

インドネシア国
鋳工業プロジェクト形成基礎調査
(首都圏貿易環境改善)
報告書

2003年12月

目次

本編

1. 案件の背景等	1
2. 先方実施機関	1
3. 調査目的	2
4. 調査団員	2
5. 調査日程	2
6. 調査総括	3
7. 今後の予定	4

議事録

JICA 事務所	5
経済担当調整大臣府	5
日本大使館	7
JETRO	7
財務省関税消費税総局	8
Jakarta 税関	10
P.T. Jakarta International Container Terminal (JICT)	10
Jakarta Provincial Government (DKI)	11
運輸通信省	12
P.T. Pelindo II	13
TPK KOJA (Terminal Petikemas Koja)	14
GAFEKSI インドネシアフォワーダー協会	14
JAL	15
JJC (Jakarta Japan Club)	16
P.T. Toyota Motor Manufacturing Indonesia	17
日本通運 (PT. Nittsu Lemo Indonesia Logistick)	18
PT TSK Samudera Indonesia (東京船舶)	19
MOIT (Ministry of Industry and Trade)	20
経済担当調整大臣府	21
JCC (Jakarta Japan Club)	21
日本大使館	23
JICA 事務所	23

別添 プロジェクト形成基礎調査団 M/M

本 編

1. 案件の背景等

インドネシアでは、通貨危機以降、経済が減退し、中国の台頭等によるアジア域内における産業競争力が低下しており、自国産業競争力強化のための取り組みが必要となっている。その中で貿易の振興や諸外国からの投資促進をさらに進めることによって経済・産業を発展させていくことが求められており、かかる観点から貿易に関する諸制度・システムの改善の重要性が認識されているところである。

インドネシアにおいて JICA は既に税関制度・手続、港湾・交通システムに関する協力を行っているところであるが、これらを含め、企業の貿易活動に関連する各種制度、システムの全体としての状況、課題を鳥瞰的に分析し、それら全体の中でどの部分をどのように改善していくべきかを明らかにすることが、インドネシアの投資環境、企業の活動環境の改善を図る上で望まれている。

鉱工業開発調査部では、平成 13 年度から 14 年度にかけて連携促進事業として、わが国有識者を集め「市場強化のための制度整備に係る委員会」実施し、同委員会の中で、手続の簡素化等円滑化に向けた貿易制度改善に関する国際的な動向を踏まえ、途上国における本分野の現状・課題、及び協力ニーズを現地調査や委員会での議論を通して明らかにし、我が国、JICA の役割・協力の在り方を検討した。また、委員会活動の一環として貿易円滑化をテーマとするベースライン調査団をフィリピン、マレーシア、タイ、インドネシア、ベトナム、中国に派遣した。インドネシアにおいては当分野にかかるニーズを確認し、平成 15 年 11 月にプロジェクト形成基礎調査団を派遣し、先方実施体制の確認及び本格調査の実施可能性について確認を行った。

一方、インドネシア政府（経済担当調整大臣府）は本件について正式要請書提出の手続き中にあり、本件を実施するための省庁横断的な委員会の設置の準備も行っている。政府が本件を必要とする理由としては、現在の国家開発計画（PROPENAS）の期限が 2004 年までとされており、2005 年からの次期 PROPENAS に本件調査結果を反映したいという事情もある。

2. 先方実施機関

経済担当調整大臣府（Coordinating Ministry for Economic Affairs）

ただし、上記が関係省庁をとりまとめる形で委員会を設置する。先方案における関係官庁は、財務省関税消費税総局、商工省国内流通総局、商工省化学産業総局、商工省輸出振興庁、投資調整庁、関税輸出税率技術検討委員会、商工会議所、農業省、運輸通信省陸運総局、運輸通信省海運総局、フォーワダー協会、ジャカルタ市政府。

3. 調査目的

本調査においては、関係各機関を訪問し、開発調査の具体的な活動内容の検討のための情報収集、及び先方実施体制の確認を行うことを目的とした。

4. 調査団員

団長 片山裕之 鉱工業開発調査部工業開発調査課 課長代理
税関行政 岡本雅紀 東京税関監視部国際情報センター 統括調査官
技術協力行政 大江健二 経済産業省貿易経済協力局技術協力課 構造改革支援係長
担当 高林博史 鉱工業開発調査部工業開発調査課

5. 調査日程

11月2日	日	東京→Jakarta (片山、岡本、高林)
11月3日	月	9:50-10:30 JICA 事務所 11:05-12:10 経済担当調整大臣府 14:00-15:00 日本大使館 15:40-16:40 JETRO 東京→Jakarta 移動 (大江)
11月4日	火	9:05-10:25 財務省関税消費税総局 11:10-12:30 ジャカルタ税関 15:05-16:00 JICT 社
11月5日	水	8:00-9:00 ジャカルタ特別州政府 13:00-14:00 運輸通信省
11月6日	木	9:20-10:30 PT. Pelindo II 10:45-11:55 KOJA 社 13:55-14:50 インドネシアフォワードアー協会 16:10-17:50 JAL Cargo
11月7日	金	9:25-10:05 JJC (Jakarta Japan Club) 11:00-11:50 トヨタ (PT. TOYOTA Manufacturing Indonesia) 13:30-14:30 日本通運 (PT. Nittsu Lemo Indonesia Logistick) 17:00-18:00 東京船舶 (PT. TSK Samudera Indonesia)
11月8日	土	資料作成
11月9日	日	団内会議
11月10日	月	9:10-10:00 商工省 11:00-11:45 経済担当調整大臣府 14:00-15:15 JJC 16:05-16:25 日本大使館 17:00-17:30 JICA 事務所 Jakarta→東京 (岡本、大江)、→Bangkok (高林)

6. 調査総括

今回プロ形調査は、本格調査の実施可能性（必要な情報の取得及び所要時間調査実施の可能性）ならびに、インドネシア側の実施体制を確認することが目的であった。

開発調査の要請元となる経済担当調整大臣府では、Dipo Alam 副大臣から、本格調査を円滑に実施するためのステアリングコミッティの設立を謳う大臣令を準備中であること及び、今般訪問した全てのインドネシア側関係機関に、本プロ形調査団の来訪に関する同副大臣名の書簡があらかじめ送付されていたことなど、インドネシア側の本件への取組みに大きな期待を寄せている事が感じ取れた。したがって、先方の受け入れ体制には現段階で問題はないと見受けられることから、早期に大臣令が公布されるよう促した。また、同調整大臣府が準備中としていた正式要請についても、プロ形調査団の滞在中もしくは早期に援助受け入れ窓口である国家開発企画庁あてに手続きがなされる模様。

貿易に係る具体的な問題点については、関係機関、企業間で問題点を詳細に把握することが容易ではないことなどが、今次調査において発覚した。民間を含む各機関とも各ポイントにおける近視眼的かつ主観的な問題点の抽出しかなされていないように見受けられる。したがって、貿易全般の流れを踏まえた上で客観的に問題点を抽出することに努めることで、官民ともに効果的な問題解決策を見出せると思料される。については、本格調査の有効性は多大なものである。

今回は、関係機関として財務省関税消費税総局、運輸通信省、港湾公社、港湾運営企業、ジャカルタ特別州政府、商工省等を訪問し、本件開発調査の趣旨、調査実施の際の各機関からの支援の必要性を述べたところ、総じて本件調査の意義を評価し、積極的に協力していきたいとの姿勢が明らかになった。本件開発調査の実施に関して後ろ向きな態度を示す機関は皆無であった。

本格調査では、物（貨物及び輸送機器）の流れと情報（手続き）の流れという二つの側面において所要時間調査を実施することになるが、物の流れについては、これまでに JICA が実施してきた、あるいは実施しているインフラの調査結果やジャカルタ特別州の今後の計画に十分留意しつつ、これを補完するような調査とすべきこと、及び、港湾公社の業務範囲や運営会社の効率性に不明確な点が多く、港湾内・周辺で生じている問題の具体的な原因を究明することが重要であると言える。また、情報・データの流れについても、複雑であると思料されるどころ、複数の官庁で重複している手続きの内容や不必要な行政手続、職員・組織の能力など、問題を具体的に明らかにすることが必要である。

