

独立行政法人 国際協力機構

インドネシア国 経済担当調整大臣府

## インドネシア国首都圏貿易環境改善計画調査

# FINAL REPORT

要約版

2005年3月

(株) 日本港湾コンサルタント

(株)パシフィック コンサルタンツ インターナショナル

経済

JR

05-035

## 序文

日本国政府はインドネシア国政府の要請に基づき、同国首都を中心とした貿易環境を改善するために必要な開発調査を行うことを決定し、独立行政法人国際協力機構(JICA)がこの調査を実施しました。

JICA は株式会社日本港湾コンサルタント社および株式会社パシフィックコンサルタントインターナショナル社により構成される調査団（団長：日本港湾コンサルタント 山下生比古氏）を2004年2月から2005年2月の間、4回にわたり現地に派遣しました。調査団はインドネシア国政府関係者との協議、民間の関係者との意見交換、所要時間調査を含む実証的調査を実施し、帰国後の国内作業を経て、ここに本調査報告書完成の運びとなりました。

この報告書がインドネシア国の貿易環境改善ひいては貿易の促進に寄与するために広く活用されること、また両国の友好関係の強化に貢献することを願います。

最後に、この調査にご協力、ご支援いただいた関係の皆様にご心から感謝いたします。

2005年3月

独立行政法人国際協力機構  
理事 伊沢 正

## 伝達文

独立行政法人  
国際協力機構  
理事 井沢 正 殿

ここにインドネシア国首都圏貿易環境改善計画調査報告書を提出できることを光栄と考えます。

株式会社日本港湾コンサルタントおよび株式会社パシフィックコンサルタンツインターナショナルによる調査団は、国際協力事業団の事業実施契約に基づき、平成16年2月から平成17年3月にかけて、4回の現地調査とそれに関係する第3国調査および日本における国内調査を実施しました。

調査団は、現地調査の結果並びにインドネシア側のカウンターパートとの意見交換に基づいて、タンジュンプリオク港とスカルノハッタ国際空港における貿易環境改善を実現するための提言を策定し、改善方策のためのアクションプランと併せて報告書を取りまとめました。本報告では手続き関連の問題の改善方策に加えて、交通インフラへの投資についても、その重要性を指摘していますので、併せてご報告いたします。

インドネシア国経済調整大臣府ならびにその他関係機関に対し、調査団がインドネシア国滞在中に受けた御好意と惜しめない御協力について、調査団を代表して心からお礼申し上げます。

また、国際協力機構、外務省、経済産業省および在インドネシア国日本大使館に対しても、現地調査の実施および報告書の作成に当たって、貴重な御助言と御協力を頂きました。ここに深く感謝致します。

平成17年3月

インドネシア国首都圏貿易環境改善計画調査  
団長 山下 生比古

[Final Report 要約版]

インドネシア国首都圏貿易環境改善調査  
目次

略語リスト

貿易円滑化 [ 簡略版 ] .....	A - 1
調査結果の概要 .....	ES -1

**PART 1 貿易環境改善調査**

1. 調査概要 .....	1.1.1
2. 現況調査 .....	2.1.1
2.1 輸出・輸入制度の現状 .....	2.1.1
2.1.1 貿易発展円滑化への法制・行政面での諸努力 .....	2.1.1
2.1.2 関係官庁間の行政機能分担 .....	2.1.5
2.1.3 税関による貨物検査と通関手続き .....	2.1.6
2.1.4 税関改革 – その現状と将来 .....	2.1.9
2.1.5 通関業務における EDI の概要と課題 .....	2.1.10
2.2 輸出入インフラと貿易の現況.....	2.2.1
2.2.1 インドネシア国輸出入の全体像 .....	2.2.1
2.2.2 インドネシア港湾の港湾システムとその通過貨物量 .....	2.2.4
2.2.3 空港施設と貿易量 .....	2.2.22
2.2.4 内陸輸出入施設と道路交通 .....	2.2.31
2.2.5 フォワーディング業 .....	2.2.38
2.3 輸出入貨物と書類の手続きに要する時間調査 .....	2.3.1
2.3.1 時間調査の設計 .....	2.3.1
2.3.2 時間調査の実施 .....	2.3.5
2.3.3 調査結果の分析 .....	2.3.8
2.4 アンケート調査にもとづく通関および貿易関連手続きの問題分析 .....	2.4.1
2.5 タイとマレーシアにおける貿易環境との比較調査 .....	2.5.1
3. 現状分析と改善への障害確認 .....	3.1.1
3.1 輸入/輸出貿易での法制ならびに行政システム .....	3.1.1
3.1.1 改善戦略策定上の基本的目標 .....	3.1.1

3.1.2	貿易円滑化の行動・手法	3.1.1
3.1.3	関係各官庁の改善計画	3.1.1
3.1.4	貿易円滑化に向けて更なる留意を要する法制並びに行政面諸事項	3.1.2
3.2	貿易・通関関連の問題点	3.2.1
3.3	通関処理の円滑化と利用者へのサービス	3.3.1
3.4	港湾インフラ整備と改善の要請	3.4.1
3.4.1	海上輸送に関する政策	3.4.1
3.4.2	貿易促進を妨げる港湾関連要素の分析	3.4.2
3.4.3	タンジュンプリオク港の現状分析	3.4.3
3.5	空港インフラストラクチャー	3.5.1
3.5.1	ハードウェア面	3.5.1
3.5.2	ソフトウェア面	3.5.3
3.5.3	制度面	3.5.3
3.5.4	運用・組織面	3.5.4
3.5.5	セキュリティ面	3.5.5
3.5.6	第3国貿易環境調査	3.5.6
3.6	内陸輸出入施設と道路網	3.6.1
4.	貿易円滑化への改善計画	4.1.1
4.1	行政機能および手続きの徹底的改革	4.1.1
4.2	港湾とインフラの改善行動計画	4.2.1
4.3	空港制度・施設の改善計画	4.3.1
4.4	内陸輸送の改善行動計画	4.4.1

## PART 2 提言と行動計画

1.	背景	R-1
2.	調査結果の指摘事項	R-1
3.	提言	R-8
4.	貿易円滑化の構造図	R-10
5.	行動計画	R-10

略語リスト - LIST OF ABBREVIATIONS

2A1	: Bukti Pelayanan Pemanduan / Scouting Service Receipt
2A1.1	: Bukti Pelayanan Telepon Kapal / Vessel's Telephone Service Receipt
2A2	: Bukti Penambatan Kapal / Ship's Berthing Receipt
2A3	: Bukti Pengisian Air Kapal / Vessel's Water Filling Up Receipt
3PL	: Third Party Logistics

**A**

AAGR	: Annual Average Growth Rate
ACS	: Access Control System
ACTV	: Air Cargo Transshipment Village
ADB	: Asian development Bank
ADPEL	: Administrator Pelabuhan
AFACT	: Asia Pacific Council for Trade Facilitation and Electronic Businesses
AFAM	: Air Freight Association of Malaysia
AFTA	: ASEAN Free Trade Area
AHTN	: ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature
AHTN	: ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature
AICO	: ASEAN Industrial Cooperation
AIS	: Automatic Identification System
AMCAM	: American Chamber of Commerce
ANGKASA PURA	: Airport & Air Traffic Service Company
AP	: Analyzing Point
AP I/II	: PT. (Persero) Angkasa Pura I/II
APBN	: Anggaran Pendapatan & Belanja Negara / State Revenue & Expenditure Budget
APEC	: Asia Pacific Economic Co-operation
API	: Angka Pengenal Impor / Import Identification Number
APIT	: Angka Pengenal Impor Terbatas / Limited Import Identification Number
ARR	: Arrival
ASEAN	: Association of Southeast Asian Nation
ASEM	: Asia - Europe Meeting
AWB	: Airway Bill

**B**

B/C	: Bea / Cukai - Customs / Excise
B/L	: Bill of Lading
B2B	: Business to Business

