
シンガポール	9	21	28
その他	44	43	49

3. 輸出入量（一般貨物）

単位：メトリックトン

年別	輸入	輸出
1967	1,071,155	1,211,433
1968	1,735,482	1,025,099
1969	2,087,632	1,447,997

4. 島嶋間輸送取扱量

単位：メトリックトン

年 別	場	積
1 6 6 7	2 1 7, 5 5 7	1 3 3, 2 1 3
1 9 6 8	1 5 2, 1 2 5	1 3 6, 5 9 8
1 9 6 9	1 7 0, 6 2 7	1 4 9, 8 8 0

5. 主要品目別輸出入取扱量

単位：メトリックトン

	輸 入						輸 出			
	米	小麦粉	デキス スタイル	セメント	肥 料	紙	ゴム	茶	コーヒ	飼 料
1967	168,431	30,955	141,498	58,104	69,894	28,045	42,200	18,329	1,477	41,188
1968	401,068	119,118	57,206	106,067	174,448	25,828	41,829	18,444	1,664	17,640
1969	284,619	111,140	52,149	188,528	117,260	39,740	49,635	17,852	1,397	40,569

6. 主要品目別島嶋間輸送取扱量

単位：メトリックトン

	場						積	
	干魚	塩	コブラ	セメント	精製油	アス ファルト	食糧	衣料
1967	11,107	6,892	49,742	10,641	11,237	11,284	25,175	5,387
1968	15,043	3,086	50,609	8,708	8,995	4,600	75,018	3,481
1969	2,671	5,780	37,493	23,053	9,040	1,678	87,500	1,738

7. 港 湾 施 設

(1) 岸 壁

	長さ(米)	水深(米)
近 海 用	676	3-4
外 航	Ⅰ	1,780
	Ⅱ	1,900
	Ⅲ	1,115
石 炭 用	300	8
石 油 用	100	7

(2) 繫 留 プ イ

中 央	10,000 トン	1.3
西	10,000	1.3
東	3,000	1.1
そ の 他	10,000	.5
計		4.2

(3) 器 材

フオーク リフト	10
クレーン(モービル)	4
“ (電 気)	28
“ (浮)	5 (200 ^t 60 ^t 50 ^t 30 ^t 15 ^t)
タグポート	9
モーターポート	4

(注) 現在地の東側地域にコンテナ・ヤード建設計画が考えられている。

6-2 SARABAJA 港

1. 出入港船舶数

	1965年	'66年	'67年	'68年	'69年
隻数	2,097	1,417	2,034	2,152	2,750
総トン数	1,209,102	1,027,918	1,150,588	1,274,189	1,592,853

2. 積却貨物量推移

単位：メトリックトン

		1965年	1966年	1967年	1968年	1969年
外航	出	288,165	125,246	346,154	419,823	553,765
	入	357,472	411,445	381,018	371,946	483,904
島嶋	出	142,563	122,552	142,812	135,601	180,375
	入	350,363	221,563	211,918	234,226	378,370
ローカル	出		27,452	32,558	36,368	28,933
	入		29,581	36,054	36,054	88,368
帆船	出	67,428	42,224	35,066	37,783	45,774
	入	66,518	37,142	50,877	52,544	59,002

3. 岸壁

		外航	内航	長さ(m)	水深(m)
DJAMRUD	UTARA	4	3	1,200	9
	SELATAN		10	790	7
	BALRAT		2	210	9
PERAK			2	140	10
BERLIAN	TIMUR	5		780	10

	外航	内航	長さ(m)	水深(m)
BALRAT	4		700	10
UTARA		2	140	8
NILAM	6		930	9

6-3 MAKASSAR港

	1968年			1969年		
	揚	積	計	揚	積	計
外航	48,008	52,266	100,274	49,236	65,030	114,266
内航	1,287,64	63,432	192,196	167,559	46,996	214,555
油	119,639	—	119,639	117,027	—	117,027
計	2,964,11	115,698	412,109	338,822	112,026	445,848

2. 主要輸出入品目

外航輸出	藤、樹脂、木材、豆、ゴム、コーヒー、コブラチップ、カボック等
輸入	機械類、小麦、セメント等
積	椰子油、セメント等
島間揚	紙類、砂糖、建設資材等

3. 港の施設

(1) 岸壁

SKARNO	1,360米	水深 6~8米
HATTA	550	
HASANNUDIN	70	
油専用	58	
計	2,038米	

6-4 BELAWAN港

1. 出入港船舶数

単位：隻

	1966年	67年	68年	69年
外航	793	1,016	891	697
内航	1,029	1,419	1,750	2,078

2. 取扱トン数推移

単位：メトリックトン

区別		1966年	1967年	1968年	1969年
積	内航	—	27,358	42,535	29,130
	外航	323,406	356,434	373,680	388,861
揚	内航	198,357	188,538	210,910	214,156
	外航	220,420	318,204	432,984	483,788

注 液化貨物を除く。

3. 国別出入港船舶数

単位：隻

国：別	1966年	1967年	1968年	1969年
オランダ	49	55	55	45
フランス	35	42	52	40
パナマ	168	243	251	254
ノルウェー	64	72	60	42
イギリス	48	66	56	50
日本	75	101	91	70
ソ連	35	56	45	35
西独	71	68	50	36
ギリシャ	50	58	45	30
米 国	74	86	65	35
デンマーク	51	94	66	30
リベリア	55	75	55	30
チェコ	18	—	—	—
インドネシア	1,029	1,419	1,750	2,078
計	1,822	2,435	2,641	2,775

付屬資料 7. 島嶋間海運会社及び保有船腹

(1970年3月現在)海運総局調

船 会 社 名	所 有 船		ハイヤー・パチエス		用 船		合 計	
	隻数	D W T	隻数	D W T	隻数	D W T	隻数	D W T
PN. PEINI	59	101,147 ³⁶			2	6,798	61	107,936 ³⁶
PT. VARUNA LINES			1	3,607	1	300	2	3,907
PN. B. ADHIGUNA	15	10,180	3	5,922			18	16,102
PT. ASTRI LINE	5	3,527	1	1,600			6	5,127
PT. BACHTERA LINE	2	5,257					2	5,257
PT. BAHARI	7	8,324					7	8,324
PT. BINTANG MALUKU	2	1,468			1	734	3	2,202
PT. BAHARI BAHTERA			2	2,290	1	317	3	2,607
PT. DELI MADJU	10	3,727	1	201			11	3,928
PT. DELTA BARU	4	4,500			2	6,000	6	10,500
PT. I. O. L.			2	1,515			2	1,515