そのほかの議論としては、時間だけでなく貿易手続きに要する費用という観点からの調査が必要であるとの意見が出た。この点については、実際に輸出入

者等がどれだけの支出を行っているのかは、通常の貿易手続きの関係法、同政省令に加えて、正当な費用を明示している政省令を解明する必要があること、一部のコスト（運送費等）は輸出入者と業者の交渉で価格が決定されておりこれは経営上の秘密事項とされる可能性があること、及びその他の支出については支援国会合など国際社会から汚職が指摘されている状況に鑑みれば、正確な調査が困難な面が多いであろうことから本格調査の範疇からはずさざるを得ないと考える。また、本件の中で地方分権について言及ありたいとの意見もジャカルタ特別州から出されたが、これについては、経済政策支援の中のひとつのテーマともなっていることから本件からは除外したい。なお、本格調査の実施にあたっては、貿易投資環境改善に関する JJC の活動を随時フォローし、今回の訪問先を始めとする日系企業の意見を聞くこと、及び KADIN（全国レベルの商工会議所、今回商工省との協議に出席）やジャカルタ商工会議所（今回ジャカルタ特別州政府との協議に出席）からの意見聴取も、貿易の流れを把握する事及び現在する相対的な問題点を浮き上がらせるためにも有益であると考えられる。

7. 今後の予定

2003 年 11 月中旬までに、BAPPENAS から日本大使館を通じて、外務省に要請書が送付されれば、外務省・経済産業省による 11 月中の採択協議が可能。採択が決定の場合、12 月初旬に JICA インドネシア事務所長と経済調整大臣府担当副大臣との間で、S/W に署名。その後の本邦におけるコンサルタント選定を経て、2004 年 3 月中に本格調査団を派遣することが可能。

S/W 署名が 12 月中旬以降になる場合は、4 月下旬もしくは 5 月上旬の調査団派遣となる。

採択された場合、8 月までに提言の骨子を取りまとめ、中間報告とする。その後、年度末までに政策の実施についての行動計画の取りまとめ、及び本開発調査の成果普及等の活動を行う。なお、8 月までに骨子を取りまとめるのは、インドネシアの国家開発計画（2005 年から 5 年間）の策定の作業を念頭においた工程である。

議 事 録

JICA 事務所

2003年11月3日 9:50-10:30

大岩次長、本間所員、長谷川税関専門家

片山団長、岡本団員、高林

調査団より今回の調査目的、内容について説明した。

（大岩次長）本格調査においては団長がなるべく現地に滞在し、先方カウンターパートと適宜意思疎通を図りながら調査を進めることが必要と思われる。

（大岩次長）本調査に関連すると思われる動きとしては、IMF Economic Policy Packageにある貿易と投資の National Team に関して、まだ発足はしていないが、議論はしている模様、また貿易法案についても作成中との話。また、CGI においても投資に関しては以前から重要性の認識がされていたところで今般 working group が立ち上がりつつある。

経済担当調整大臣府

2003年11月3日 11:05-12:10

Dr. Dipo Alam (Deputy Minister), Ms. Endang Wukirsari (Deputy Minister's Assistance), Mr. Dalle Daniel Sulekale 他 1 名

片山団長、岡本団員、大岩次長、長谷川専門家、永江専門家、本間所員、高林

調査団より要請書の早期提出の要請及び今後のスケジュールについての説明を行うとともに本格調査の TOR 案についての説明等アジェンダに沿って説明、議論を行った。

【調査全般及び関連の動きについて】

（Dipo 氏）貿易に関する regulation が新しいものを含めて整理が必要。各 regulation の関係において矛盾、重複等がある可能性があり、これらの Mapping をして貿易円滑化の障害を明確にすることが必要との問題意識がある。

National Team for Investment and Export に関しては11月中には発足する予定。この Team の目的は各関係省庁独自の動きをコーディネートして、JJC の意見などを踏まえインドネシアの投資貿易環境の改善を目指すもの。

現在予算検討の時期にあり、今回調査においてもインドネシア側に予算措置が必要な場合は伝えていただきたい。必要があれば省の予算計画に組み入れる。

【Steering Committee (SC) について】

（調査団）SC の状況はどうなっているか。

（Dipo 氏）一度開催した。関係する省庁及びその担当者についてドラフトを作成した。JICA 側のコメントを考慮しつつ大臣令にて公文書として委員の氏名を行う予定。今週中には行う委員の確定を行う予定。

【モデル企業について】

（調査団）今回調査の基となった委員会の委員でもあったトヨタに協力を依頼し、「所要時間調査」のモデルとして協力の内諾を頂いている

（Dip 氏）インドネシアにとって重要な産業として車のほかに電子産業があげられるので、Panasonic をモデルとしてはどうか。

（調査団）トヨタもそうだが Gold Card の取得により通関関連については時間がかかっていない

事が想定される。いわゆる普通の企業を取り上げ、通関にかかる審査がされないケースを取り上げてみたい。

（Dipo 氏）了解した。モデル企業の選定も JICA にお任せする。

【TOR 案について】

<アジア諸国との比較調査について>

（Dipo 氏）AFTA 等を見据えて、他の ASEAN 諸国（特にタイ、マレーシアに興味があり）との比較調査を既存調査結果があればそれを用いて行い、問題点の Mapping の際にタイ、マレーシアと比べてどこが遅れているかという事を明らかにする事は可能か。

（調査団）今回の調査スケジュールを鑑みるとこれらの比較調査を入れると、スコープが広くなり時間的な制約からも難しいと思われる。しかしながら、貿易に関する現状の時間調査を行うため、その分析からインドネシアのどこに問題があるかは明らかにできる。また、調査において直接はふれる事は難しいが、10 月以降の Socialization のセミナー、ワークショップ等で取り上げる事は出来るかと思う。

（Dipo 氏）了解した。

<Trade Facility について>

（Dipo 氏）サバン島（ナングルアチェ州サバン島）などの保税倉庫や FTZ などの貿易にかかる設備や施設を今回の調査範囲に含める事は可能か。

（調査団）今回調査では対象が広がりすぎるため、直接的には含めることは難しいと考える。（注：過去に社調部がサバン島開発にかかる事前調査を実施したが、治安問題で、本格調査を見送ったことがある。）

（Dipo 氏）了解した。

<調査対象地域>

（調査団）今回の調査範囲は Jakarta 首都圏を想定しているがどうか。

（Dipo 氏）了解した。

<密輸>

（Dipo 氏）密輸に関しては、Team for smoothing flow of goods from port and airport で議論を行っている。これらに関しても調査に含めるかどうかは JICA 側で判断して頂いてよい。

（調査団）密輸に関して直接的な解決策を提示する事は今回調査では難しいと考える。しかしながら Cargo の検査にかかる時間を明らかにすることにより、貿易の円滑化と検査のバランスを考慮した上でリスクアセスメントという形ではふれる事は可能かと思う。またこれも調査後半段階でのセミナー、ワークショップ等でふれる事は可能かと思われる。

【今後のスケジュールについて】

（調査団）4 月から 5 月位に本格調査団が現地入りして調査を開始する事を想定しているが問題はないか。

（Dipo 氏）問題ない。

（調査団）そのためにも 11 月中に要請書を BAPPENAS 経由で EoJ に提出願いたい。

（Dipo 氏）了解した。また M/M 案については今週中に SC のメンバーを集めコメントを取りまとめ本間所員まで連絡する。

（調査団）今後のスケジュールとしては、11 月中に要請書の受領、東京での案件採択後、12 月の

早い時期に JICA インドネシア事務所と経済担当調整大臣府との間で S/W 署名を行いたいと考えている。その後 JICA 本部においてコンサルタントの調達手続きに入り、本格調査団は 5 月上旬に現地入りすることを想定している。

日本大使館

2003 年 11 月 3 日 14:00-15:00

岸本一等書記官、坂本一等書記官、高橋二等書記官

片山団長、岡本団員、長谷川専門家、永江専門家、本間所員、高林

調査団より対処方針資料を用いて、今回調査の目的、TOR 案等について説明を行うとともに、今後提出される要請書の本省への連絡、また採択後の手続きについて協力依頼を行った。

(坂本書記官) 港湾の調査においてはハードの整備に焦点を当て、港湾のキャパシティの拡大を意図している。これは港湾調査においては所要時間の内訳については細かく見てはならず、簡単に言えば入港する船の航路を一車線から二車線にするというもの。今回の調査との重複はあまり無いと考えている。また自動車ターミナルについてはインドネシア側では民間で整備する事を検討しているとのこと。