B3	: Bahan Beracun & Berbahaya / Poisonous & Hazardous Material
B737	: Boeing B737
BAPEKSTA	: Badan Pelayanan Kemudahan dan Pengolahan Data Keuangan / Agency for Finance Data Processing and Export Facilitation Services
Bappenas	: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional / National Development Plan Agency
BBM	: Bahan Bakar Minyak / Oil Fuel
BBS	: Bahan Baku Serpih / Chip Raw Material
BBS	: Bulletin Board System
BEI	: PT. Bank Ekspor Indonesia Persero
BKPM	: Badan Koordinasi Penanaman Modal / Capital Investment Coordination Board
BM	: Bea Masuk / Import Duty
Bongkar	: Unloading
BOP	: Barang Operasi Perminyakan / Oil Operation Goods
BOR	: Berth Occupancy Ratio
BP-B	: Bay Plan Bongkar / Loading Bay Plan
BPEN	: Badan Pengembangan Ekspor Nasional / Agency for National Export Development
BPIB	: Balai Pengujian dan Identifikasi Barang / Office of Goods Examination and Identification
BPOM	: Badan Pengawasan Obat dan Makanan / Agency for Food & Drug Supervision
BPPCP	: Bukti Pembayaran Pabean, Cukai & Pajak / Customs, Excise & Tax Receipt
BPRP-In	: Bukti Pemakaian Ruang Penumpukan Barang Masuk / Receipt Usage of Piling Up Site for Incoming Goods
BPRP-JD	: Bukti Pemakaian Ruang Penumpukan - Jasa Dermaga / Receipt Usage of Piling Up Site – Dock Services
BPRP-Out	: Bukti Pemakaian Ruang Penumpukan Barang Keluar / Receipt Usage of Piling Up Site for Exit Goods
BPS	: Badan Pusat Statistik / Central Statistic Bureau
BSE	: Booking Stack Export
BSN	: Badan Standardisasi Nasional/ National standardization Agency
BTBMI	: Buku Tarif Bea Masuk Indonesia / Indonesian Import Duty Tariff Book
BULOG	: Badan Urusan Logistik ( State Logistics Agency )
BUMN	: Badan Usaha Milik Negara / State Owned Enterprise

**C**

CAC	: Customs Advisory Committee
CB	: Capacity Building
CCC	: Code of Conduct Committee
CCTV	: Closed Circuit Television System
CDC	: Cargo Distribution Center
CEPT	: Common Effective Preferential Tariff
CEPT	: Common Effective Preferential Tariff
CFRS	: Customs Fast Release System
CFS	: container Freight Station
CGK	: Cengkareng
CIF	: Cost, Insurance & Freight
CMEA	: Coordinating Ministry of Economic Affairs
CMS	: Cargo Management System
CPDG	: Competition Policy and Deregulation Group
CPO	: Crude Palm Oil
CPO	: Crude Palm Oil
CREADV	: Credit Advice
CS212	: CASA CS212
CSL	: Crane Sequence List
CTMS	: Container Terminal Management System
CUSCAR	: Customs Cargo Report
CUSDEC	: Customs Declaration
CUSREP	: Customs Conveyance Report
CUSRES	: Customs Report
Customs EDI	: Customs Electronic Data Interchange
CUSVIS	: Customs Visa
CUSVRS	: Customs Visa Response
CVIA	: Container Vessel Identification Advice
CY	: Container Yard

**D**

DEP	: Departure
DepHub	: Departemen Perhubungan / Ministry of Communication / Ministry of Transportation
Depperindag	: Departemen Perindustrian & Perindustrian / Ministry of Industry & Trade
DGAC	: Director General of Air Communications
DGCE	: Director General of Customs and Excise
DGLC	: Director General of Land Communications
DG-Revenue	: Director General Revenue



DGSC	:	Director General of Sea Communications
DG-Tax	:	Director General Tax
Direktorat LLAJ	:	Direktorat Lalu-Lintas & Angkutan Jalan / Directorate of Traffic & Road Transportation
Dirjen Hubdat	:	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat / Directorate General of Land Communication (DGLC)
Dirjen Hubla	:	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut / Directorate General of Sea Communication (DGSC)
Dirjen Hubud	:	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara / Directorate General of Air Communication (DGAC)
DJA	:	Direktorat Jenderal Anggaran / Directorate General of Budget (DGB)
DJBC	:	Direktorat Jenderal Bea & Cukai / Directorate General of Customs & Excise (DGCE)
DJP	:	Direktorat Jenderal Pajak / Directorate General of Taxes (DGT)
DKE	:	Daftar Kartu Ekspor / List of Export Card
DKI Jakarta	:	Daerah Khusus Ibukota Jakarta / Special District Capital of Jakarta
DKP	:	DHARMA KARYA PERDANA
DMCA	:	Digital Millennium Copyright Act
DN	:	Debet Nota
DNP	:	Daftar Normatif Penerimaan / Revenue Normative List
DO	:	Delivery Order
DO.A	:	Delivery Order Asli / Original Delivery Order
DO.AF	:	Delivery Order Asli Fiat / Fiat Original Delivery Order
DPIL	:	Daerah Pabean Indonesia Lainnya / Others Indonesian Customs Area
DPK	:	Daftar Petikemas Khusus / List of Special Container
DPPO	:	Dinas Pengendalian & Pengawasan Operasi / Agency of Operational Controlling & Supervision
DPR	:	Dewan Perwakilan Rakyat ( the House of People's Representatives = Parliament )
DPSL	:	Daftar Petikemas Shifting Landed / List of Shifting Landed Container
DPSTL	:	Daftar Petikemas Shifting Tidak Landed / List of Shifting Container Not Landed
DPT	:	Daftar Petikemas Transshipment / List of Transshipment Container
DROA	:	Daftar Rencana Obyek Audit / List of Audit Object Plan
DSEQ	:	Discharging Sequence List
DTJK	:	Data Transaksi Jalur Kapal / Vessel's Track Transaction Data
DVP	:	Delivery Versus Payment

## **E**

EA	: Ethyl Alcohol
EDI	: Electronic Data Interchange
EDIFACT	: Electronic Data Interchange for Administration Commerce & Transport
EIR	: Equipment Interchange Receipt
EIS	: Executive Information System
ELVIS	: Electronic Visa Information System
EMKL	: Ekspedisi Muatan Kapal Laut / Vessel's Cargo Expedition
EMKU	: Ekspedisi Muatan Kapal Udara / Plane Cargo Expedition
EPZ	: Export Processing Zone
ESL	: Export Summary List

## **F**

F27	: Fokker F27
FAL	: Convention on Facilitation of International Maritime Traffic
FCL	: Full Container Load
FCZ	: Free Commercial Zone
FKE	: Fasilitas Kredit Ekspor / Export Credit Facility
FOB	: Free on Board
FTZ	: Free Trade Zone
FUEDI	: Further Unified Electronic Data Interchange
FUITS	: Further Unified Information Technology System
FZA	: Free Zone Area

## **G**

G&B	: Government and Business
G2B	: Government to Business
G2G	: Government to Government
G8	: Group of Eight Governments
Gafeksi	: Gabungan Forwarder & Ekspedisi Indonesia / Indonesian Forwarder & Expedition Association
GATI	: Gate In
GATO	: Gate Out
GATT	: General Agreement on Tariff and Trade
GBHN	: Garis Besar Haluan Negara / State Guidelines
GBHN	: Garis Besar Haluan Negara ( the broad outline of state policy )
GC	: Gantry Crane
GDP	: Gross Domestic Products
GE IS Network	: General Electric Ltd. Indonesia Global Network
GF	: Guiding Facility/facilities
GPS	: Global Positioning System

GRT : Gross Ton

## **H**

Hi Co Scan X-Ray :

HS Code : Harmonized System Code

HRD : Human Resource Development

HT : Hasil Tembakau / Tobacco Product

## **I**

ICD : Inland Container Dept

ICT : Information and Communication Technology

ID : Inland Depot

IFF : Inland Functional facilities

IHCM 1997 :