船 会 社 名	所 有 船		ハイヤーパナチエス		用 船		合 計	
	隻数	D W T	隻数	D W T	隻数	D W T	隻数	D W T
PT. KARIMATA	2	960	1	1,925			3	2,885
PT. KARIMANTAN	5	2,215					5	2,215
PT. M. P. N.	5	5,490					5	5,490
PT. MERATUS	1	618	1	2,113			2	2,731
PT. M. P. S.	1	1,340					1	1,340
PT. MAHAKAM	4	3,793					4	3,793
PT. NUSA TENGGARA	7	6,015					7	6,015
PT. NAGAH BERLIAN	4	1,540					4	1,540
PT. NURUDA LINES			3	1,770			3	1,770
PT. NAGA LAUT			2	6,713			2	6,713
PT. PELJ MALUKU	5	3,541			1	340	6	3,881
PT. PEPANA	4	3,271					4	3,271

船 会 社 名	所 有 船		ハイヤー・ミニチエス		用 船		合 計	
	隻数	D W T	隻数	D W T	隻数	D W T	隻数	D W T
PT. PANURJWAN	3	4,590					3	4,590
PT. PEDJAKA	4	5,347	2	2,473			6	7,820
PT. PEDJASA			2	2,932	6	7,500	8	10,431
PT. PERINTIS LINE	2	1,700					2	1,700
PT. P. R. I.	2	2,018					2	2,018
PT. P. H. D. M.	5	3,110					5	3,110
PT. PELUMIN	3	3,590					3	3,590
PT. SANG SAKA	7	16,244					7	16,244
PT. SLAHTAN	2	653					2	653
PT. SEDJAHTERA	4	1,870					4	1,870
PT. SRIWIDJAJA	11	22,256					11	22,256
PT. TANDJUNG SELATAN	3	2,161	1	700			4	2,861

船 会 社 名	所 有 船		ハイパーバナーチエス		用 船		合 計	
	隻数	D W T	隻数	D W T	隻数	D W T	隻数	D W T
	PT. TANDJUNG	3	1,904			8	32,246	11
PT. TAAFI	1	591					1	591
PT. WAPOGA	2	1,451			6	4,860	8	6,311
PT. WASESA LINE	2	1,143			4	8,700	6	9,843
PT. GABUS KAMBANG	3	1,867					3	1,867
PT. PELSUTRA	2	780					2	780
PT. SAMUDERA PUTRA	2	2,843			3	2,664	5	5,705
PT. IRIAN BARAT	2	1,790					2	1,790
PT. ABADI				2			2	1,330
PT. GAPSU	2	3,220					8	3,220
PT. PERINDO	8	3,326					8	3,326
PT. P. P. S. S.	7	6,986					7	6,986
PT. SAMAPTA	6	2,750					6	2,750

船 会 社 名	所 有 船		ハイパーバチエス		用 船		合 計	
	隻数	D W T	隻数	D W T	隻数	D W T	隻数	D W T
PT. SEDJATI					8	17,223	8	17,223
PT. SAMUDERA JAYA	3	7,352					3	7,352
PT. PELPW	7	2,000					7	2,000
PT. BERDIKARI	4	1,658					4	1,658
PT. PERPELIN	3	1,524					3	1,524
PT. GEBARI MEDAN SEGARA			1	340			1	340
PT. MORA LAUT					1	1,070	1	1,070
計 5 5 社	251	289,845 ³⁶	25	35,431	38	66,697	314	391,973 ³⁶

付屬資料 8. 島嶋間定期航路

(INTER-ISLAND TRADE ROUTES)

Decree of Director General of Sea Communication

effective from Mei 20, 1969

LINEJA (Trunk Lines) :

- A - 1 : Surabaya and its surroundings - Pandjang - Padang -
Pandjang (fac) - Palembang - Semarang/Surabaya.
- A - 2 : Surabaya and its surroundings - Belawan - Singapore
(fac) - Tg. Priok(fac) - Semarang/Tjirebon(fac)
- Masalembo (fac) - Surabaya.
- A - 3 : Surabaya and its surroundings - Cattleport - Djambi -
Singapore - Surabaya.
- A - 4 : Surabaya and its surroundings - Cattleport - Palembang
- Pangkal Pinang/Tg.Pandan - Surabaya.
- A - 5 : Surabaya and its surroundings - Djambi - Tembilahan -
Surabaya.
- A - 6 : Surabaya and its surroundings - Kalianget(fac) - Pon-
tianak - Singapore (fac) - Surabaya.
- A - 7 : Tg.Priok - Bandjarmasin - Kw.Kapuas(fao) - Sampit
(fac) - Tg.Priok.

- A - 8 : Tg.Priok - Surabaya - Makassar - Donggala - Toli2 - Kwandang - Kwandang - Manado/Bitung - Sangir Talaud - Manado/Bitung - Kwandang - Toli2 - Donggala - Makassar - Surabaya - Tg.Priok.
- A - 9 : Tg.Priok - Surabaya - Makassar - Kendari - Luwuk/Banggai - Posso - Gorontalo - Manado/Bitung - Ternate and its surroundings (fac) - Gorontalo - Posso - Luwuk/Banggai - Kendari - Makassar - Surabaya - Tg. Priok.
- A -10 : Tg.Priok - Surabaya - Makassar - Kendari - Luwuk/Banggai - Makassar - Semarang/Tjirebon (fac) - Tg.Priok.
- A -11 : Tg.Priok - Surabaya - Makassar - Donggala - Manado/Bitung - Sangir Talaud (fac) - Toli2 - Donggala - Pare2 - Makassar - Surabaya - Tg.Priok.
- A -12 : Tg.Priok - Surabaya - Makassar - Donggala - Bitung - Ternate and its surroundings - Bitung - Donggala - Makassar - Surabaya - Tg.Priok.
- A -13 : Tg.Priok - Surabaya - Makassar - Bau2 - Ambon - Bau2 - Makassar - Surabaya - Tg.Priok.