民間からは、1. 港のハード面の整備、2. 道路の整備 3. ソフト面の整備の 3 つ要望があげられている。今回の調査はタイミングの良い調査である。民間からの期待も非常に高い分野なのでしっかりとした調査をお願いしたい。

インドネシアにとって物の流れが良くなり、取引量が増える事によってこれまで以上に利益があがるという事に対する理解を促す事が非常に重要である。先方のメリットも踏まえて提言をするべきである。

(高橋書記官) 本格調査の位置付けとしては、JJC の出した提言のような関係機関に対する改善提言の知恵付けに近いものと理解した。インフラは対象外という事だが、必要な改善点等の指摘はしてもよいのでは。また、所要時間調査を詳しく行うべき。各過程でどのような理由でどれだけ時間がかかっているかを明らかにすることは重要である。

JETRO

2003 年 11 月 3 日 15:40-16:40

加藤次長、御田次長、古川次長

片山団長、岡本団員、長谷川専門家、正海専門家、本間所員、高林、

調査団より対処方針資料をもとに本調査の背景、目的、TOR 案について説明を行った。

(加藤所長) ハード、ソフト両面について改善が必要という点については、そのとおり。タンジュンプリオクのハードの遅れ、工業団地までの道路、また港湾近隣の道路の問題は指摘されており、98 年には 3 往復できた港-工場間の輸送が今では 1.5 往復しか出来ずに問題となっているとのこと。日系企業からみるとハードの問題は非常に大きく、ソフトについては Implementation の問題がある。監視があつたり、料金を多く払えば手続きは早くなつたりするようなので、どう調査するか、調査方法の検討が必要である。

全体を通して、どこがボトルネックとなっているかを明らかにするという事がとても重要である。(手続き等に時間がかかる過程とは、そこで食べている人がいるという事実があり)

何から手を付けて、どう改善をするかという事について現実的な提案をする事が必要であろう。

JJC の関税と課税の小委員会の進捗としては、大きな法改正以外（既存の制度の枠内）での提案についての協議を終えており、その政策提案が本当に実行されているかモニタリングし、個別の問題点を JJC が取りまとめて政府へ伝えるという段階にある。これらの実際の **Implementation** を妨げている原因を捉え、システムとしてどう改善するのかという提案は難しいが意味があることである。

他の ASEAN との比較を行い、例えばマレーシアではこうしたシステムの導入を行っているなどの比較をもとにインドネシアの問題点の指摘及び解決案の提示といったことは行わないのか。

(調査団) 今回の調査においては、具体的なインフラ面の整備まで提案することは行わないが、インフラ整備の必要性の指摘といったことは行う方針である。

(加藤所長) インドネシアにおいてはコーディネーションが問題である。輸出入において、例えば税関当局と MOIT、税関当局と農業省間などで双方の制度の調整等、対応すべきところについての指摘は重要である。

インドネシアの競争力という視点では、港湾の費用について労賃は安いのに費用が高くつくといったコストの問題も重要である。またそれらを含めた輸送の問題も重要であると考えられる。

(調査団) コストの面については、事実を把握する事は非常に困難であり、今回の調査の対象からは外して考えている。

財務省関税消費税総局

2003年11月4日 9:05 - : 10:25

Mr. Irwan Ridwan (Director of International Affairs), Mr. Ibrahim A. Karim (Director of Customs Techniques)他3名

片山団長、岡本団員、大江団員、長谷川専門家、正海専門家、本間所員、高林、

調査団より本格調査の TOR 案について説明を行い、本格調査における協力の依頼を行った。なお、会議後、岡本団員、長谷川専門家より Eddy 関税消費税総局長に対し本格調査について説明し、先方から協力する旨の回答を取り付けた。

【調査スケジュール、その他について】

(Mr. Irwan) 1994年にインドネシア大学経営研究所に委託をして通関時間調査を行ったが、輸入のみを対象にして1ヶ月以上かかった。(本調査にはコンサルタント10名を動員した。)

1994年の調査結果については後日長谷川専門家に手交する。

(調査団) 本格調査においては、5月上旬の調査団派遣を検討している。8月には一定の提言を取りまとめる。また、当時は EDI の導入がなされておらず現在では事情が変わっている、また WCO ガイドラインを対象としていないと思われるため、当時の調査期間などはそのまま参考には出来ないと思われるが、本格調査設計においては、1994年の調査及び JICA のフィリピン調査も参考にして調査団員数、調査期間、現地再委託の検討が必要であろう。

(先方) 本調査においては、コストに関する調査を含めるのか。これまで、手続き、時間、コス

トを含めた総合的なプロジェクトは行われていない。

（調査団）現在考えている、書類と荷物双方の流れを時系列に追う「所要時間調査」に加えて、各過程におけるコストを詳細に把握する事は、時間的制約からも非常に困難であると考えている。したがって、本調査においてはコストに関する調査は含めない予定である。

（先方）了解した。

【データの入手に関して】

（調査団）本格調査においては、通関時間調査に必要なデータや、手続き、政策についての情報提供をお願いする事になるが、問題はないか。

（Mr. Irwan）すべて入手、提供が可能である。ただし、事前に質問表などの形で必要なデータ、調査対象の手続き、政策等について当局まで連絡してほしい。特に政策に関する質問については、できるだけ早期に連絡して欲しい。

（調査団）了解した。コンサルタント契約終了後なるべく早い段階で必要なデータ等の提供についてお願いをする事としたい。

（Mr. Irwan）輸入については、すべて EDI 化しているため、書類手続きに関してはコンピュータによるデータの入手が可能であると思われる。本格調査においては、ここからデータをダウンロードして活用できるだろう。なお、輸出に関しては現在準備中であり、本格調査始動時までには完成している見込みである。

（先方）電子化データの入手においては、本格調査に必要なデータを抽出するアプリケーションを作成するよう電算局に依頼する。当総局の多くの局が絡む案件であることから、総局長の指示の下で実施する。

（調査団）手続きの流れに加えて荷物の流れを把握する必要があるが、こちらはどうか。税関の職員の協力は得られるか。

（先方）荷物の到着は、JICT 等でコンピュータデータを介して把握できるが、unloading の時間等の把握は manual で行う必要があるだろう。なお、ここについては Port Authority の管轄である。荷物の流れに関しては、他の機関に関係する部分が多い。通常輸入においてはデータ入手を manual で行う必要がある部分はそれほど多くはない。また調査の行われる 5 月は輸出においても manual で行うべきものは少ないと思われる。

税関に提出されるマニフェストに関しては EDI 化を進めており、問題はない。ただし他の機関に提出されるマニフェストに関しては、電子化されていない可能性が大きい。

【先方協力体制について】

（Mr. Irwan）経済担当調整大臣府が編成するステアリングコミッティのもと、税関内でさらにチームを作り JICA 調査団に協力したい。したがって、スムーズな実施を確保するため、随時本件進捗報告を頂くと共に、調査の始まる 3 ヶ月前には詳細を連絡してほしい。総局長名で正式チームを発足させる。また、必要があれば関係下部組織に対しても協力要請を伝達する。

Jakarta 税関

2003 年 11 月 4 日 11 : 10 - 12 : 30

Mr. Frans Rupang 他 13 名

片山団長、岡本団員、大江団員、長谷川専門家、正海専門家、本間所員、高林、

調査団より、本格調査の TOR 案及び調査スケジュールについて説明を行うとともに本格調査に対する協力依頼を行った。

【EDI について】

(Mr. Frans) 輸出の電子化については現在数社の輸出業者を対象に試験運用を行っており、2004 年 1 月から完全な本格稼働を考えている。

【検疫について】

(Mr. Frans) 検疫の手続きに関しては各検疫所において manual で行われている。検疫については植物、動物、魚の 3 種類がある。検疫所にも行った方が良さそうだ。

【ターミナルオペレーションについて】

(Mr. Frans) ターミナルオペレーションについては、コンテナヤードを運営する JICT 社と KOJA 社が、それ以外の地区においては PelindoII 管轄の下、100 以上はあろう在来船 terminal の operation を行うターミナルオペレーター (会社) が活動している。小さな船に関しては、在来船 terminal に行かざるを得ないので、大きな企業でも活用している。またこれらのターミナルオペレーターは大小含めて様々な下請会社がある (コンテナを扱う業者もある)。これらの企業では千人以上が働いており、各社で値段も異なり競争がある。また、これらの会社の間で、下請け、孫請けなどの複雑な事業形態が存在しており、税関における規制や手続きについても良く分かっていない業者もあり問題がある。この点については運輸通信省と話をしたらさらに情報が得られると思われる。