IIA : Indonesia Importers Association

IMF : International Monetary Fund

IMO : International Maritime Organization

INACA : Indonesian National Air Carrier Association

INFA : Indonesia Forwarders Association

INSA : Indonesian National Ship owner Association

IPC1/ IPC2 : Indonesia Port Corporation 1 and 2

IPR : International Property Rights

ISL : Import Summary List

ISM Code : International Safety Management Code

ISO : International Organization for Standardization

ISPS Code : International Ship and Port Facility Security Code

IT : Information Technology

ITB : Bandung Institute of Technology

ITFC : Integrated Trade Facilitation Center

ITPC : Indonesia Trade Promotion Centers

## **J**

JACC : Jakarta Airport Country Club

JBIC : Japan Bank for International Cooperation

JICA : Japan International Cooperation Agency

JICT1/ JICT2 : Jakarta International Container Terminal 1 and 2

JIUT : Jakarta Intra Urban Toll Road

JMA : Jakarta Metropolitan Area

JORR : Jakarta Outer Ring Road

**K**

KADIN	: Kamar Dagang dan Industri / Indonesian Chamber of Commerce and Industry
KB	: Kawasan Berikat / Bonded Zone
KBN	: Kawasan Berikat Nusantara / National Bonded Zone
KE.L	: Kartu Ekspor Load / Load Export Card
KepMen	: Keputusan Menteri / Ministerial Decree
KepPres	: Keputusan Presiden / Presidential Decree
KI	: Kartu Impor / Import Card
KIMPRASWIL	: Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah / Ministry of Settlement and Regional Infrastructure
KIS	: Kartu Impor Stack / Stack Import Card
KITE	: Kemudahan Impor Tujuan Ekspor / Import Facilitation for Export
KK	: Kode Kapal / Ship's Code
KLIA	: Kuala Lumpur International Airport
KN	: Kredit Nota / Note Credit
KON	: Komisi Ombudsman Nasional / National Ombudsman Commission
KOTRA	: Korea Trade Center
KPBC	: Kantor Pelayanan Bea & Cukai / Customs & Excise Service Office
KPKC	: Komite Penasehat Kepabeanan & Cukai / Customs & Excise Advisory Committee
KPKN	: Kantor Perbendaharaan dan Kas Negara / Office of States Treasury
KPP	: Kantor Pelayanan Pajak / Tax Service Office
KPPU	: Kantor Pengawas Perselisihan Usaha / Business Dispute Supervision Office
KWBC	: Kantor Wilayah Bea & Cukai / Customs & Excise Regional Office

**L**

L / A	: Loan Agreement
L/C	: Letter of Credit
LCL	: Less Container Load
LHKK	: Laporan Harian Kapal Keluar / Outgoing Vessel's Daily Report
LHP	: Laporan Hasil Pemeriksaan / Report of Inspection Result
Limbah B3	: Hazardous & Poisonous Waste Material
LKA	: Laporan Kesiapan Alat / Equipment Readiness Report
LNS	: Logistics Network System
LOA	: Length Over All
LOE	: Lay Out Ekspor / Export Lay Out
LOI	: Lay Out Import / Import Lay Out

**M**

MC	: Master Cable
Menko EKUIN	: Menteri Koordinator Bidang Ekonomi Keuangan dan Industri / Coordinating Minister of Economic, Finance and Industrial Affairs
Menko Perekonomian	: Menteri Koordinator Bidang Perekonomian / Coordinating Minister of Economic Affairs
MFA	: Multifibre Arrangement
MMEA	: Minuman Mengandung Etil Alkohol / Beverages which contain ethyl alcohol
Mo SRD	:
MOA	: Ministry of Agriculture
MOC / MOT	: Ministry of Communication / Ministry of Transportation
MOCI	: Ministry of Communication and Information
MOF	: Ministry of Finance
MOIT	: Ministry of Industry and Trade
MOJHR	: Ministry of Justice and Human Rights
MOPW	: Ministry of Public Works
MOSOE	: Ministry of State Owned Enterprises
MOTI	: Ministry of Trade & Industry
MOU	: Memorandum of Understanding
MP3	: Monitoring Pelaporan Pembayaran Pajak / Monitoring for Reporting of Tax Payment
MTI	: Multi Terminal Indonesia / Indonesian Multi Terminal
MTO	: Multimodal Transport Operator

**N**

NI	: Nota Informasi/ Information Note
NI/NHI	: Nota Intelijen / Nota Hasil Intelijen - Intelligence Note / Intelligence Result Note
NIP	: Nomor Identitas Pabean / Customs Identity Number
NIP	: Nomor Induk Pegawai / Officers Main Number
NIPER	: Nomor Induk Perusahaan / Company's Main Number
NL	: Nota Lunas / Paid Note
NOA	: Notice of Arrival
NOPEM	: Nomor Penerimaan / Receiving Number
Nota	: Note
NOTA 4B	: Nota Jasa Barang / Goods Services Note
NOTUL	: Nota Pembetulan / Correction Note

NPIK	: Nomor Pengenal Importir Khusus ( Special Importer's Identification Number )
NPPKP	: Nomor Pokok Pengusaha Kena Pajak / Tax Number for Entrepreneur
NPWP	: Nomor Pokok Wajib Pajak / Tax Number
NVOCC	: Non Vessel Operating Common Carrier
 <b>O</b>	
OB System	: Over Brengen
OCC	: Organizing and Controlling Committee
ODA	: Official Development Assistance
OLAP	: On-Line Analytical Processing
OLTP	: On-Line Transaction Processing
OP	: Operation Planning
 <b>P</b>	
PAA	: Pan-Asian E-Commerce Alliance
PB	: Port of Bojonegara
PCA	: Post Clearance Audit
PCC	: Pure Car Carriers
PCU	: Passenger Car Unit Factor
PDB	: Produk Domestik Bruto / Gross Domestic Product (GDP)
PDE	: Pertukaran Data Elektronik / Electronic Data Interchange
PDKB	: Pengusaha Dalam Kawasan Berikat / Entrepreneur in the Bonded Zone
PDRB	: Produk Domestik Regional Bruto / Gross Domestic Regional Product (GDP)
PDRI	: Pajak Dalam Rangka Impor / Tax for Import
PEB	: Pemberitahuan Ekspor Barang / Declaration of Exporting Goods
PEB.F	: Pemberitahuan Ekspor Barang Fiat / Fiat Declaration of Exporting Goods
PEBT	: Pemberitahuan Ekspor Barang Tertentu / Declaration of Certain Exporting Goods
PELINDO	: Pelabuhan Indonesia
Perbanas	: Persatuan Bank Swasta Nasional / National Private Bank Association
PERTAMINA	: Perusahaan Pertambangan Minyak & Gas Nasional / National Gas & Oil Mining Company
PET	: Pengusaha Ekspor Tertentu / Certain Exporter
PETP	: Pemberitahuan Ekspor Tanpa PEB / Export Declaration without PEB
PFPD	: Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen / Functional Officer of Document's Examiner

---

PFSA	:	Port Facilities Security Assessment
PFSP	:	Port Facilities Security Plans
PGB	:	Penyelenggara Gudang Berikat / Organizer of Bonded Warehouse
PIB	:	Pemberitahuan Impor Barang / Declaration of Importing Goods
PIBT	:	Pemberitahuan Impor Barang Tertentu / Declaration of Certain Importing Goods
PKA	:	Port Klang Authority
PKB	:	Pengelola Kawasan Berikat / Organizer of Bonded Zone
PKK	:	Pemberitahuan Kedatangan Kapal / Vessel's Arrival Declaration
PKMK	:	Pengusaha Kecil Menengah & Koperasi / Small-Medium Entrepreneur & Cooperation
PLC	:	Port of Laem Chabang
PLC	:	Port of Leam Chabang
PM	:	Persetujuan Muat / Loading Approval
PMA	:	Penanaman Modal Asing / Foreign Capital Investment
PMDN	:	Penanaman Modal Dalam Negeri / Domestic Capital Investment
PNBP	:	Penerimaan Negara Bukan Pajak / Non-Tax State Revenue
PNDRE	:	Pungutan Negara Dalam Rangka Ekspor / State Levied for Export
PO	:	Pelaksana Operasi / Operation Organizer
PPBE	:	Permohonan Pemeriksaan Barang Ekspor / Exported Goods Examination Request
PPD	:	Pejabat Pemeriksa Dokumen / Document's Examiner Officer
PPGB	:	Pengusaha Pada Gudang Berikat / Entrepreneur in the Bonded Warehouse
PPh	:	Pajak Penghasilan / Income Tax
PPJK	:	Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan / Customs Service Arrangement Company
PPK	:	Permohonan Pendaftaran Kapal / Application of Vessel's Registration
PPKB	:	Permintaan Pelayanan Kapal & Barang / Ship's & Goods Services Request
PPKB-D	:	Permintaan Pelayanan Kapal & Barang / Ship's & Goods Services Request - Ditetapkan / Ship's & Goods Services Request - Determined
PPn	:	Pajak Pertambahan Nilai / Value Added Tax
PPn Bm	:	Pajak Pertambahan Nilai untuk Barang Mewah / Value Added Tax for Luxurious Goods
PPSA	:	Pusat Pelayanan Satu Atap / One Roof Service Center
PPT	:	Permohonan Penggunaan Tambatan / Request to Use Berth
PR-B	:	Profil Bongkar / Unloading Profile
PROPENAS	:	Program Pembangunan Nasional (Five-Year National Development