- A -14 : Tg.Priok - Surabaya - Benca - Ampenan/Sumbawa/Bima --
 Waingapu - Ende - Kupang - Atapupu/Kalabahi -
 Larantuka/Waiwerang - Maumere - Waingapu (fac) - Bima/
 Sumbawa/Ampenan - Surabaya - Tg.Priok.
- A -15 : Tg.Priok - Surabaya - Makassar - Cattleport - Ambon -
 Sorong - Monokwari - Biak - Djajapura - Biak -
 Monokwari - Sorong - Ambon - Makassar - Pare2(fac)
 - Surabaya - Tg.Priok.
- A -16 : Tg.Priok - Pekanbaru -Selat Pandjang - Tjirebon/
 -Semarang - Surabaya and its surroundings - Tg.Priok.
- A -17 : Surabaya - Kalianget - Pagansiapiapi - Belawan -
 Surabaya.
- A -18 : Tg.Priok - Belawan - Bagansianispi - (fac) -
 Tg.Pinang and its surroundings - Singapore (fac) -
 Tg.Priok.

N O T E

1. Route A - 1 s/d A - 6 : Surabaya and its surroundings
 meant include Panarukan/
 Probolinggo.
2. Route A - 3 : Cattleport meant include Waikelo,
 Lime/Ampenan, Flores, Bena, Buleleng, Padangbai.
3. Route A - 4 : Cattleport meant include Ampenan/
 Bima - Flores.

4. Route A -15 : Cattleport meant include Ampenan, Waingapu, Kupang.
5. Route A -16 : Surabaya and its surroundings meant include Gresik/Kalianget.

ROUTE B (Feeder Lines) :

- B - 1 : Tg.Priok - Bengkulu - Padang - Bengkulu - Tg.Priok.
- B - 2 : Tg.Priok - Muntok - Singapore - Belawan - Singapore - Muntok - Tg.Priok.
- B - 3 : Tg.Priok - Tg.Pinang - Belawan - Tg.Pinang - Tg.Priok.
- B - 4 : Tg.Priok - Belawan - Bagansiapiapi(fac) - Palembang(fac) - Tjirebon (fac) - Semarang (fac) - Tg.Priok.
- B - 5 : Tg.Priok - Padang - Sibolga - Pulau Nias - Singkel - Susoh/Papaturu - Meulboh - Oleleh - Sabang - Lho Seumawe - Belawan - Singapore/West Malaysian ports - Tg.Priok.
- B - 6 : Tg.Priok/Tjirebon - Djambi - Singapore - Djambi/Tg.Priok.
- B - 7 : Tg.Priok - Tjirebon/Semarang - Pontianak - Singkawang/Pemangkat/Sambas - Singapore - Tg.Priok.
- B - 8 : Surabaya and its surroundings - Bandjarmasin - Surabaya.
- B - 9 : Surabaya and its surroundings - Kotabaru - Balikpapan - Samarinda - Tarakan(fac) - Samarinda - Balikpapan - Kotabaru - Surabaya.
- B -10 : Surabaya and its surroundings - Makassar - Donggala - Balikpapan - Samarinda - Donggala - Pare2(fac) - Surabaya.

- B -11 : Surabaya and its surroundings - Makassar - Pare2 -
Donggala - Toli2 - Donggala - Pare2 - Makassar -
Surabaya.
- B -12 : Surabaya and its surroundings - Makassar - Kendari -
Luwuk/Banggai - Posso - Parigi - Gorontalo - Manado/
Bitung - Sangir Talaud(fac) - Bitung - Gorontalo -
Parigi - Posso - Banggai/Luwuk - Kendari - Makassar -
Surabaya.
- B -13 : Surabaya and its surroundings - Makassar - Ambon - Ma-
kassar - Surabaya.
- B -14 : Sorong - Steenkool - Fakfak - Kaimana - Merauke -
Kaimana - Fakfak - Steenkool - Sorong.
- B -15 : Surabaya and its surroundings - Makassar - Bau2 -
Ambon - Ternate and its surroundings - Ambon -
Makassar - Surabaya.
- B -16 : Belawan - Pakanbaru(fac) - Palembang - Belawan -
Lho Seumawe/Langsa(fac) - Sabang/Oleleh - Lho Seumawe/
Langsa(fac) - Belawan.
- B -17 : Tg.Priok/Semarang - Tg.Pandang(fac) - Pontianak -
Tg.Priok.
- B -18 : Tg.Priok/Tjirebon - Djambi - Kw.Tungkal - Tembilahan
- Tg.Priok.

N O T E :

1. Route B - 8 up to 13 : Surabaya its surrounding meant
include Panarukan/Probolinggo.

ROUTE S (Special Route to Singapore) :

- S - 1 : Parigiradja - Kuala Enok/Sapat - Tembilahan -
Singapore - Parigiradja.

- S - 2 : Parigiradja - Rengat - Tembilahan - Singapore - Parigiradja.
- S - 3 : Djambi - Muara Sabah - Singapore - Djambi.
- S - 4 : Palembang - Pk.Pinang(fac) - Singapore - Palembang.
- S - 5 : Tg.Priok - Palembang - Singapore - Tg.Priok.
- S - 6 : Pandjang - Singapore - Tg.Priok (fac) - Pandjang.
- S - 7 : Pontianak - Singapore - Pontianak.
- S - 8 : Sambas - Pemangkat - Singkawang - Singapore - Sambas.
- S - 9 : Bandjarmasin - Kotabaru(fac) Kuala Kapuas - Pulang Pisau (fac) - Sampit (fac)-Kumai (fac)-Singapore-Bandjarmasin.
- S -10 : Bitung - Tarakan (fac)- Samarinda (fac)-Balikpapan - Singapore - Bitung.
- S -11 : Makasar - Pare2 (fac)- Balikpapan - Singapore - Semarang/Tegal (fac)- Masalembe (fac)- Surabaya - Makassar.
- S -12 : Benggalis - Selatpandjang - Singapore - Bengkelis.
- S -13 : Pekanbaru - Siak (fac) - Singapore - Siak (fac) - Pekanbaru.
- S -14 : Belawan Atjehport - Sibolga - Pulau Nias (fac) - Sabang Singapore/Wes Malaysian Ports - Belawan.
- S -15 : Surabaya - Banjuwangi (fac) - Buleleng - Benoa - Ampenan Sumbawa - Bima - Ampenan - Singapore - Surabaya.
- S -16 : Tg.Priok - Tinport - Singapore - Tg.Priok.