【その他の問題点について】

(先方) 港内の中の道路の狭さ、また交通渋滞も問題である。また、輸入業者の通関手続きに関する理解不足なども税関に要する所要時間が延びる原因となっている。(税関では HP で通関手続きの説明を載せているが、窓口における個別の対応に苦慮しているところもある。)

【通関時間の現状について】

(Mr. Frans) 2003 年 9 月から 10 月で行った税関での所要時間調査の結果 (各 channel 毎の平均時間) は以下のとおり。

red channel (要税関検査) 37 時間 20 分

green channel (通常審査) 3 時間 51 分

priority channel (gold card 制度適用) (検査、審査なしの優遇制度) 1 時間 9 分

なお、トヨタは gold card 制度が適用されている。

P. T. Jakarta International Container Terminal (JICT)

2003 年 11 月 4 日 15:05-16:00

Mr. Pollex Ting (親会社の Hutchison Port Holdings では Senior Manager Commercial), Mr. Albert Pang (Head of Operation), Yos Nugroho (Trade Manager Commercial (Ocean Terminal Petikemas)), Yenefri (Senior Manager Commercial)

片山団長、岡本団員、大江団員、長谷川専門家、本間所員、高林、

調査団より本調査の趣旨説明、本格調査の内容説明、本格調査における協力依頼を行った。

(Mr. Pollex) 最初のコンテナを本船からおろす時間は 15 分から 25 分と時間はかかっておらず、問題とはならないと考える。また、loading、unloading の作業を行うにあたって船の接岸バ

ースの割り当て調整を行っているため、バースの利用が重複する事はなく、本調査の対象とする問題地域には、ターミナルオペレーターは該当しないものとする。他方、荷物がコンテナヤードから出る際に、税関のチェックが必要であるが、チェックをしてもらう税関職員が、官署にいない事が多く、荷物が滞留してしまう。こちらは問題である。

(調査団) 本格調査におけるデータ収集等において協力は可能か。

(Mr. Pollex) loading、unloading の時間については manual で計測しデータをコンピュータにインプットする形で行われており、その後統計チームが分析を行い、オペレーションにかかる時間の管理を行っている。データの提供は可能である。本格調査において協力依頼を行う場合は、今回と同じ窓口を通して依頼をしてほしい。

(調査団) 日本側のコンサルタントチームが決定する 3 月以降に具体的な依頼をする可能性がある。よろしくお願ひしたい。

(Mr. Pollex) 了解した。

Jakarta Provincial Government (DKI)

2003 年 11 月 5 日 8:00-9:00

Mr. Hari Sandjojo Malang Joedo (Assistant Secretary for Economy), Mr. Muzahiem Mokhtar (Chairman, Jakarta Investment and Business Empowerment Board), Ms. Sarwo Handhayani (Head of Bureau, Bureau of City Infrastructure Administration), Mr. Donald D. Widjaya (Chairman Foreign Trade, Jakarta Chamber of Commerce and Industry (KADINDA)), Mr. H. Sukri Bey (Head of Economic Administration Bureau), Mr. Purba Berlian Hutapea (Head of Division for Technical Cooperation and Economic Services, Bureau of Inter-Municipal Cooperation), Ms. Endang Wukirsari (Deputy Minister's Assistance, 経済担当調整大臣府) 他 DKI より 6 名別紙参照、商工省より 1 名参加

片山団長、岡本団員、大江団員、永江専門家、本間所員、高林、

調査団より本格調査の背景、目的、TOR 案について説明を行い、調査における協力依頼をした。

(Mr. Hari) DKI では Jakarta 市内の渋滞緩和の対策として、モノレール導入の検討、道路の立体交差の検討を行っている。(モノレールについては、新たな公共交通機関の導入によって、人の流れをスムーズにし、市中の交通渋滞を緩和させる事が目的。来年から調査及び開発に着手予定で、2005 年に開発の第 1 フェーズを終了予定)

(Mr. Muzahiem) 本調査は我々にとっても利益のある調査である。輸入に関しては、港、税関など中央政府に加えて、DKI が管轄する部分もある。本格調査にあたっては、バペダ (Planning Office) を窓口とし、インフラ部分については、DKI の運輸通信(Bureau of Transport and Communication)、首都インフラ(Bureau of Urban Infrastructure、公共事業(Bureau of Public Works)の各担当局、貿易に関しては産業貿易事務所(Dinas Perindag Industry and Trade Office)、Economic Administration に話を聞くと良い。

(Ms. Sarwo) TOR 案について、2 点コメントがある。ジャカルタは大きな港を有し、ビジネスの発展に伴う輸出入の増大から大きな影響をうけるため、ジャカルタの受けるベネフィットの可能性を紹介して欲しい。というのは、地方分権化の動きの中で、自治令によって、輸出入による収入の一部を DKI でも収入として得られる事になっているが、実際は機能していな

い。こうした地方分権化にかかる部分を今回の調査に含められるか。

また、調査団からも説明があったように、例えば既に 2010 年に向けて向けての JABOTABEK (これが JABODETABEK (DEpok を加え) になるとのこと) の交通網についての DF/R が先週提出されている。こうした計画についての問合せはいつでも回答できるので、私 (Ms. Sarwo) まで問い合わせてほしい。なお、これまでの調査において、物の流れに特別焦点を当てているものではないが、本調査において活用してもらいたい。

(調査団) TOR 案に対するコメントは経済担当調整大臣府によって取りまとめていただくことになっているので、経済担当調整大臣府にコメントを伝えてもらいたい。

(Mr. Drs. Purba) インフラの整備や流通政策についてのデータの収集においては問い合わせて頂ければ協力をする。また各関係部局へのヒアリング等も可能である。

(調査団) 5 月に調査団が Jakarta で調査を開始するので、その際にまたコンタクトをさせていただく。

(Mr. Donaldi (KADINDA)) また輸出入にかかる問題については KADINDA (KADIN?) においても委員会を設置して議論をしている。先日港湾内のハイコストなどの問題についてセミナーを開催し、DKI の Mr. Sukri も講師として参加した。

港の中での Handling cost の高さに問題意識を持っている、港内手続きなどには関係機関が多すぎると考えている。手続きの更なる効率化、港のオペレーションの問題には、これから 3 年～5 年の間に解決をしてゆきたいと考えている。本調査においては、具体的問題点を抽出してほしい。必要であれば、輸出入に関わる KADINDA (KADIN?) 会員企業、関係業界団体を紹介する。Ms. リンダにコンタクトしてくればアレンジが出来る。

運輸通信省

2003 年 11 月 5 日 13 : 00 - 14 : 00

Mr. Dedi Darmawan (Head of Planning Bureau), Dr. Arifien Habibie (Deputy Assistant for Agro Industries, 経済担当調整大臣府), 他運輸通信省の航空、海運、計画の各担当局から出席、別紙参照

片山団長、岡本団員、大江団員、長谷川専門家、本間所員、高林、

調査団より本格調査の TOR 案の説明、及び本格調査時の協力依頼を行った。

(Mr. Deli) Pelindo II とスカルノハッタは組織としては国営企業省の下部組織となる。しかしオペレーションに関しては運輸通信省のコントロール下にある。

Pelindo II はタンジュンプリオク港を含めてインドネシアの港約 10 港を管理している。タンジュンプリオク港の P.T. Pelindo II の Branch Office がいわゆる "Port Authority" であり、商業部門の管理を行う。船舶の港への入港許可はこの Branch Office が行う。

公的部門については、運輸通信省のタンジュンプリオク港湾局内の Port Administrator が担っている。(運輸通信省の Director General of Sea Communication の下の Director of Guard and Risk of Sea の管轄)。

この辺りの組織の役割などについては、P.T. Pelindo II に聞くとさらに詳しい情報が得られる。

Pelindo II とスカルノハッタの President Director には本格調査に協力するよう伝える。

(Mr. Arifien) 港湾に係る JICA の開発調査 (The Study for Development of the Greater Jakarta Metropolitan Ports of Indonesia) において、港の道路の改善や、主に車用のターミナルの開発を提言している。本格調査においては、これらの調査結果を参照すると良いと思う。

(調査団) これまでの各種調査での提案事項について参照はするが、今回の調査で重要なのは現在の状況をしっかり把握する事にある。貨物と書類の流れを全体的に把握し時間調査を行う事によって、どこの部分の時間を短縮すべきか、どのような対策をとるべきかを調査するもので、これまでの調査とは目的が少し異なる。