	Programme)
PSO	: Public Service Obligation
PT BEI	: PT. Bank Ekspor Indonesia Persero
PT Jasa Marga	: Indonesia Highway Corporation (State Owned)
PT. EDI	: PT. Electronic Data Interchange Indonesia
PT. JAS	: PT. JASA ANGKASA SEMESTA
PT. KAI	: PT. (PERSERO) KERETA API INDONESIA / Indonesian State of Railways
PTC	: Port Training Center
PTP	: Port of Tanjung Priok
<b>Q</b>	
QC	: Quality Control
QCC	: Quayside Crane
<b>R</b>	
R&D	: Reseach and Development
RAPBN	: Rancangan Anggaran Pendapatan & Belanja Negara / State Revenue & Expenditure Budget Plan
RB	: Realisasi Bongkar / Unloading Realization
Rendaops	: Rencana Pengendalian Operasi / Operation Control Plan
REPETA	: Rencana Pembangunan Tahunan ( Annual Plan )
RI	: Republic of Indonesia
RKSP	: Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut / Conveyor Arrival Plan
RM	: Realisasi Muat / Loading Realization
ROP	: Rencana Operasi / Operation Plan
ROW	: Right of Way
RPKP	: Rencana Pelayanan Kapal & Penumpukan / Vessel's Services & Stack Plan
RSO	: Recognized Security Organization
RTG Crane	: Rubber Tyred Gantry Crane
RTK	: Rencana Tambat Kapal / Ship's Berthing Plan
<b>S</b>	
SAC	: Ship Arrival Condition
SAKI	: Standar Akuntansi Keuangan Indonesia / Indonesian Financial Accountancy Standard
SAR Convention	: International Convention on Maritime Search and Rescue
SCCP	: APEC Sub- Committee on Customs Procedures



SCM	: Supply Chain Management
SDM	: Sumber Daya Manusia / Human Resources
SGS	: Society General de Surveillance
SHIA	: Soekarno-Hatta International Airport
SIKC	: Strategi Pengembangan Sistem Informasi Kepabeanan dan Cukai / Customs & Excise Information System Development Strategy
SISDUR	: Sistem dan Prosedur / System & Procedure
SIU	: Special Investigation Unit
SKA	: Surat Keterangan Asal / Origin Information Letter
SKEP	: Surat Keputusan / Decree Letter
SKPFC BM-C	: Surat Keputusan Pembayaran Fasilitas Pengembalian Bea Masuk dan / atau Cukai / Decree Payment of Import Duty and / or Excise Duty Returning Facility
SLI	: Shipper Letter of Instruction
SNI	: Indonesia National Standard
SOLAS	: International Convention for the Safety of Life at Sea
SOP	: Ship Output Perday
SP2	: Surat Penyerahan Petikemas / Container's Delivery Letter
SP2.C	: Surat Penyerahan Petikemas Copy / Copy of Container's Delivery Letter
SPC	: Second Part Concept
SPJM	: Surat Penetapan Jalur Merah / Red Channel Determination Letter
SPKPBM	: Surat Pemberitahuan Kekurangan Pembayaran Bea Masuk / Declaration Letter for Lack of Payment of Import Duty
SPPB	: Surat Persetujuan Pengeluaran Barang / Goods Releasing Approval Letter
SPR	: Surat Pemberitahuan Registrasi / Registration Declaration Letter
SS	: State Secretariat
SSB	: Surat Sanggup Bayar / Capable to Pay Letter (Customs Bond)
SSBP	: Surat Setoran Bukan Pajak / Non Tax Payment Letter
SSN	: Sistem Standardisasi Nasional
SSP	: Surat Setoran Pajak / Tax Payment Letter
SSPCP	: Surat Setoran Pabean, Cukai & Pajak / Customs, Excise & Tax Payment Letter
STC	: Electronic Straight Through Processing
STCW1995	: International Convention on Standard of Training, Certification and Watch Keeping of Seafarers 1995
Subdin WASOP	: Sub Dinas Pengawasan & Operasi / Sub Agency of Controlling & Operation

## **T**

TACT Rule Book	: The Air Cargo Tariff Rule Book
TBB	: Toko Bebas Bea / Duty Free Shop
TEDI	: Trade Electronic Data Interchange
TEL	: Temporary Exclusion List of CEPT
TEU's	: Twenty-foot Equivalent Unit's
TFC	: Trade Facilitation Center
TFS	: Trade facilitation strategy
TGH	: Ton/Gang/Hr
THC	: Terminal Handling Charge
TI	: Teknologi Informasi / Information Technology
TIN	: Taxpayer Identification Number
TKBM	: Tenaga Kerja Bongkar Muat / Loading Unloading Labor
TL	: Truck Loosing (direct transportation)
TPB	: Tempat Penimbunan Barang / Goods Piling Up Site
TPB	: Tempat Penimbunan Berikat / Bonded Piling Up Site
TPK	: Terminal Petikemas / Container's Terminal
TPK KOJA	: Terminal Petikemas Koja (Koja Container Terminal)
TPP	: Tempat Penimbunan Pabean / Customs Piling Up Site
TPS	: Tempat Penimbunan Sementara / Temporary Piling Up Site
TRIMs	: Agreement on Trade-Related Investment Measure
TRIN	: Truck In
TRIPs	: Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights
TRSP	: Trade Related Systems and Procedures
TSH	: Ton/Ship/Hr
TSSS	: Transport Sector Strategic Study

## **U**

UCITA	: Uniform Computer Information Transactions ACT
UEDI	: Unified Electronic Data Interchange
UETA	: Uniform Electronic Transaction ACT
UIK	: Unit Investigasi Khusus / Special Investigation Unit
UITS	: Unified Information Technology System
UKK	: Urutan Kedatangan Kapal / Vessel's Arrival Sequence
UKM	: Usaha Kecil Menengah / Small Medium Enterprise
UKMK	: Usaha Kecil Menengah & Koperasi / Small-Medium Enterprise & Cooperation
ULD	: Unit Loading Device (Air Cargo Container, Consolidated Unit)
UNEDIFACT	: United Nations Directories for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport

UNICITRAL : United Nations Commission for International Trade Law  
USEREQ : User Request  
USERPT : User Report  
UTPK : Unit Terminal Petikemas / Container's Terminal Unit

**V**

VAN : Value Added Network  
VHF : Very High Frequency  
VIER : Verification of Import and Export Requirement  
VTIS : Vessel Traffic Information System

**W**

WASOP : Pengawasan Operasi / Operational Supervision  
WCO : World Customs Organization  
WTO : World Trade Organization

**X**

**Y**

YDT : Yard Dwell Time  
YLKI : Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia / Indonesian Consumer's  
Foundation  
YOR : Yard Occupancy Ratio

**Z**

# SUMMARY

貿易円滑化 [ 簡略版 ]

調査結果の概要

## 貿易円滑化 [ 簡 略 版 ]

### 1 なぜ貿易円滑化が必要か？

近年先進国が海外展開している生産基地を誘致して雇用の増大を図ることは、多くの発展途上国にとって最も重要な経済政策の一つであり、厳しい誘致競争が繰り広げられている。貿易円滑化はこの誘致競争に生き残るための重要な要件の一つである。

### 2 改革の方向は正しい。しかし・・・

インドネシアはIMFと共に経済改革を行ってきた。貿易円滑化もその一つで、WCOなどの最新のノウハウを導入した優れたシステムが作り上げられつつある。しかし、システムは良くなったが、現場にはまだまだ問題が残されている。