- S -17: Tg.Priok - Tinport/Pandjang - West Malaysian Ports/-
Singapore - Tg.Priok.
- S -18 : Tg.Priok --Tjirebon/Semarang - Tegal (fac) -
Singapore - Tg.Priok.
- S -19 : Surabaya - Sumbawa/Reo - Maumere - Larantuka-
Waiwerang-Ende - Kupang - Atapupu (fac) - Kalabahi
(fac) - Sumbawa - Ampenan - Singapore - Surabaya.
-

島嶋間海運の船腹船令別内訳

(1970-8-8現在)

建造年	合	計	近海外航船	用	船	ハイヤーボート	チエス
1970	3隻	770 DW					
1969	5	1,100					
'68	5	2,473			2	1,150	
'67	5	2,980					
'66							
'65	5	2,497			1	737	
'64	4	3,726			2	2,501	
'63	10	6,844			3	2,301	
'62	29	32,255	1	2,230	1	1,200	2 1,394
'61	27	36,882	6	13,609	8	9,871	
'60	20	29,786			6	13,840	2 2,370
'59	14	22,707	4	16,800			2 1,262
'58	8	10,301					
'57	11	9,235	1	2,600	2	917	3 1,755
'56	13	24,553			1	9,770	2 2,695
'55	12	11,722			1	500	4 1,978
'54	16	21,853	4	12,400	4	3,660	
'53	36	29,597			1	600	
'52	8	7,230			1	400	2 2,200
'51	6	13,755	1	3,100			
'50	5	14,254			1	9,600	
'49	6	9,622					1 2,805
'48	17	38,243			2	17,380	
'47	10	19,143	1	3,790			1 3,790
'46	10	6,598					2 2,290
'45	4	7,158					1 3,908
'44	12	19,022	2	7,800	4	13,800	
'43	1	2,800	1	2,800			
'42	2	2,020					
'41	3	10,920			3	10,920	
'40	12	15,548					2 2,473
計	318	414,594	21	65,129	45	99,140	24 36,920

日本製船舶

(1) 賠償船

船主	現船主	船種	DW	L×B×D×d	主機	造船所	引渡日
PELNI	(B.K.I.に於ける)	貨客	2500	77 ⁵ ×12×6×5 ²	D-1400	大洋造船	33-12-1
"	"	"	"	"	"	白杵鉄工	33-12-15
"	Samudera Jaya Line	貨	"	"	神発 D-1400	佐野安	33-12-22
"	Nusa Tenggara	"	"	"	"	林兼	"
"	Samudera Jaya Line	"	2450	77 ⁵ ×12×6×5 ⁴	日発 D-1400	四国 ドック	34-4-9
Indonesia Airforce	"	"	130	34×7 ⁴ ×3×1 ⁰	D-320	白杵鉄工	35-5-22
"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	貨客	600	45 ⁷ ×8 ³ ×4×3 ⁵	D-540	笠戸	35-7-30
"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	130	32×5 ⁹ ×2×1 ³ ⁸	D-320	白杵鉄工	35-5-24
"	"	"	"	"	"	"	"
インドネシア 農林省	B.P.U. P.N.U. Gula	車運 西振	171	26 ⁵ ×6 ³ ×3×2 ²	D-100×2 4PDE	"	35-2-1
"	"	"	"	"	"	"	"
Indonesia Navy	"	補給	3220	103 ⁹ ×16 ² ×10 ⁷ ×7	D-5500	石橋	36-8-31
Indonesia Army	"	陸用艇	2235	99 ⁹ ×15 ² ×7 ⁷ ×3	D-1420×2	佐世保	36-3-17
Indonesia Navy	"	舟曳	150	25×7 ⁶ ×3 ⁴ ×2 ⁶	D-600×2	石橋・ 東京	36-9-12
"	"	"	100	23 ⁷ ×6 ⁵ ×2×2 ³	D-300×2	日立・ 高島	36-9-11
"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	860	38×1 ⁹ ×3 ⁶ ×1 ¹	D-260×2	石橋・ 東京	36-10-20
インドネシア 農林省	"	起重機	440	48 ⁷ ×5 ³ ×4 ³ ×3 ⁴	D-1000	佐世保	38-1-15
国家 警察省	"	汽船	130	44×7 ⁵ ×3 ⁵ ×2 ⁴	D-640×2	日立・ 高島	38-6-7
"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	38-7-12
"	"	"	"	"	"	石橋・ 東京	38-5-27
"	"	"	"	"	"	"	38-7-15
"	"	"	"	"	"	浦賀	38-6-30
"	"	"	"	"	"	"	38-7-28
"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	石橋・ 東京	38-8-1
"	"	"	"	"	"	"	"

(2) 輸 出 船 (新造船)

船主	現船主	船種	DW	LxBXDxD	主機	造船所	引渡日	
インドネシア政府	(B.K. リンクル) Ampora Line	貨	8312	103×24×9	日立 BOV D-4600	日立・因島	29-7-30	
	Djakarta Lloyd	"	"	"	"	"	榎島	"
		"	"	9,947	140 ¹ ×19 ¹ ×12 ³ ₈	D-8950	三菱・広島	36-2-15
		"	"	"	"	"	日立・因島	36-2-17
		外	"	"	"	"	銚子・鶴見	36-2-21
		航	5,600	100×16×8×6	D-3300	函館	36-2-8	
		船	"	"	"	"	"	36-3-28
		"	"	"	"	"	"	36-5-24
		PELNI	"	1,463	60×12 ⁷ ×4	横兵MAN D-1500	四国ドック	36-10-25
		Nutra Samudra	"	582	53 ⁵ ×9 ⁸ ×3 ⁰ ₅ ×3	横兵MAN D-600	大洋造船	36-6-28
		Pemerintah Daerah Irian Barat	"	591	"	"	白杵鉄工	36-8-27
	"	"	589	"	"	"	"	
	"	"	593	"	"	大洋造船	36-9-22	
	Nusa Nipa	"	"	"	"	白杵鉄工	36-12-23	
	"	"	600	"	"	"	"	
"	"	800	50 ⁵ ×8 ⁵ ×4×3 ⁷	D-650	九州造船	36-4-26		
"	"	650	47 ² ×8 ² ×4×3	D-450	"	"		
北スマトラ石油	PELNI	"	1,463	60×12 ⁷ ×4	横兵MAN D-1500	四国ドック	36-	
	PERTAMINA	"	GT 226	32×10 ⁴ ×10 ⁹ ×3	三菱 D-440×2	日立・向島	37-9-30	
	"	"	150	"	"	"	"	
	Garan Djakarta	Garan Djakarta	"	2500	79×13 ⁷ ×4 ⁰	横兵MAN D-1400	三保	38-3-24
	"	"	"	"	"	"	38-6-6	
	PERTAMINA	油	10000	128×19 ⁴ ×9 ² ×6 ⁷	三機MAN D-3500	日立・向島	40-2-末	
	"	"	"	"	"	"	40-5-末	
	"	外	"	"	"	"	40-6-末	
	"	航	"	"	"	"	40-8-末	
	"	船	"	"	"	笠戸	40-2-下	
"	"	"	"	"	"	40-8-下		
"	"	5,000	98 ² ×15 ⁹ ×6 ³	三機MAN D-2350	三菱・下関	40-3-上		
"	"	"	"	"	"	40-6-上		
"	"	"	"	"	"	40-3-下		
"	"	"	"	"	"	40-6-下		