P.T. Pelindo II

2003年11月6日 9:20-10:30

Mr. Abdullah Syaifuddin (President Director), Mr. Suprihat (Technical Director), Mr. Husein Latief (Senior Manager Bina Usaha),

片山団長、岡本団員、大江団員、永江専門家、本間所員、高林、

(先方) 現在当社に関係している JICA のプロジェクトは 3 つあり、一つは港湾にかかる開発調査、Ship Industry の調査、Domestic Shipping の調査がある。

(調査団) 港湾の活動にかかる組織に関して伺いたい

(先方) 政府組織として Port Administration がある。これは法の執行、安全、control of labor がある。機能としては港湾における関係機関の調整である。

Pelindo II は水域、陸地、ヤード、バースの管理を行っており、企業活動である。船舶に関しては、pilot、アンカー、バース、荷物に関しては loading、unloading、storage、その他では上下水道、電力の管理を行っている。Pelindo II は以前は Port Authority と言われていたが、現在はサービスプロバイダー、オペレーターである。

ターミナルオペレーターは loading、unloading を行っており、150 の会社があり 2 千万トンのカーゴを扱っている。14 のバースを各社に割り当てている。

(調査団) 本格調査においては荷物の流れと、書類の流れについて調査をするが、手続きについて教えて欲しい。

(先方) 船舶の入港にあたっては、一週間前に Pelindo II に通報を行う (pre-information) その後 general declaration を提出し、port administration の一部である運輸通信省の Director of Sea Communication により指名される harbor master にすべての船舶に関する書類一式を提出する。税関と協力をしてマニフェストの EDI 化を検討しているが、まだ実現していないようである。

船舶が到着したら Pelindo II に報告をする (general declaration)。これらは Pelindo II がプロファイルを行い管理をしている。一部の船会社においては、これが電子化されている。

(先方) 本調査は Pelindo II にとっても改善を行う上で有益な調査であり、一人の職員を指名し、電子データを提供するなどして協力を行える。

本格調査においては、事前にいつどのような調査を行うか事前に教えてほしい。

(調査団) コンサルタントが決まり次第改めてコンタクトする。

(先方) JICT、KOJA などのカーゴ以外の、在来船ターミナルに関しては、バースの割り当て等各会社が行うため、時間を把握することは難しいと思われる。

この他の問題点としては、渋滞を問題、夜には港湾内の作業が閉鎖されることが挙げられる。

JICT、KOJA はオペレーションのみを行っているが、データはすべて Pelindo II で把握している。

TPK KOJA (Terminal Petikemas Koja)

2003年11月6日10:45-11:55

Mr. Capt. Widodo (General Manager), Mr. Hamdi (DGM(Deputy General Manager) Operation), Mr. Koesbiyantoro (DGM Commercial), Mr. Vivano Yahya (DGM Finance and Administration), Mr. Achmad Syaichu (Marketing Manager)

片山団長、岡本団員、大江団員、永江専門家、本間所員、高林、

(先方) unloading に関しては、所要時間をすべての船舶に関して把握できる。Pelindo II には毎週月曜日にレポートをしているが、詳細は求められれば応じるがこちらから連絡はしていない。月次報告でカーゴの待ち時間は Pelindo II に報告している。必要なデータがあれば用意をするので事前に連絡をして欲しい。

船が入港する 1 日前に社内でオペレーションについて会議を行う。KOJA は loading、unloading、storages を行っており、loading plan、discharging plan を作成している。

税関後は KOJA が荷物を動かすが、書類手続きに関しては荷主が税関に直接行っている。

KOJA はマニフェストを受け取らない。荷物の中身に関しては詳細については把握する立場になく、商用マニフェストも入手していない。

KOJA の管轄下では、gold card 制度を適用している会社は 7 社である。

ターミナル内での荷物の滞在時間は荷主の都合によって延びることがある。

オペレーター (職員) に manual で時間をはかってもらうことは可能である。

荷主は、Web や電話でコンテナの状況を確認できるシステムとなっている。

必要であればカーゴの流れについて次回プレゼンを行う事は可能である。本間所員に資料を送る。また Web 等も参考にして欲しい。

GAFEKSI インドネシアフォワーダー協会

2003年11月6日13:55-14:50

Mr. Nararya S. Soeprapto (Secretary General)

片山団長、岡本団員、大江団員、永江専門家、長谷川専門家、本間所員、高林、

調査団より本格調査の目的及び調査内容について説明を行った。

(Mr. Nararya) GAFEKSI には現在少なくとも 2500 社が参加している (休眠会社等を含めた登録会社数は 3047 社)。会員企業には KADIN のメンバーもいる。主要フォワーダーはすべて当協会の会員である。会長は Mr. Chris Kanter、HQ はこのオフィスで、全国に 20 の支所がある。組織図上の役職者は会員企業の要職者である。なお、HQ の 1 階が Jakarta 支所。

JICA の Shipping Modernization の案件で、今年に入って 3 回アルメックの調査団が GAFEKSI を訪れている。Board member である Mr. Erik Satya (Ketua Kompartemen Multimoda : マルチモード部長?) がこの調査に関するチームを作り、調査対象の会員企業

50社を紹介した。この調査結果を Nikko ホテルでセミナーを開催した。同様の協力を本格調査においても行う事が可能である。

フォワーダーには International (JV)、Domestic、Local の3種類がある。International も本協会のメンバーであり、70社ある。

スカルノハッタには60社、タンジュンプリオクには少なくとも700社のフォワーダーがいる。

Mr. Soedjarwo Sudarmo (Kutua Kompartemen Hubungan Luar Negeri : 海外運輸部長) と会うと良いと思う。彼はチェンカレンの60のフォワーダーの Head である。

本協会の活動は、政府に対してフォワーダーに関する法令の策定の働きかけ、問題点の提示、解決策の進言、セミナーの開催である。1月に全国大会を開催する予定であり、役員を改選し(任期5年)、新しいワークプランを決定する予定である。

ASEAN Forwarder Association で時間調査を manual で行った事があり、本格調査においても、タイムデータを測定する事は可能と思われる。(なお、インドネシアにフォワーダーの労働組合はなく調査に支障はないとのこと。)

これらの依頼はこの建物の3Fにある training education center の人間を通じて行う予定。(調査団) 本格調査の前に質問等があれば本間所員を通じて質問をさせていただきたい。

JAL

2003年11月6日 16:10-17:50

調査団より本格調査の目的、内容について説明を行った後、JAL Cargo の活動及び問題意識をうかがい、現場の視察を行った。

【JAL Cargo について】

(先方) JAL Cargo の取り扱い荷物は、輸出に関しては60%が工業製品(電子部品、バイク部品などのパーツ類、電子機器の完成品など)、35%が水産物(主にマグロ)、5%がガーメント、輸入に関しては、90~100%がパーツである。取り扱う工業製品には、サンプルなど緊急性の高いもの、IC、半導体などの重さ当りの価値の高いものである。(自動車部品、電化製品など)

JAL 用のスペースは、ガルーダの倉庫の一部を他社と共同利用するという形で確保されている。また荷役は他社同様ガルーダの子会社であるガプラ社に委託しているが、同社には JAL 専属のスタッフを置き、絶えず監視しているのは JAL 位で、荷物の取り扱いにおいては他社よりサービスが行き届いていると考える。

【問題意識について】

(先方) 通関についての具体的な問題点については分からない。JAL として経験があるのは社用貨物ぐらいで、雨よけカバーに200%の関税をかけられたり、飛行機の補修用パーツに関税がかけられるという事ぐらいである。フォワーダーに行けば詳しい話が聞けると思われる。

インドネシアにおける問題点は、制度を作ってもその執行が人と人との関係において運用されるかどうかと思う。また、施設の未整備(手狭なうえ、道路の整備状況が悪い)、管理体制の不備(保安)、労働者の教育(精密機械などの荷物に腰掛ける、チップや賄賂社会が横行など)といった、(執行を含む)制度、施設、人材に問題があると考え。中国などと比べて