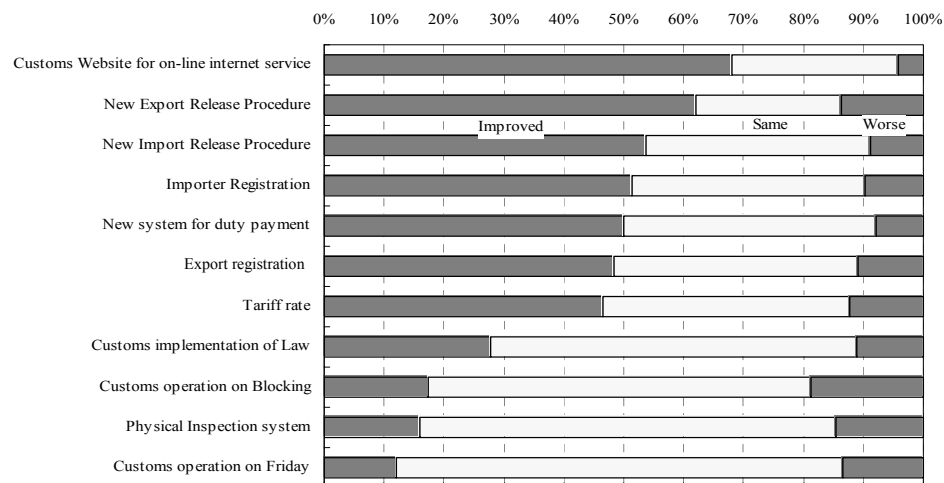
### 3 調査の結果は何を物語っているのか？

#### 3.1 税関は良くなった！だがリードタイムが長すぎる！

##### [税関改革]

FIG 1 は最近の税関改革についての利用者による評価である。11項目中7項目で良い評価を受けているが、10項目で一割の回答が悪くなったと答えている。やはり問題が解消されたとは言えない。

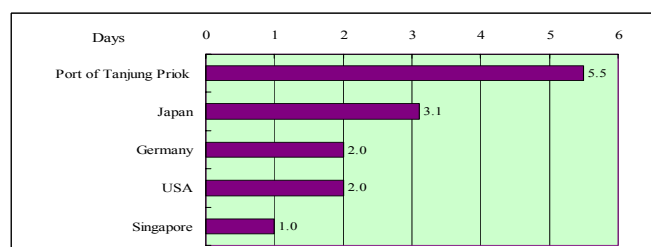
FIG. 1 Evaluation of Recent Effort of the Customs



##### [リードタイム]

入港から搬出許可までの時間をリードタイムという。FIG 2 の国際比較から、インドネシアのリードタイムは 5.5 日で、主要先進国の 2～3 倍、シンガポールの 5.5 倍であり長すぎる。

FIG. 2 Comparison of Lead Time for Container Import

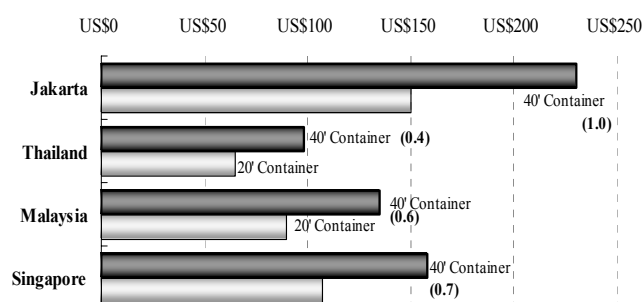


3.2 何故そんなに高いのか？

[ターミナルハンドリングチャージ (THC)]

荷主が船社に支払う料金をTHCという。THCの国際比較をFIG 3に示す。インドネシアは世界のサービスを提供しているシンガポールの4割増し、タイやマレーシアの約2倍である。競争の欠如が最大の原因である。

FIG. 3 Terminal Handling Charge



3.3 ジャカルタ首都圏の貨物量は何故少ない？

[首都圏の貨物量]

ジャカルタ・バンコク・クアラルンプールの三つの首都圏のコンテナの扱い個数を比較してFIG 4に示す。ジャカルタが一番少ないが、インドネシアの経済規模や人口或いは島嶼国家であることなどを勘案するとこの差はもっと大きいものと言わねばならない。FIG 5は航空貨物についての同様の比較を示したものである。航空貨物の場合は港湾よりも更にその差が大きい。

FIG. 4 Containers at Asian Port

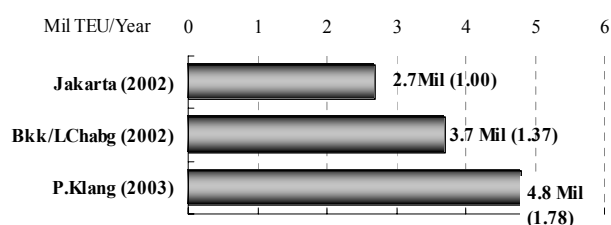
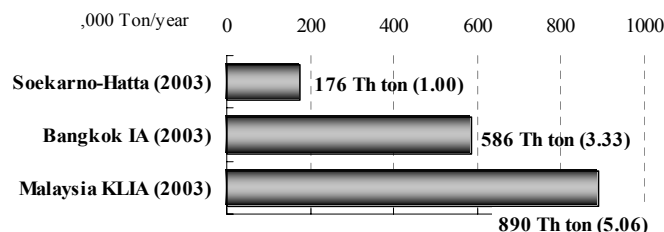


FIG. 5 Air Port cargo



3.4 古くて狭くて混んでる！容量も限度いっぱい！

[インフラ]

湾・空港のインフラストックの三国比較をFIG 6とFIG 7に示した。港湾はコンテナ岸壁の延長、空港は貨物エリアの面積で代表させてある。港湾・空港共にジャカルタが一番少ない。

TABLE 1はタンジュンプリオク港における個別施設毎の現状と容量・標準などを一覧にして示したものである。この表から、需要が少ないにも拘わらず殆ど全ての施設で現状が既に容量を越えていることが分かる。仮に地域ハブによる需要増は別としても、今後の経済成長による需要増への対応としての新規投資は絶対に必要である。また、容量問題だけでなく、施設が旧式で狭くて浅いということも深刻な問題であり、維持投資も更新投資も不足していることを物語っている。何にしても港湾インフラの不足は単に貿易円滑化だけではなく一国の経済全体にとっても大変深刻な問題である。

FIG. 6 Container Berth Length

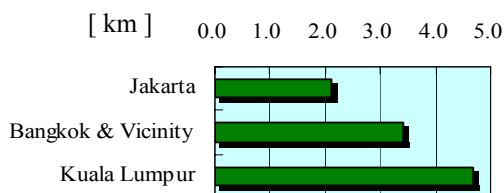


FIG. 7 Air Cargo Area

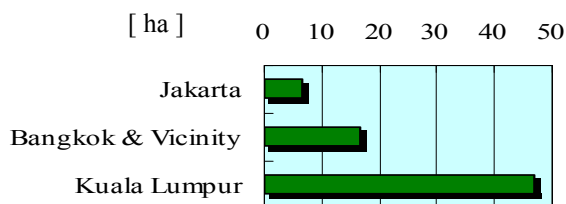


TABLE 1 Port Capacity by Individual Elements – Port of Tanjung Priok

Type	Individual Element	Estimated Capacity	Recorded Performance
Infrastructure	Channels, Basin, etc.	Number of Ship Call ; 16,000~16,500 vessels/year	16,253 vessels/year
	Berths	Container ( TEUs ) : 2,567,000 Conventional Berth (ton): 37,096,000	2,945,000 TEUs 37,818,000 ton
	Access Roads	Actual traffic/ Road Capacity East Direction 1.48      West Direction 1.37	South Direction 0.83
Port Operation	Container Handling Efficiency	Normally more than 25 Box/h/crane	20 ~25 BOX/h/Crane
	Ship Waiting Time	Normally zero for container vessels	Container: Several hours Conventional: More than 12 hours

Note:   Figure in box indicates over capacity.