(3) 輸出船(中古)(B.K.I.リストによる)

船主	船種	D.W.	L×B×D	主機	造船所	引渡
Dwikora Maluku	貨	340	36 ⁸ ×7 ² ×3 ⁴	ヤンマー340	芸備	1965
Pel. Bachtera	"	1,995 ^{GT}	83 ⁰ ×12 ⁻² ×6 ⁴	三井 D-1,600	三井	1948
Dep. Bina Marga	"	738	54 ⁰ ×9 ⁸ ×5 ¹⁵	横浜MAN D-765	福岡造船	1965
Pel. Bachtera	"	2603	77 ⁵ ×12 ⁰ ×6 ⁰	浦賀王島 1,200	佐野安	1956
Djawa Sumatera	"	650	42 ⁷ ×7 ⁵⁸ ×3 ⁶²	MAN-300	松江造船	1941
Samodera Jaya Line	"	2398	77 ⁵ ×12 ⁰ ×6 ⁰	神戸赤坂 -1,100	佐野安	1955
Bachtra Adhiguna	"	2403	77 ⁵ ×12 ⁰ ×5 ¹⁷	D-1,100	"	"
Pelni	"	2,252	77 ⁵ ×12 ⁰ ×6 ⁰	神戸赤坂 -1,400	"	1957
Perus Pantai Nauli	"	1,709 ^{GT}	80 ⁰ ×12 ⁰ ×5 ⁶⁰	神戸莞 -1,400	大洋造船	"
PERTAMINA	油	965 ^{GT}	62 ⁰ ×10 ⁰ ×5 ⁰	NY38 -1,150	中丸造船	1959
"	"	2,500	74 ⁵ ×11 ⁰ ×6 ¹	日莞 -1,400	佐野安	1960
"	"	4,476	89 ⁰ ×14 ⁰ ×7 ³	横浜MAN -2,000	白杵	"
"	"	4,570	90 ⁰ ×14 ⁰ ×7 ²	UET神戸 -2,000	佐野安	"
"	"	1,600 ^{GT}	71 ⁵ ×11 ⁷ ×5 ^{R5}	新潟 -1,400	森戸田	1957
Astri Lines	貨	913 ^{GT}	60 ⁰ ×9 ⁵ ×5 ⁵	神戸大阪 -720	—	—
PERTAMINA	油	411 ^{GT}	46 ³⁹ ×7 ¹ ×3 ⁸	阪神 -450	西ドック	1962
Bachtra Adhiguna	曳	133 ^{GT}	24 ⁰ ×7 ² ×3 ¹	日莞 -530	林兼	1965

(4) インドネシアにおける日本建造船、船令別隻数

〔平均船令10年(5~15年)〕

建造年	賠償船	輸出船	中古船	計
1970				
'69				
'68				
'67				
'66				
'65			3	3
'64				
'63		2		2
'62		1	1	2
'61		7		7
'60	1		3	4
'59	1		1	2
'58	2			2
'57			3	3
'56			1	1
'55				
'54		1	2	3
'53				
'52				
'51				
'50				
'49				
'48			1	1
'47				
'46				
'45				
'44				
'43				
'42				
'41			1	1
'40				
計	4	11	17	32

インドネシア造船所一覧

造船所	P.N. DOK "TANDJUNG"	P.N. DOK Surabaja	P.N. Pabrik kapal Indonesia (PAKIN)
	国 営	国 営	国 営
住所	Djakarta	Surabaja	Djakarta
所長	Soestyo 海軍大佐	Suharto	Utaryo 海軍大佐
従業員	1,450名 社外工 300名	1,300名 社外工 400名	500名
設備	Floating Dock 10000T 1基 (1963独) 6000T " 1935 600T " Slipway 2000T 1基 (100m×25m) 1800T 1基	Floating Dock 20000T 1基 (208×32×8M) 1963独 4000T " (111×19×4M) 1925 3500T " (108×17×6M) 1925 Slipway 300T 1基 200T " Building berth 600T 1基	Dry Dock 600T 1基 (70×12×8 M) 船台 700T 1基 (80×50 M) 150T 1基
造船所	P. T. Pelita Bahari	P. T. Karya	P. T. Galangan Kapal Indonesia (KAPIN)
	海軍と私企業 50:50の比率	民 営	民 営
住所	Djakarta	Djakarta	Djakarta
所長	B. Suwand i	社長 Mr. Amir	社長 Mr. W. Widjatmika
従業員	450名 社外工 120名	430名	410名 社外工 250名
設備	Floating Dock 2500T 1基 (ソ連の援助) 1500T 1基 (ユーゴの援助) 船台 60000T 1基 (250×40M) 〔建造途中で中止〕	船台 1000T 1基 Slipway 300T 1基 50T "	Slipway 2000T 4基 (新造及び修理)

造船所	P. N. I. P. P. A		P. T. Waiame	P. N. Kodja	P. T. Djahttra
住所	Djakarta		Ambon	Djakarta	Djakarta
設備	① Djakarta Dock Berth 200T 1基 ② Jjirobon Dock Dry Dock 650T 1基 Slipway 150T 3基 ③ Semarang Dock Dry Dock 500T 1基 Berth 300T 1基 社長 Supirdjo m.a.		Floating Dock 2000T 1基 社長 Nuzwari Chatab	新造船 150Tまで建造可能 Slipway ○ 100T 3基 従業員 150人 社長 Saeparno	新造船 200Tまで建造可能 修繕船 70Tまで
	住所	P. T. Indomarine	P. T. Menara	P. N. Alir Mendjaja	P. T. Wahab Sldik
住所	Djakarta	Tegal	Palembang	Palembang	Sorong
設備	新造船 200Tまで建造可能 修繕船 70Tまで	新造船 ○ 300Tまで建造可能 修繕船 300Tまで建造可能	新造船 300Tまで建造可能 Slipway (修繕) 200T 150T 100T 100T 60T	新造船 250Tまで建造可能 Slipway (修繕) 150T 2基	新造船 700Tまで建造可能 修繕船 200Tまで

Table: 1. Gross Domestic Product at Current Market Prices by Industry of Origin.