も、政府に「貿易」を促進しようとする姿勢が見られない。

作業者の荷物を丁寧に扱うという意識が低いことから生じる荷物のダメージに問題を感じている。日本から当地の工場まで、コンテナで届けられる海送に比べて、航空貨物は人手の介入が多い。なお、貨物のダメージについては、記録を残していないが、具体的にフレームとして上がってくるのは年に数件程度と思う。書類や荷物にかかる作業の速さだけではなく、こうした品質の維持も非常に重要と考えている。ただ、この国では一方に注力すると一方がダメになるという傾向がみられる（積荷作業の迅速化は荷物の品質維持が逆に悪くなるなど）。当社については、ガルーダ関連の会社（ガプラ社）から JAL 専属の社員の配置を受けており、同社員は JAL チームとして社内で特別なチームとして評価されている。また同チームには JAL が特別に教育・訓練を行っている。場所についても上屋の一番よい場所をガルーダから提供され、できる限り作業を監視するようにしている。スカルノハッタの問題を把握するには、JAL だけでなく、ガルーダも調査しないと十分ではないと思われる。

【時間調査の可能性について】

（先方）個別の時間についてコンピュータなどでは管理していないため、時間調査を行うとするとサンプリング調査しか出来ないと思う。JAL では飛行機から倉庫までの移動、及び荷物の保管以外（積み込んだ荷物のチェック委託先が行っているが JAL の管理）については、他社同様外部に任せており、ほとんどノートタッチである。仮に行う場合は通関代理店などをお願いをすることになるかと思われる。（入庫までは JAL、それ以降は委託先が行う）。

JJC (Jakarta Japan Club)

2003年11月7日 9:25-10:05

事務局長

片山団長、岡本団員、大江団員、長谷川専門家、本間所員、高林、

（事務局長）月曜日に通関・関税問題小委員会委員に会う予定となっているので、詳細はその時に聞いて頂きたい。今年7月と11月5日に投資環境改善にかかる JJC とインドネシア政府の政策対話の全体会合を行った。新聞でも報道されているように JJC から提言した半分以上の項目で対応がなされる等の進展が見られたが、政府の末端まで行き届いていないことも多く、今後どのように進捗のモニタリングを行っていくかが議論になっている。

9月中旬に経済政策パッケージにおいて IMF 卒業後の経済政策についてインドネシア自身によるロードマップが示された。項目として「マクロ経済の安定」、「投資・貿易・雇用促進」について、JJC としては一年間のインドネシアの活動をアセスメントシートをもとにモニタリングする（入手資料）。

（調査団）本格調査においてはインドネシア政府が実行可能なアクションプランを提案したいと考えている。

具体的な調査手法については今後契約するコンサルタントが決定する事となるが、時間調査においては日系企業のみを対象とすると所要時間が通常より短い結果が出る可能性があるため、日系企業以外の会社も対象をすることになると思う。しかしながら、日系企業が中心となるので本格調査においては JJC 会員企業の皆様にご協力を願いたい。なお、本格調査は来年の5月辺りから行う事を想定している。

(事務局長) トヨタも危機感を持っていると聞いている。車種別に国を割り当てて精算する事を検討しており、インドネシアでも大量生産を考えているようだが、確実に物(部品)が入ってくるのか、作ったものを出せるのかなど、物流部門で問題が多い。港内には車両専用のコンテナヤードも無いとも聞いている。

(事務局長) 日系企業を集めて、事前説明会を開く等の協力ができると思う。調査の PR が重要。

(調査団) 日系企業の抱えている一番の問題はなにか。

(事務局長) 貿易円滑化にかかる問題意識としては、各種設備を含むハード、インフラ、人材が目目の前にある問題と考えている。問題は多岐にわたるが、昨年インドネシア政府に対する意見具申活動においては、通関・関税問題、課税問題、労働問題、投資促進・SI 振興問題、電力問題の 5 つの小委員会を作り、インドネシア政府と議論を続けているところ。

(調査団) インドネシア国内での日系企業の状況はどうか。

(事務局長) 自動車は横ばいであり、家電はあまり活発でないと思う。電気・電子については完成品ではなく中間品を輸出しているようである。地場からの調達は主に農産物になるかと思う。

JJC の会員 (法人会員 400 社程度) には会費が割高ということもあり、中小企業が少ない。非会員の日系中小企業は 300 社ほどあり、来年度以降はこれらの中小企業の意見も小委員会に反映するような体制を検討している。インドネシアに進出している日系企業の数はおおむね横ばいである。

P.T. Toyota Motor Manufacturing Indonesia

2003 年 11 月 7 日 11 : 00 - 11 : 50

調査団より本格調査の概要を説明するとともに、本格調査における協力を依頼した。

(先方) 本格調査は、ハード、ソフトの問題に対しその分析を行い、問題点に対する解決策を提案すると理解したが、具体的にはどのようなアクションに結びつくのか。

(調査団) 本調査の主旨は、インドネシアが今後行うべき事を提示するもので、インフラ整備や法整備に関する具体的なプロジェクトに直接結びつくものではない。また、PROPENAS へのインプット等によりインドネシア側のコミットメントを引き出すものと言える。

【時間調査について】

(先方) TOYOTA として協力するのは時間測定のどの部分になるか。また調査期間はどれ位を考えているか。

(調査団) 書類、物の流れ両方についてランダムサンプリング調査として、すべての部分を対象とさせて頂きたい。通関に関しては WCO ガイドラインをインドネシアの実情にあう形でモディファイして活用する。また、TOYOTA のみならず他社もあわせて調査する予定。なお、時間測定の調査期間は 1 週間ほど数回行うことを想定している。

(先方) 1 週間あれば、大体すべての流れを捉える事は出来ると思う。なお、物の流れについては時間の測定は manual で行う事が基本になると思う。

【輸出入にかかる現状】

(先方) コンテナについては、港も箇所限定されていない。また、通関は Gold card を有しており、輸送についてはフォワーダーと契約している。ローラー船は港にそのスペースがない

こともあり使っていない。輸入台数が多ければ有利ではあると思う。

日本通運 (PT. Nittsu Lemo Indonesia Logistick)

2003年11月7日 13:30-14:30

調査団より本格調査の内容について説明を行うとともに、本格調査における協力依頼を行った。

【先方の活動、問題意識について】

(先方) インドネシアには日系のフォワーダーは、各メーカー専属を含めて20社ほどである。インドネシアにおける物流の問題点としては、**regulation** があって無いようなものであるということや、港から工場までの輸送インフラ整備の遅れが挙げられる。

また、税関にかかる問題が一番であり、納期の予測が難しい事にある。航空貨物は海上貨物に比べて厳しいリードタイムが求められているが、最近のビジネスパターンでは、海上貨物においても厳しいリードタイムが求められる。このような要求がある一方でインドネシアでは依然として所要時間を航空、海上ともに予見する事は困難である。

通関に関しては業者の PC 上で時間を追う事が出来る。しかし、貨物が港についたかどうかは PC 上では分からない。入港の情報については税関につながっている。マニフェストにより入力されデータで送られているとのことである。

コンテナの CY 内での配置については電子化がなされており、港に行けば PC 上でどこにあるかなど、貨物の現状が確認できる。しかし、無計画にコンテナをターミナル内で移動していることから、引取り時に搬出表に書かれている場所にコンテナがなく現場で探さなければならない事がある。

当社は、在来船ターミナルでの通関、搬出も行っている。

(調査団) 税関に関する問題が一番大きいと伺ったが、JJC など通じて改善されているのではないか。

(先方) そのとおりである。貿易上の不都合はどうしても税関を代表として述べてしまう傾向にある。税関以外にも問題は多々ある。

【本格調査での協力について】

(調査団) 本格調査は、コンサルタントが行う事になるが、その際、手続きや関連法制の聞き取り、計測の方法の相談にのって頂きたい。また、調査段階において、計測を統計的に行うことになるが、本格調査においてもご協力を頂きたい。

(先方) 了解した。荷降ろしの部分については荷主の話となるので難しいが、CY を出て工場に輸送するまでのどれ位の時間がかかるかといった、トラックの所要時間の把握には協力が出来る。調査時期に関しては、4月は日本の年度明けで取引が若干減るが、5~8月の間は平常どおりである。

【空運について】

(調査団) 昨日 JAL を訪問して空港内の所要時間の把握は港と比べて難しいと感じている。

(先方) 日通グループでは、Nittsu Lemo Indonesia Logistick (現地資本(Lemo 社)10%) が海運を中心に、PT. Nippon Express Indonesia (現地資本(SRT 社)50%) が空運を中心に扱っている。物が入ってから時間の計測を行う場合には当社から Nippon Express Indonesia へ依頼を行う事が出来る。