Source: 1) JICA Report 2003

2) "Transportation and Communication Statistics" Katalog BSP 8215

#### 4 シンガポールもバンコクもクアラルンプールも上手くやっていることを、 どうしてジャカルタは出来ないのか？

##### 4.1 競争が無いからだ！

シンガポールが世界一のハブ港の座を巡って激しい競争場裏にあることは誰でも知っている。シンガポールほどは知られていないが、タイもマレーシアも地域ハブの激しい競争下であり、良いサービスを適正な料金で提供する努力を实らせてトランシップコンテナを集め、港湾・空港産業として雇用機会の増加と外貨獲得とを实現しようと努力している。

##### 4.2 インドネシアは失いつつある・・・！

シンガポールやバンコクやクアラルンプールなどとは反対に、ジャカルタでは実質的な競争は一切見られない。このためインドネシアは単に貿易円滑化の利益だけではなく、地域ハブとしての港湾・空港産業の育成とそれに伴う雇用機会増や外貨獲得機会などをも失いつつあると言わざるを得ない。

5 では一体何をすべきか？ 何が出来るのか？

5.1 調査結果の裏にあるものは

調査結果の指摘事項とその背後にある事情とをまとめて示したのが TABLE 2 である。この表からごく大まかな分類ではあるが、指摘事項を二つに分類出来る。効率性グループと競争グループである。以下ではこの二つを分けて議論する。

TABLE 2 Findings and their Background

No.	MAJOR FINDINGS	BACKGROUNDS
1	Evaluation by Users	Inefficiency Lack of Integrity, Insufficient Transparency, No Competition, Lack of G&B Partnership, and Incomplete IT
2	Longer Lead Time	Inefficiency
3	Higher Terminal Handling Charge	No Competition No Intra-Port Competition due to Insufficient Port Area No Inter-Port Competition due to Lack of Competing Port/Ports
4	Smaller Cargo Throughput	No Competition
5	Port, Airport and Access Roads Insufficient Capacity Low Quality Congestions	No Competition Lack of Capital Investment Lack of Maintenance Investment Time is coming for Capacity Increase of Port, Airport and Access
6	Second Port Concept	Competition
7	G&B Meetings	G&B Partnership

5.2 Five-in-One Reform

効率性グループについては貿易円滑化戦略を策定することである。戦略の大枠は TABLE 3 の Five-in-One Reform にワンセットでリストアップされている五つの指導原則に基づき、戦略の内容は行動計画を採用すること、が調査団のお勧めである。

TABLE 3 Five-in-One Reform

1	Integrity is the key factor to the entire society
2	Transparency is the basis of all reforms
3	Competition is the mother of high efficiency and reasonable pricing
4	G&B Partnership assures realistic and smooth cargo flow
5	e-processing is the tool to high efficiency and everybody's convenience

5.3 地域ハブ戦略

競争グループについては、地域ハブ化を政策目標とする港湾・空港への投資政策を策定することである。また、投資政策の下で地域ハブ戦略を併せて策定すること。政策と戦略の策定に当たってはマーケティングに十分配慮することが必要である。これらの政策や戦略を通して、インドネシアの地域ハブ競争への参加の意思が明確に示されることになる。



## 調査結果の概要

### 1. 調査概要

本報告書は第一部、第二部とアペンディックスとで構成されている。この他に、別冊として各種調査の生データが取り纏められている。

報告書の第一部はジャカルタ首都圏の港湾・空港・アクセス輸送などについての調査結果を内容とするものである。一方、第二部では調査の結果に基づいて調査団が策定した「貿易円滑化のための提言」とアクションプランと呼ぶ「貿易円滑化のための行動計画」を取り纏めてある。

報告書の最後にはアペンディックスとして以下の情報が収められている。

- ・ Dr. Juwana の論文、「The legal Infrastructure for Trade and Investment in Indonesia」
- ・ 各種調査の調査票、質問表等
- ・ インドネシア国内でのワークショップ、セミナーの資料一式 (Final Report に編纂する)

第一部は四つの章から成る。第一章は調査全体について事務的な諸情報を中心に取り纏めて示したものである。一方、残りの三つの章では本調査の実質的な内容を取り扱っており、以下に章別にその概要を簡単に紹介する。

#### 1.1 第二章の概要

第二章には以下の四つの内容が含まれている。

- i. 現況調査
- ii. 時間測定調査
- iii. 質問票調査
- iv. 第三国調査 (タイ及びマレーシア)

##### 1.1.1 現況調査

現況調査は大きく輸出入システムと貿易関連インフラの二つの観点から、それぞれについて広範な対象を扱っている。システムについての総合的な判断としては、通貨危機以来の IMF の指導もあって新しい考え方や手法などが採り入れられておりなかなかのものと言えるが、現場での実際の対応については残された問題が山積していると言わざるを得ない。インフラについては、現況調査の一環である現場視察からもデータの的にも、港湾も空港も施設が旧式で狭隘であり維持管理の不備と新規投資の不足が強く示唆されるものであった。

##### 1.1.2 時間測定調査

各種の調査の中でも時間測定調査については、港湾・空港の現場における貨物の流れと書類の流れの二つの所要時間を追跡調査したものであって、第三国の調査団によりこれだけ総合

的な調査が行われたという点であまり前例のないものと言って良いと思われる。

この調査の全ての結果はアペンディックスに入っている。特徴的な例としては、タンジュンプリオク港のコンテナ埠頭におけるリードタイムが 5.5 日であること、これが日本やドイツやアメリカの 2~3 倍、効率世界一のシンガポールの 5.5 倍であることが挙げられる。

### 1.1.3 質問票調査

本調査は対象をフォワーダーやエージェントや船会社などとして、質問票を使って行った。結果を概括すれば、ここまで既に行われてきている税関改革については、評価する声がやや優勢だが、不備を指摘する巾広い声も依然として存在している。最近導入されたばかりの税関の EDI については、項目によっては半数を超える不満の声はあるものの、全体としては大多数の利用者から高い評価を得ている。

### 1.1.4 第三国調査

第三国調査はタイのバンコク首都圏とマレーシアの首都クアラルンプールとを対象に行った。本調査についても詳細な資料がアペンディックスに取り纏められている。

ジャカルタを含めた三つの首都圏における港湾と空港それぞれで取扱われた貨物量（港湾ではコンテナ）を単純に比較した結果、港湾・空港どちらも他の二つの首都圏に比べジャカルタの取扱量が一番小さいことが示された。インドネシアの経済規模や人口や島嶼国家であることなどを勘案すればこの差は実はもっと大きいものと言わねばならない。なお、港湾・空港のインフラのストックを同様に比較すると、貨物量と同じ結果が得られている。

## 1.2 第 3 章と第 4 章の概要

第 3 章は港湾・空港・アクセス道路などの現状分析と、その結果として見出された改善を要する問題点などを扱っている。現状分析は法制度から組織・管理運営・日常的实施など様々な角度からなされている。インフラについては過去の調査結果に今回の調査を加えて、国際的なテロ対策とも関連して最近の国際条約についても検討を加えるなど広範なものとなっている。

指摘されている問題点の幾つかを以下に具体的に例示する。

- i. 「通商法」が無いことなど法制度の基盤の不備
- ii. FTZ や保税上屋などの法的基盤の不備
- iii. IPR や e-コマースなど各種の要請への法基盤の欠如
- iv. 情報開示の欠如
- v. 法規制などの変更時の通知制度の不備
- vi. 関係省庁間の連絡体制の不備
- vii. 港湾・空港・税関における様々な非効率
- viii. 税関 EDI の不備
- ix. PPP の不十分な導入
- x. インフラの不足・不備による混雑の激しさ

- xi. 殆ど全てのインフラの量的な不足
- xii. 殆ど全てのインフラの質の低さ、旧式、狭さ、などなど
- xiii. 殆ど全てのインフラのメンテの悪さ
- xiv. 新規投資の絶対的不足

第4章では上記のような問題点への対応策が扱われている。第4章を全体としてみれば、貿易円滑化そのものからは結果的にやや周辺の事項とみなされるようなところまで非常に幅広い検討がなされている。例えば、テロ対策としての港湾セキュリティの問題や船舶航行安全の国際条約関連の問題などである。これらの問題は貿易円滑化の視点からは直接の関係はないが、貿易貨物が動く実際の現場では手続の間に区別があるわけではない。結局のところ調査範囲の問題であるが、本調査では検討までにとどめアクションプランに採り入れるところまでの対応はしていない。