Industry	Gross Value of Production and Gross Value Added.								
	(Rps. billion)								
	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
1. Agriculture, Forestry, Fishery etc.									
Production.	228,5	330,3	812,1	1.989,4	4.300,7	14.988,2	192,7	521,6	1.167,0
Value Added.	210,4	225,3	788,0	1.856,3	3.950,2	13.928,7	168,4	457,3	1.036,3
a. Farm food crops									
Production.	144,2	224,0	575,8	1.297,8	2.898,3	9.046,0	114,2	325,5	747,2
Value Added.	134,0	128,3	571,7	1.210,4	2.710,8	8.481,4	106,8	300,7	691,1
b. Farm non-food crops.									
Production.	29,2	35,2	75,2	226,1	422,7	2.253,7	19,4	47,3	133,2
Value Added.	28,1	33,8	72,3	217,8	405,0	2.162,1	18,5	45,4	127,8
c. Estate crops.									
Production.	17,2	18,7	47,7	98,8	245,3	1.140,4	11,1	25,7	67,2
Value Added.	12,7	13,7	35,2	73,6	182,5	853,2	8,2	19,1	49,9
d. Animal husbandary.									
Production.	19,8	23,4	50,7	127,2	209,0	883,6	8,6	35,2	72,0
Value Added.	18,7	22,1	48,0	120,3	197,6	835,6	8,1	33,3	68,1
e. Forestry.									
Production.	10,7	13,4	22,3	51,6	245,8	306,5	3,7	8,9	33,3
Value Added.	9,3	11,6	19,3	39,6	165,8	209,6	2,5	6,1	22,7
f. Fishing.									
Production.	11,3	23,1	61,6	290,2	429,9	2.051,6	35,7	79,0	114,1
Value Added.	7,6	15,8	41,5	194,6	288,5	1.386,8	24,3	52,7	76,7
2. Quarrying.									
Production.	15,3	14,7	22,8	118,6	569,2	609,4	5,3	23,8	78,2
Value Added.	14,4	14,0	21,7	113,0	542,9	582,8	5,1	22,9	75,2
3. Manufacturing.									
Production.	72,9	94,1	219,9	472,9	1.115,8	3.708,4	46,7	128,5	377,5
Value Added.	32,6	46,7	107,2	216,9	540,9	1.796,5	26,5	62,5	178,6
a. Large establishment									
Production.	45,7	56,7	133,4 ¹⁾	306,8 ¹⁾	592,4 ¹⁾	2.421,6 ¹⁾	31,1 ¹⁾	87,2 ¹⁾	278,3 ¹⁾
Value Added.	18,8	27,6	55,3 ¹⁾	117,7 ¹⁾	277,0 ¹⁾	1.024,6 ¹⁾	17,1 ¹⁾	37,3 ¹⁾	119,1 ¹⁾
b. Medium establishment.									
Production.	7,7	9,9	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)
Value Added.	2,1	2,6	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
c. Small establishment.									
Production.	19,5	27,5	86,5	166,1	523,4	1.286,8	15,6	41,3	99,2
Value Added.	11,7	16,5	51,9	99,2	263,9	771,9	9,4	24,7	59,5
4. Construction.									
Production.	19,4	26,1	44,8	140,2	360,5	1.083,5	9,1	34,8	104,9
Value Added.	7,9	10,6	18,0	57,3	141,5	437,2	3,5	14,1	42,0
5. Electricity & Gas.									
Production.	1,6	1,8	1,9	4,8	6,3	7,0	0,2	4,6	9,8
Value Added.	1,1	1,2	1,3	3,7	4,8	5,4	0,1	3,5	9,0
6. Transport & Communication.									
Production.									
Value Added.	14,5	17,2	34,7	65,8	120,0	518,7	5,6	18,5	40,3
a. Rail road transport.									
Production.	1,8	2,1	4,3	8,8	13,0	28,5	0,7	3,5	6,5
Value Added.	0,9	1,0	2,1	2,6	1,0	7,1	0,3	1,4	3,2
b. Air Transport.									
Production.	0,6	0,7	1,5	4,7	11,1	35,1	0,7	3,3	10,4
Value Added.	0,4	0,4	0,6	1,8	3,1	17,2	0,2	0,7	3,9
c. Communication.									
Production.									
Value Added.	0,4	0,7	0,9	0,7	1,8	6,2	0,2	1,3	2,1
d. Other transport.									
Production.									
Value Added.	12,8	15,1	31,1	60,7	114,1	502,4	4,9	15,1	31,1
7. Wholesale & Retail Trade.									
Production.									
Value Added.	55,8	81,6	204,1	479,2	978,7	2.935,6	60,1	148,9	358,9
8. Banking & other financial intermediaries.									
Production.									
Value Added.	3,9	6,1	10,4	22,6	53,4	195,9	1,6	4,0	9,7
a. Banking									
Production.	3,6	5,4	9,0	19,5	49,3	213,6	1,8	4,1	8,5
Value Added.	2,7	4,3	7,1	15,3	38,8	167,4	1,4	3,2	6,6
b. Coop. Credit societies.									
Production.									
Value Added.	0,1	0,2	0,2	0,9	1,7	0,5	0,0	0,0	0,0
c. Insurance.									
Production.	0,6			2,9	6,4	19,5	0,4	0,7	
Value Added.	0,4	0,7	1,3	1,8	3,9	9,9	0,2	0,7	3,1
d. Other.									
Production.									
Value Added.	0,7	0,9	1,8	4,6	9,0	18,1	0,0	0,1	0,0

(97~98)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
9. Ownership of Dwellings.									
Production.									
Value Added.	7,7	9,2	26,2	62,9	139,9	464,9	6,2	16,6	39,3
10. Public Administration & Defence.									
Production.	45,1	55,4	83,3	228,3	1.508,2	1.329,8	27,8	62,5	117,6
Value Added.	17,6	26,4	33,8	120,5	195,6	845,5	16,2	40,6	88,0
11. Services.									
Production.									
Value Added.	24,3	31,8	89,7	210,6	465,6	1.998,8	22,6	59,4	125,4
a. Personal Services.									
Production.									
Value Added.	15,7	20,4	57,0	136,6	302,0	1.292,4	14,6	40,6	88,3
b. Community Services.									
Production.									
Value Added.	8,2	10,9	31,1	70,5	155,9	666,3	7,6	17,7	34,6
c. Recreational Services.									
Production.									
Value Added.	0,4	0,5	1,6	3,5	7,7	40,1	0,4	1,1	2,5
12. GDP at market prices.	390,2	470,1	1.335,1	3.208,8	7.133,5	23.710,0	315,9	847,8	2.002,7

Table 2. Gross Domestic Product at 1960 Market Prices by Industry of Origin.