（調査団）本格調査は5月頃から始める予定だが、それまでにコンサルタントチームから改めて協力依頼をさせていただきたい。

PT TSK Samudera Indonesia（東京船舶）

2003年11月7日17:00-18:00

調査団より、本格調査の内容説明と協力依頼を行った。

（調査団）本調査で港湾関係機関を訪問しており、計測するポイントの明確化とどの組織がそれらの手続きを管轄しているかを明らかにすることがまず必要と考えている。入港届などの必要手続きと関係機関についてお聞かせ願いたい。

（先方）手続きに関しては、インドネシア側のパートナーである Samudera Indonesia 社に任せていたこともあり、本格調査においては関係者からも情報を集めてお伝えしたい。マニフェストの税関提出が来年1月から EDI 化すると聞いているが、船社の PC からつなげられるのかは不明である。

【抱えている問題点】

（先方）インドネシアにおいては、他のアジア諸国と比べて loading、unloading にかかる稼働率が 50% くらい低いにも関わらずコストが高い（インドネシア：一時間コンテナ 18-19 本、韓国、シンガポール 30-40 本）。ボリュームディスカウントなどもない（JICT の Pollex 氏も対応はあまり良くない）。JICT も KOJA も交渉の余地がない。2年に一度料金を改訂するとしており、ハチソングループがはいり、値段が高くなってきている。

在来船ターミナルについては効率が悪いと聞いている。東京船舶は使用していないが料金が安いという事で研究はしている。JICT II は近海の小さい船が中心である。JICT I は船が多く、KOJA はこれと比較すると少ない。

また、接岸の8時間前までに荷物を用意しなければならない点も問題である。（シンガポールなどではぎりぎりまで可能）。この点に関しては、KOJA は若干ネゴが可能であるが、JICT は無理である。東京船舶の船は通常週半ばと、週末の2回到着するが、週末の方が荷物が集まる傾向にある。

コンテナについてはトランスター方式で決められたベイに置かれている。時間はかかるが問題はない。しかし、CY 内で移動した履歴を記録していないため、輸入時のコンテナの置き場所がごちゃごちゃになってしまう事はある。

貨物量が増えているわけではなく、貨物基地としての効率が落ちていることによる混雑があげられる。新しい港を作るという話もあるようだが、その前に既存施設の整備の方が重要ではないか。コンテナの保管場所がチャクン辺りに集中しているが、インフラ整備が遅れているため、交通渋滞が多く港からの運送に時間がかかり予見が出来ないなど陸側の効率も悪い。

船の運航について問題が出ていない。沖で待っている船は在来船が主であり、荷物待ちをしているものである。コンテナ船はバースウィンドウ（割り当てバース、時間）が早期に決まっているのでコンテナ船については問題はない。スケジュールどおりこない船は問題となる。またガントリーの故障等の荷役機材の問題は現在はあまりない。

【本格調査における協力について】

(調査団) 本格調査においてはコンサルタントチームが5月頃から調査を行い、時間調査を行う事となるが、入港届の時間等の把握でご協力を頂きたい。

(先方) 了解した。古いものに関してはデータを出す事は難しいが、調査期間中のデータを取る事は可能である。船の動きに関して時間を追うことは難しくない。書類については、入港届くらいか。マニフェストについては後から提出している。

MOIT (Ministry of Industry and Trade)

2003年11月10日9:10-10:00

Mr. Andreas Anugerah (Director, Directorate of Export and Import Facilitation), Mr. Donald D. Widjaya (Chairman Foreign Trade, Jakarta Chamber of Commerce and Industry (KADINDA)) 他DKIよりMr.プリオ・スシロ (Planning Office)、MOITより3名 (DG of Domestic Trade, DG of Export Development) 出席

片山団長、岡本団員、大江団員、永江専門家、本間所員、高林、

調査団より、本格調査の概要の説明を行うと共に本格調査における協力依頼を行った。

(Mr. Andreas) MOITにおいて、本件はDG of Cooperation in Trade and Industry、NAFED (DG of Export Development)、DG of Foreign Tradeの3つが関係すると思われる。

本調査に協力する用意はある。他方で技術協力はすべてBAPPENASを通して政府として申請され、Blue Bookにも登録される必要がある、大丈夫か確認したい。

現在MOITにおいては輸出入手続きの簡素化について、2005年をめどに進めているところである。これは財務省の税関、租税、Pelindo、検疫所、銀行セクター、DKIと協力をして進めているところである。この中の議論では、手続きの簡素化は現実的なものをジャカルタのみではなくインドネシア全体で行うべきとしている。手続きの申請などを一括で行ない、各機関の間でデータのやり取りをできる仕組み(シングルウィンドウ)を作りたいと考えている。

また、WTOにおいても議論となっているe-commerceについてはインドネシアでは関係機関を含めて、特に地方において準備が出来ていない。ITの活用は、輸出入量が多い、関連のある中央機関に限られると考えている。

本格調査において、ライセンス発給に関する情報提供は問題ない。上記手続き簡素化のプロジェクトの中で国際化を進めているところである。

(調査団) 本調査は円借等ではないのでBlue Bookとは関係のないものである。インドネシア政府からの要請は経済調整担当大臣府からBAPPENASに出される。

また、本格調査ではまず現状調査を行い、その後必要な提案を行うことになる。シングルウィンドウ化を検討する上での基礎的なデータとして用いられるのではないか。

(Mr. Andreas) MOITを中心に実施している手続き簡素化のプロジェクトと本格調査は方向性が同じなので協力ができる。両者の調整を行いたいので、事前に一度話し合いを持ちたい。

また、MOITの法律や政省令、政策についてのレビューが重要であると考えている。

(調査団) 了解した。本格調査の最初の段階(2004年3月か5月)で、MOITに連絡を取り、話し合いをしたい。

経済担当調整大臣府

2003年11月14日 11:00-11:45

Dr. Dipo Alam (Deputy Minister), Dr. Arifien Habibie (Deputy Assistant for Agro Industries), Ms. Endang Wukirsari (Deputy Minister's Assistance), Mr. Dalle Daniel Sulekale 他1名

片山団長、岡本団員、大江団員、長谷川専門家、永江専門家、本間所員、高林

調査団より、各関係機関を訪問しどの機関からも協力を得られるとの実施体制の確認ができたことを報告し、M/Mの確認及び相互の署名を行った。

Dipo Alam氏よりは、地方分権などを踏まえて他のエリアも対象としたいが、調査団の説明のおおりの大規模な調査かつ時間が限られているので今回は対象から外すということで先方から了解したとの発言があった。

なお、調査団より改めてBAPPENASへの要請書の早期提出の必要性を説明し、了解を得た。

JCC (Jakarta Japan Club)

2003年11月10日 14:00-15:15

冒頭、調査団より今回プロ形の目的および本格調査の内容を説明し、コンサルタントチームへのアドバイスや政策提言へのコメント等、JCCから本件調査活動への支援をお願いし、了承された。先方からの発言は以下の通り（【】内のあるものは調査団からのコメント）

- 投資環境改善に係るJCCとインドネシア政府の政策対話は、2001年9月のメガワティ大統領訪日時に端を発し行われたもの（同年11月から対話開始）。JCCでは通関問題、労働問題、電力問題、中小企業問題、課税問題の5つの小委員会を設けて、随時議論を続けている。さらに2~3ヶ月に一回の割合で全体会合を経済担当調整大臣府他との間で実施。今回の11月5日の全体会合では当方が提案していた79の改善項目のうち42項目について政府の対応が明確となった。しかし、この42項目のうち、末端まで指示が行きわたり、実行されているのは、個人の感覚としては15パーセント程度にとどまると思う。ドロジャトン（経済担当調整大臣府副大臣）はこの出来事を「投資環境整備」ということでPRしているが、現場で改善に繋がっているかモニタリングをしてみないとわからない。
- 書類の流れ、貨物の流れでどこがボトルネックになっているのかわからない。昔、JCCでも貿易に関わる物の流れ、手続き・情報の流れのフローチャートは作ったことがある。会員企業の本来の業務がある中では、時間測定までは行えなかった。特に、モノの動き、情報の動きの両者を照らし合わせたものはない。調査に期待している。
- 調査は、他の国と比較することができるのか？投資を行う国々の参考になればとも思った。保税倉庫の話にみられるように、折角良い制度を導入しておきながら手足を縛られる要因があるのなら、他国に投資をする等の投資先選定の判断材料としても活用できればと思っている【こうした本格的な調査は他国においても行っておらず、また、各国で制度の違いや、ハードウェア（施設）の違いがあり、単純な比較は困難。フィリピンにおいては最近JICA主導で通関関連部分だけを対象として実施したことはある。】
- 所要時間を調査する際には何が問題なのかもちゃんと調査して欲しい。いい面も悪い面も両方記述して欲しい 例えば、税関も悪い面はあるが、申請書類に不備のあった場合など、輸