### 1.3 調査結果の指摘事項 (Findings)

#### 1.3.1 背景

現在、多くの分野で国際化の進展が目覚ましいが、経済の分野もまたこの例外ではない。SCM(Supply Chain Management), DCM(Demand Chain Management), 3PL(Third Party Logistics)などの活動は経済分野での国際化の進展を物語る好例と言える。

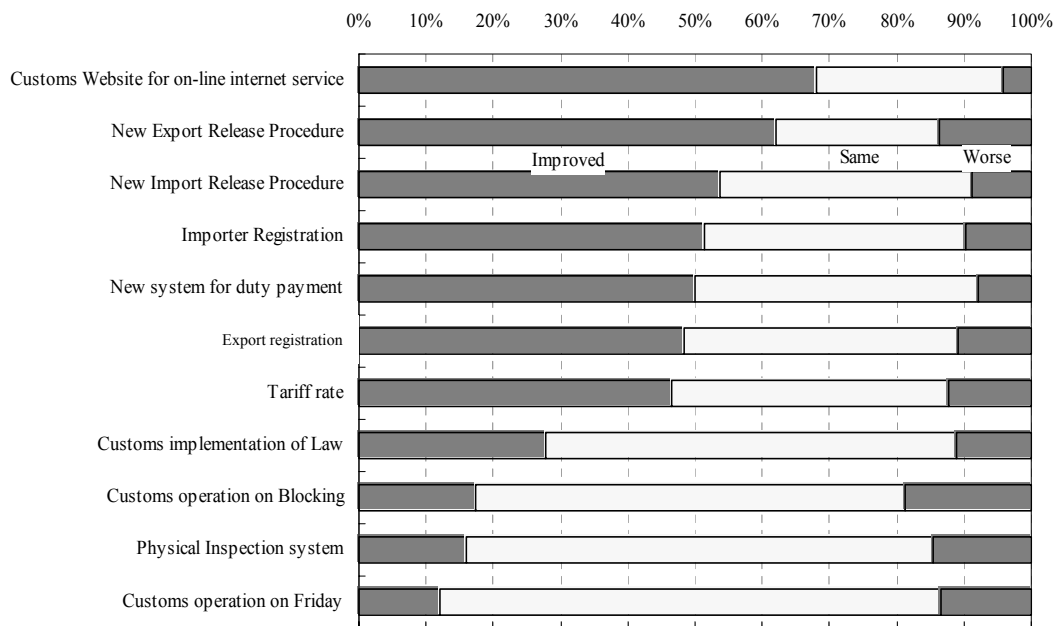
近年は殊に商業活動に加えて生産活動の国際化が進展しており、発展途上国の立場からは先進国の生産拠点を誘致して雇用の場を確保することが経済政策の中でも最重要課題の一つになっている。このような誘致競争に勝利を収めるための不可欠な条件の一つに貿易環境の改善という問題がある。

インドネシアでは2003年末まで続いたIMF管理下での経済改革の中で、貿易環境改善についてもWCOを始めとする多くの国際機関などの提案等を大胆に導入した世界最新版とでも言うべき改革をスタートさせており、貿易環境改善の大きな枠組については多くの新しい考え方が採り入れられていて、大変優れたものと言うことが出来る。但し、港湾や空港の現場における現実のプラクティスについては、残念ながら内外のユーザーからの不平不満の声が依然として多いし、今回調査団が実際に調査した結果から得られた指摘事項でも依然として数多くの問題が残されていることが判明している。

#### 1.3.2 税関改革の評価

**FIG. E1** は質問票調査の結果の一つであって、最近の税関改革の評価を問うたものである。この図によれば、質問した11項目の内7項目について50%内外の回答から改善評価を得ていて、改革の成果がそれなりに上がっていることが分かる。しかし、「良くなった」という回答が70%近くに達している税関のウェブサイトを除くと、残りの10項目については10人のうちほぼ1人が「悪くなった」と評価していて、まだまだ問題が残されていると思われる。

**FIG. E1 Evaluation of Recent Effort of the Customs**

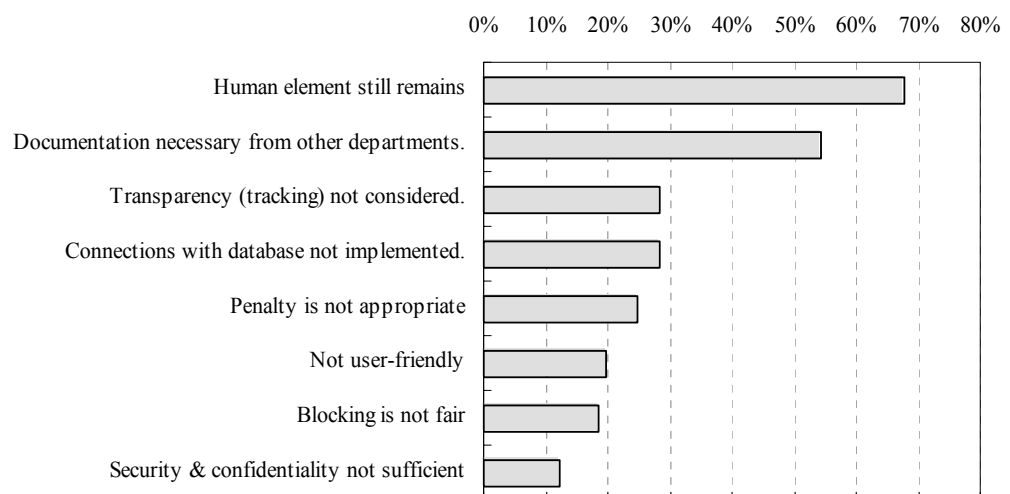


最近導入された税関 EDI については、**TABLE E1** に示されているように 90% 以上の回答がプラスの評価を下している。**FIG. E2** は個別項目についての調査結果である。まだ 50% 以上の回答がネガティブな項目も二つあり、ここでも問題は残されている。

**TABLE E1 Evaluation of EDI**

	No. of Respondents
Become Very good	8
Better	26
Better than before but not very much different	42
Worse	4
New Problems	5

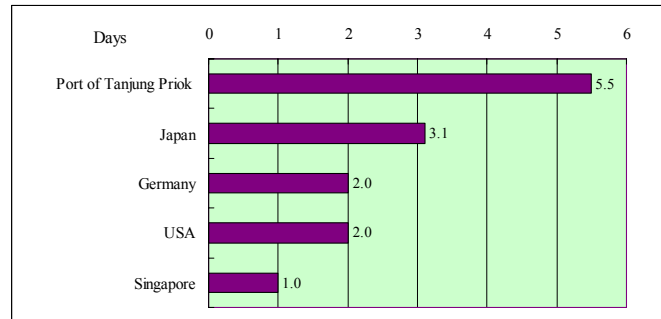
**FIG. E2 Evaluation of Concept of EDI**