Industry.	Gross Value Added. (Rps. billion)								
	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
1. Agriculture, Forestry, Fishery etc.	210,4	213,9	220,9	212,7	223,6	225,3	236,1	232,1	247,1
a. Farm food crops	134,0	131,7	140,6	130,2	140,1	142,3	151,0	146,8	160,0
b. Farm non-food crops	28,1	31,3	31,3	33,6	33,5	33,2	34,3	34,3	34,4
c. Estate crops	12,7	12,7	11,4	12,7	13,5	13,1	13,0	11,5	11,8
d. Animal husbandary	18,7	19,4	19,3	19,2	20,0	20,5	21,4	22,5	23,6
e. Forestry	9,3	9,7	9,1	7,6	7,0	5,2	4,5	5,1	5,5
f. Fishing.	7,6	9,1	9,2	9,4	9,5	11,0	11,9	11,9	11,8
2. Mining & Quarrying.	14,4	14,6	15,4	14,9	15,6	16,0	15,4	16,7	19,7
3. Manufacturing.	32,6	36,6	37,1	36,4	35,9	35,6	36,3	37,5	40,8
a. Large establishment.	20,9	24,5	24,5	24,3	23,1	22,7	22,8	24,3	26,7
b. Medium establishment.	11,7	12,1	12,6	12,1	12,8	12,9	13,5	13,2	14,1
c. Small establishment.	7,9	10,2	8,6	6,5	6,5	7,4	8,4	7,3	9,2
4. Construction.	1,1	1,2	1,3	1,5	1,7	1,7	1,7	2,2	2,3
5. Electricity & Gas.	14,5	14,5	14,9	15,3	14,8	15,1	15,2	15,7	15,4
a. Rail Road Transport.	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,5
b. Air Transport.	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,8	0,8	0,8	0,8
c. Communication.	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
d. Other transport.	12,8	12,7	13,1	13,7	13,1	13,1	13,3	13,9	13,8
7. Wholesale & Retail Trade.	55,8	64,7	64,4	66,2	68,1	67,4	64,5	70,8	76,1
8. Banking & other financial intermediaries.	3,9	4,9	4,2	3,5	4,3	4,3	3,4	3,4	3,4
a. Banking.	2,7	3,7	3,0	2,2	3,0	2,9	2,3	2,3	2,3
b. Coop. Credit. societies.	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
c. Insurance.	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,8	1,0	1,0	1,0
d. Other.	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,5	0,1	0,1	0,1
9. Ownership of Dwellings.	7,7	8,1	8,2	8,1	8,3	8,4	8,7	8,8	9,4
10. Public Adm. & Defence.	17,6	19,2	19,6	19,8	19,9	21,3	24,3	25,0	25,0
11. Services.	24,3	24,7	25,6	25,9	26,6	27,4	27,9	28,8	29,4
a. Personal Services.	15,7	15,9	16,6	16,8	17,3	17,7	18,0	18,6	19,0
b. Community Services.	8,2	8,4	8,6	8,7	8,9	9,1	9,3	9,6	9,8
c. Recreational Services.	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	0,6	0,6	0,6
12. GDP. at market prices.	390,2	412,6	420,2	410,8	425,3	429,9	441,9	448,3	477,8

Table: 3. Expenditure on Gross National Product at market prices.

At current prices. (Rps. billion).									
	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
1. Private consumption expenditure.	311	386	1.180	2.727	5.822	20.903	303,3	786,0	1.803,3
2. General government consumption expenditure.	45	55	83	228	508	1.330	27,8	62,5	117,6
3. Gross domestic capital formation.	31	48	75	263	862	1.587	14,3	67,9	181,5
4. Exports of goods and non-factor services.	52	45	69	291	874	1.251	40,3	74,4	226,9
5. Less: Imports of goods and non-factor services.	49	64	72	300	932	1.360	69,8	143,0	326,6
6. Gross domestic product at market prices.	390	470	1.335	3.209	7.134	23.710	315,9	847,8	2.002,7
7. Net factor income to abroad.	- 3	- 5	- 9	- 42	- 120	- 173	- 4,9	- 9,6	- 28,8
8. Gross national product at market prices.	387	465	1.326	3.168	7.014	23.537	311,0	838,2	1.973,9
9. Less: Net indirect taxes.	24	24	34	111	175	567	7,6	31,0	94,0
10. Less: Depreciation.	23	31	88	190	476	1.408	17,2	54,7	125,6
11. National income (NNP at factor cost).	340	410	1.204	2.867	6.363	21.562	286,2	752,5	1.754,3
<u>At constant prices.</u>									
12. Private consumption expenditure.	311,4	335,8	359,2	345,0	347,7	356,0	350,8	381,7	401,7
13. General government Consumption expenditure.	45,1	42,0	33,8	34,0	40,0	29,0	40,3	36,2	36,2
14. Gross domestic capital formation.	30,7	44,1	40,1	30,6	34,8	36,2	40,7	33,2	47,2
15. Exports of goods and non-factor services.	52,0	56,7	51,8	48,7	54,5	56,2	55,6	55,5	61,6
16. Less: Imports of goods and non-factor services. .	49,0	66,0	64,7	47,5	51,7	47,5	45,5	58,3	68,9
17. GDP at market prices.	390,2	412,6	420,2	410,8	425,3	429,9	441,9	448,3	477,8
18. GNP at market prices.	387,0	409,0	416,8	407,5	421,8	426,5	438,1	444,7	473,7
19. National income.	340,2	359,6	366,4	358,2	370,8	374,9	385,1	390,9	416,7

1) 1960 - 1965 Old Rupiahs, 1966 - 1968 New Rupiahs (1 N Rp. = 1000 O Rps.)

Table: 4a. Trends of Gross Value Added at 1960 Prices.
(1960 = 100).