入者の落ち度から発生する問題もある。

- このほかの問題としては、不正貿易防止のために貨物をランダムに取り出して、レッド・チャンネル（実物検査）に選定しているが、レッド・チャンネルに選定される貨物は日系企業のものが多いと感じている。【グリーン・チャンネル（審査、検査なし）の選定を増やせば、貿易の促進につながるが、不正貿易防止と矛盾する問題がある。優良輸入者のリストを拡充してするなど、リスクアセスメントの手法が考えられると思う。】
- 通関の手続きがわかりにくい関税評価も厳しくなっている。
- 所要時間調査の結果を想定すると電算化されている部分は、時間は短く、他方で書類で行う場合はオリジナルでなければならないとか、人と話さなければならない箇所（項目）があり、時間が長いのであろう。税関の所でも貨物が検査して胃（レッド・チャンネル）された後に、実際の検査まで平均3～4日待たされることがある。
- コストに係る調査は対象外か（【そのとおり】）
- 【船社からの聞き取りでは、コンテナターミナルには問題がないようであるが。】ターミナル自身が、出航の8時間を前に、入庫を締め切るため、結果として、船の運航に支障を来していないということであろう。

こののち、当方より、本格調査団が3月にも来イする日程を検討していることを説明し、必要な助言等をいただけるようお願いして、会議を終えた。

日本大使館

2003年11月10日 16:05-16:25

岸本書記官、坂本書記官、高橋書記官

片山団長、岡本団員、大江団員、本間所員

冒頭、調査団より今回の調査結果を報告し、タンジュンプリオクのターミナルオペレータも含め、インドネシア側のカウンターパートのほとんど全てが本件を前向きに進めたいとの表明があった旨報告するとともに、今後のスケジュールについて説明。

- コストについては調査対象とすることはできないのか？ 正規の料金を調べるだけでも意味があるように思える。【コストに関してはアンダーテーブル等もあり、実態等を把握することは困難。正規のコストにおいても、例えばフォワーダーや陸送については、業者間の交渉により価格が決められており、正確な金額の把握は困難である。平均で数値を出すというわけにもいかない。】
- 私見となるが、ODA はインドネシア側でなく、我が国の日系企業にも裨益するものとなる環境にすることが重要。今回もソフト面の改善と言うことで意義がある。JJC との調整の上進めて欲しい。

JICA 事務所

2003年11月10日 17:00-17:30

加藤所長、大岩次長、永江専門家、

片山団長、岡本団員、大江団員、本間所員

冒頭、調査団より今回の調査結果について報告するとともに、今後のスケジュールについて説

明。

調査団が想定していた、8月末の中間報告の提出について、新しい国家開発計画の策定は、大統領の交代よりも大きく遅れる可能性があるとの情報提供があった。また、この調査との関連では、港湾のリハビリが運輸通信大臣の一番の関心事項になっていることなどが紹介された。また、現在進めている ODA タスクフォースの中では、広報が大きな話題になっており、この調査においても広報ということを入念に入れて実施して欲しいとの話があった。

その他、加藤所長からのコメントは以下の通り；（【】内は返答）

- 政策提言を行った後の方向性は？【JICA 人材育成、制度改善等の分野において、技協の部門で引き受けるものがあれば協力を行う。】
- 訪問先に裁判所は入っていないのか？裁判沙汰になると、裁判において情報開示をしなければいけないのに、そうしたことが行われないので、どの行為が正当なのかがわからなくなっている。【租税裁判所における問題と聞いている。本格調査の対象は貿易手続きである。】
- 港湾の運輸管理関係では、過去 JICA でも調査を行っている。社会調査部と相談、調整をして欲しい。ジャポタペックに工場があり、港からの輸送は、昔は3往復できたものが1往復しかできないとの話も聞く。
- ジャカルタの特別州を訪問する関係は？【工業団地があるカウワン迄の道のり等、地方公共団体が所管する部分も調査を行うことから、今回の調査について説明及び協力依頼を行った。】
- セミナー、シンポジウムの開催を通じ、調査結果を踏まえて策定される提言のPR活動をしてほしい。広報活動は重要。そのセミナー等に政府の人間等もよぶのも一案。

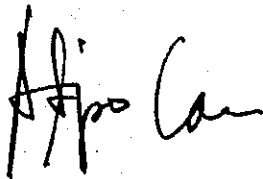
以上

別添 プロジェクト形成基礎調査団 M/M

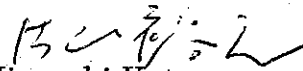
Minutes of Meeting
Of
The Project Formulation Study
For
The Study on Trade Related Systems and Procedures
In
Republic of Indonesia

Agreed upon between
The Coordinating Ministry for Economic Affairs
And
Japan International Cooperation Agency

Jakarta, November 10, 2003



Dr. Dipo Alam
Deputy Coordinating Minister for
Economic Affairs
The Coordinating Ministry for
Economic Affairs



Mr. Hiroyuki Katayama
Leader of the Project Formulation
Study Team
Japan International Cooperation
Agency

The Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") dispatched the Project Formulation Study team headed by Mr. Hiroyuki Katayama from 2nd to 10th November, 2003 (hereinafter referred to as "the Japanese side") for the Study on Trade Related Systems and Procedures (hereinafter referred to as "the Study").

Japanese side and the Representatives of the Coordinating Ministry for Economic Affairs, the Republic of Indonesia (hereinafter referred to as "the Indonesian side") had a series of discussions, and this document sets forth the main points agreed in the discussions.

1. Procedure for the application

The Japanese side explained that after the Government of Japan receives the official Application Form for Japan's Development Study Program and decides the implementation of the Study, it shall take at least about three months to start the Study.

Both sides understand that the Study should start as soon as possible.

For this reason, it is highly desirable for Indonesian side to submit the Application Form to Japanese Embassy within November.

2. Study Schedules

Regarding the schedule for the Study, the final recommendation should be submitted by August. And, as a 2nd phase, the Study should be carried out for facilitating the implementation for the proposed recommendation as a part of the Study.

3. Terms of Reference of the Study

Concerning the Terms of Reference (TOR) of the Study, both side agreed on the contents of TOR as described below:

[Purpose of the Study]

The objective of the Study is to make recommendations for improvement of trade system and procedures in terms of effectiveness and efficiency in order to facilitate trade and investment activities in Indonesia.

[Study Area]

Study activities shall be implemented in Jakarta Metropolitan Area

[Scope of the Study]

1. Studying a current condition

1-1. Review the current situation of export and import

1-2. Study and analyze cargo processes and document procedures for export and import

(Entire processes/procedures; automated and non-automated processes, the processes in each organizations, terminal operation at the port and official requirements, etc.)

1-3. Study and analyze the institutional aspects of export and import

(Reviewing trade-related policy, laws and regulations, role of each organizations, human resources, infrastructure and others)

1-4. Measure and analyze the required time for export and import in each processes and procedures

(Including procedures of customs and quarantine services, as well as other procedures implemented along with those processes: "The Guide to Measure the Time Required for the Release of Goods" developed by the World Custom Organization shall be applied on the study of custom procedures.)

* "export" means the distribution of cargoes/goods from the departure of cargoes/goods in firms' warehouses up to the cargoes/goods loading on ship/airplane

* "import" means the distribution of cargoes/goods from the arrival at the seaport/airport up to firms' warehouses

* the Study exclude the survey and recommendation on the traffic control on the sea

2. Mapping and identification of the problems and analysis

2-1. Identify and analyze the issues for trade related procedures and processes

2-2. Identify and analyze the issues for trade related institutions

2-3. Make recommendations for improvement by analyzing the result of 2-1. and 2-2.

(such as trade-related regulations, coordination among related agencies,

human resources, infrastructures.)

3. Holding workshops and seminars

3-1. Discuss and finalize the recommendations by holding workshops

3-2. Disseminate the out put of the recommendations by holding seminars

4. Making the action plans for the recommendations

4-1. Develop the action plans for realizing recommendations