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
1. Agriculture etc.		101,6	105,0	101,1	106,3	107,1	112,3	110,3	117,4
2. Mining.		101,4	106,9	103,5	108,3	111,1	106,9	116,0	136,8
3. Manufacturing.		112,3	113,8	111,7	110,1	109,2	111,4	115,0	125,2
4. Construction.		129,1	108,9	82,3	82,3	93,7	106,3	92,4	116,5
5. Electricity & Gas.		109,1	118,2	136,4	154,5	154,5	154,5	200,0	209,1
6. Trade.		115,9	115,4	118,6	122,0	120,8	115,6	126,9	136,4
7. Banking etc.		125,6	107,7	89,7	110,3	110,3	87,2	87,2	87,2
8. Ownership of Dwellings.		105,2	106,5	105,2	107,8	109,1	113,0	114,3	122,7
9. Transport & Communication.		100,0	102,8	105,5	102,1	104,1	104,8	108,3	106,2
10. Public Administration.		109,1	111,4	112,5	113,1	115,3	138,1	142,0	142,0
11. Other Services.		101,6	105,3	106,6	109,5	112,8	114,8	118,5	121,0
12. GDP at 1960 market prices.		105,7	107,7	105,3	109,0	110,2	113,2	114,9	122,5

Table: 4b. Trends of Expenditure Components of GDP at 1960 prices.
(1960 = 100)

1. Private consump.	107,8	115,3	110,8	111,7	114,3	112,7	122,6	129,0
2. Public consumption.	93,1	74,9	75,4	88,7	64,3	89,3	80,3	80,3
3. Gross cap.formation.	143,6	130,6	99,7	113,3	117,9	132,6	108,1	153,7
4. Exports.	109,1	99,5	93,8	104,8	108,0	103,3	106,1	117,8
5. Imports.	134,6	132,1	97,0	105,0	96,9	92,8	118,9	127,2
6. GDP at market prices.	105,7	107,7	105,3	109,0	110,2	113,2	114,9	122,5

Table: 5. Trends of National Income & Product aggregates. 1960 - 1968.

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
1. Gross Domestic Product at current market prices (billion Rps).	390,2	470,1	1.335,1	3.208,8	7.133,5	23.710,0	315,9	847,8	2.002,7
2. Gross Domestic Product at constant 1960 market prices (billion Rps.).	390,2	412,6	420,2	410,8	425,3	429,9	441,9	448,3	477,8
3. Private consumption at current prices (billion Rps).	311	386	1.180	2.727	5.822	20.903	303,3	786,0	1.803,3
4. Private consumption at constant 1960 prices (billion Rps).	311,4	335,8	359,2	345,0	347,7	356,0	350,8	381,7	401,7
5. National Income at current prices (billion Rps)	340	410	1.204	2.867	6.363	21.562	286,2	752,5	1.754,3
6. National Income at constant 1960 prices (billion Rps).	340,2	359,6	366,4	358,2	370,8	374,9	385,1	390,9	416,7
7. Mid-year population (million).	94,2	96,4	98,6	100,8	103,2	105,7	108,3	110,9	113,7
8. Gross Domestic product at current market prices per capita (Rp).	4.142,2	4.876,6	13.540,6	31.833,3	69.123,1	224.314,1	2.916,9	7.644,7	17.613,9
9. Gross Domestic Product at constant prices per capita (Rp).	4.142	4.280	4.262	4.075	4.121	1.067	4.060	4.042	4.202
10. Private consumption per capita at current prices (Rp).	3.305,7	4.004,1	11.967,5	27.053,6	56.414,7	197.757,8	2.797,8	7.087,5	15.860,2
11. Private consumption per capita at constant 1960 prices (Rp).	3.305,7	3.483,4	3.643,0	3.422,6	3.369,2	3.368,2	3.239,2	3.441,8	3.533,0
12. Per capita income at current prices (Rp).	3.611,5	4.253,1	12.210,9	28.442,5	61.657,0	203.992,4	2.642,7	6.785,4	15.429,2
13. Per capita income at constant 1960 prices (Rp).	3.611,5	3.730,3	3.716,0	3.553,6	3.593,0	3.546,8	3.555,9	3.524,8	3.664,9

海運調査団調査日程

月 日	訪 問 先		
	海 運 会 社	造 船 会 社	そ の 他
7月29日(水) (ジャカルタ)			大使館との打合せ
〃 30日(木)			RAPPENAS 副長官Dr.Salim と懇談長官表敬 Sea Communication Counter - partとの協議
〃 31日(金)	P.T. BAHARI	P.N.KODJA	Sea Communication Director General Mr.Ninunoと懇談 Steering Committee出席
8月 1日(土)	PT.SRIWIDJAJA RAJA PT.PANURJWAN	PT.KAPIN	
〃 3日(月)	PN.PELNI		オランダShippingTeamとの懇談
4日(火)	BN.BAHTERA ADHIGUNA	BN.DOCK PRICK PT.PELITA BAHARI	INSA(インドネシア船主協会) Chairmanとの懇談
5日(水)			Tg.Priok Port Administrator との懇談 及び見学
6日(木) (スラバヤ)		P.N.DOCK SURABAJA	Sea Communicatin スラバヤ 地区Director との懇談 スラバヤPort Authprityと の懇談 スラバヤ日本領事館表敬

月 日	訪 問 先		
	海 運 会 社	造 船 会 社	そ の 他
8月 7日(金)	PT.NUSA TENGGARA 支店 PT.MERATUS		
8日(土) (デンパツサル)	PT.NUSA TENGGARA		
10日(月) (マカツサル)	PT.P.P.S.S		
// 11日(火)	PT.PRI-(不在)	マカツサル造船所	Sea Communication マカツサル地区Director 及びマカツサルPort Authorityとの懇談
// 13日(木) (メダン)			メダン日本領事館表敬
// 14日(金)	PT.DELI MADJU		ベラワンPort Authority との懇談 ベラワン港見学
8月17日(月) (シンガポール)			日本大使館表敬
8月18日(火)	KIE HOK-Steam Ship	JURONG Ship yard KEPPEL // WENG CHAN Engineering Co. EAGLE //	
// 19日(水)	GUANGUAN Shipping Co. UNIQUE Shipping & Trade PN.PELNI シンガポール支店		シンガポール港見学

月 日	訪 問 先			
	海 運 会 社	造 船 会 社	そ の 他	
8月21日(金) (ジャカルタ)	(PN.PERTAMINA)		日本大使館打合せ	
〃 22日(土)			PN.PERTAMINA	
〃 24日(月)			Maritime Production Director General Mr.Sukatun と懇談	
			Sea Communication 打合せ	
〃 25日(火)			PN.PAKIN	B.K.I Seamens Academy B.P.S
〃 26日(水)				Sea communication Counterpart との打合せ Tele Communication 及 Navigation Aid について説明を聞く
〃 27日(木)				大使館打合せ
〃 28日(金)				調査報告の作成
〃 29日(土)				Sea Communication Director General と 調査結果について懇談