### 1.3.3 リードタイム

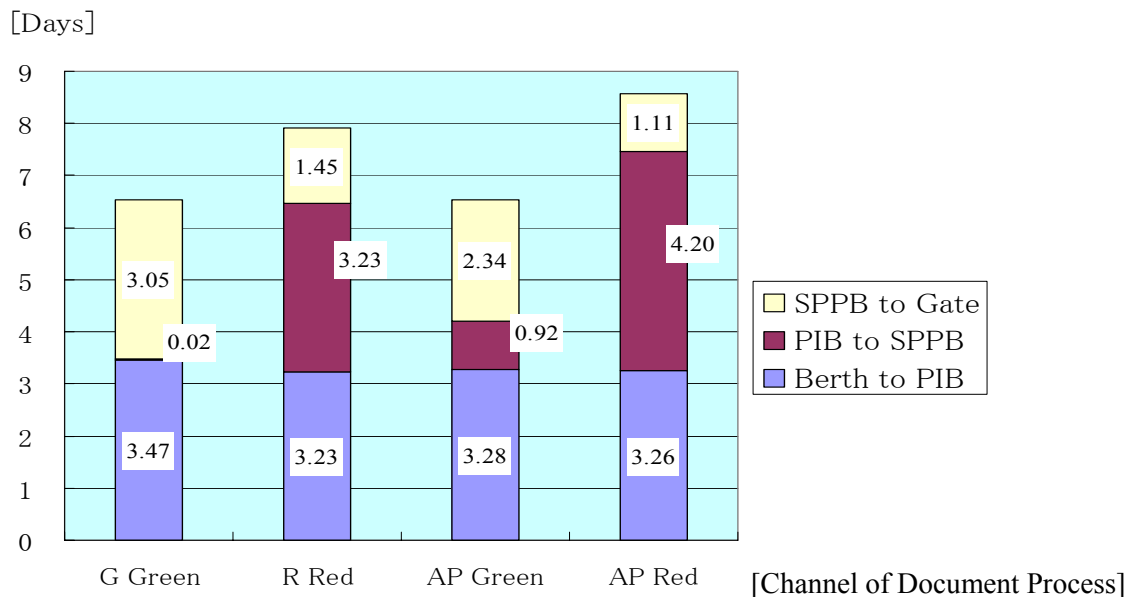
**FIG. E3** は船が入港してから通関手続きが終わり荷物を引き取れる状態になるまでの所要時間（これをリードタイムという）の国際比較である。インドネシアの5.5日という数字は今回調査団が実際に時間測定をしたデータである。この図から分かるようにインドネシアのリードタイムは主要な先進国のおおよそ2～3倍、シンガポールと比べると実に5.5倍

**FIG. E3 Comparison of Lead Time for Container Import**



と言うことで、残念ながら国際的に見て大変長く、競争力は極めて低いと言わざるを得ない。時間測定調査からはこれとは別に大変興味深い結果が出ている。**FIG. E4** に示されているように、全ての所要時間が大別して三つの時間で構成されている事実である。一つは輸入申告までの時間、次いで税関による現物検査のための準備時間、最後が搬出許可から実際の搬出までの時間、の三つである。背後に何らかの不具合な事情があるものと思われる。

**FIG. E4 Average required Days from Discharge at Berth to Gate Out (FCL Container)**



1.3.4 ターミナルハンドリングチャージ (THC)

FIG. E5 は港湾におけるコンテナの取扱料金（荷主が船会社に払う料金で、これをターミナルハンドリングチャージという）を近隣諸国と比較したものである。世界の港湾サービスを提供しているシンガポールよりも4割以上高い。タイ・マレーシアと比べるとほぼ倍と言うことで、ここでも残念ながらインドネシアの競争力が大変低いことを示す数字になっている。

港湾料金の議論の参考のために、コンテナハンドリングチャージ (CHC) について、タンジュンプリオク港と近隣諸港の表を TABLE E2 に示す。CHCはコンテナのハンドリングに対して船会社がターミナルオペレータに支払う料金である。CHCで見てもタンジュンプリオク港の料金がマレーシアやシンガポールよりも高いことに変わりはない。

FIG. E5 Terminal handling Charge

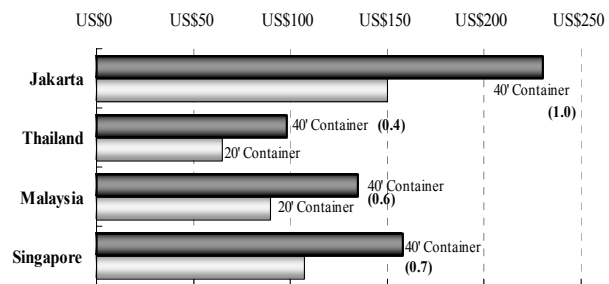


TABLE E2 Container Handling Charge (CHC)

Unit: US\$

Port	Container	
	20'	40'
Tanjung Priok	93	139
Malaysia (Port Klang)	61	91
Singapore	90	117

Source: Study on Main Container Ports in Asia, JETRO 2003.

1.3.5 首都圏の取扱貨物量

FIG. E6 と FIG. E7 とは首都圏の港湾と空港それぞれの貨物の取扱高をバンコク・クアラルンプールと比較したものである。港湾についてはコンテナで代表させている。ジャカルタ首都圏の貨物の取扱高が港湾・空港共に単純な数字の比較だけでも極めて小さいことが分かる。インドネシアの国力や人口或いは島嶼国家であることなどを考え併わせるとこの差は更に大きなものとして認識しなければならない。

FIG. E6 Container at Asian Port

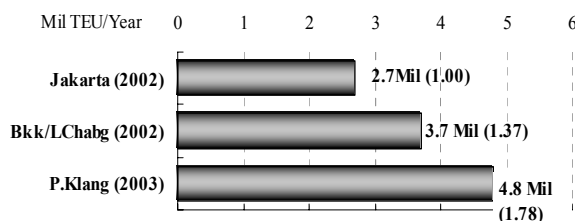
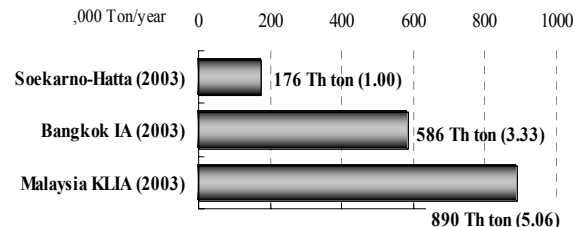


FIG. E7 Air Port Cargo



これはどう理解すればよいのだろうか？ここまででインドネシアでは輸出入サービスのレベルが低く港の料金も高いということが分かったが、これはタンジュンプリオク港では港湾運営は民営化されているものの、実は港内の手狭さもあって港内競争が見られないし、港間競

争も競争の相手港がないため殆ど競争状態がないということに起因している。良いサービスを安い料金で提供している近隣他港を見ると、シンガポールが激しい国際競争の下で世界一のハブ港の地位を保持していることはよく知られている。それほど知られていないが、タイもマレーシアも実は地域ハブの熾烈な競争を闘っているのである。これらの港は激しい競争の下で良質なサービスを出るだけ安く提供することに努めて、多くの他国向けのコンテナをトランシップコンテナとして自港に集め、港湾自体が港湾産業としてより多くの外貨を獲得し、より大きな雇用の場を生み出すべく努力しているのである。港湾を例にとって話を進めてきたが空港の場合も競争が無いという点で事情は同じである。

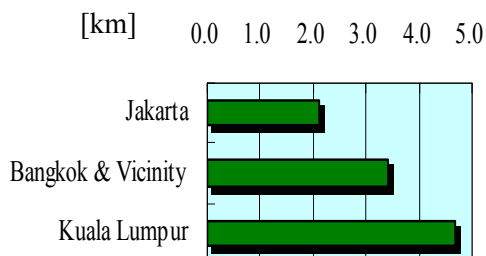
結局のところ、近隣他国の激しい集荷競争の傍らで何もしないままに、ジャカルタに持って行くしかない貨物だけがジャカルタに来ていて、港の側からすれば絶対に他港に行かない貨物にサービスする理由も必要もないという状況になっている。問題は二つあって、一つは競争がないために貿易環境が劣悪で外国投資の誘致競争上不利なこと、二つ目はジャカルタでももっと貨物を集め外貨を稼ぎ雇用を確保するというチャンスをみすみす逃していることである。

### 1.3.6 インフラ

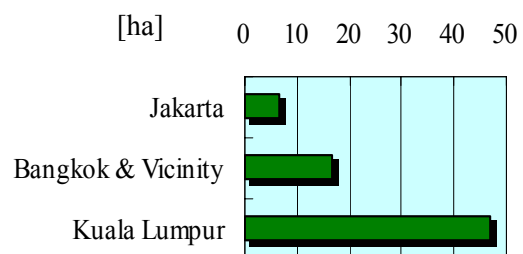
調査によって分かったことの最後は、港湾・空港・アクセス道路などのインフラについてである。第一に言えることは全ての個別のインフラが量的にも質的にも不十分だということである。例えば港湾の場合、量的には水深不足・バース不足・ヤード不足等々であり、質的には港内全般の狭隘・ヤードの維持整備不良・港内交通の混雑・税関検査場の狭隘等々である。空港の貨物ターミナルや貨物エリアについても、アクセス道路についても似たような問題が山積している。

**FIG. E8** と **FIG. E9** はインフラストックの量についてジャカルタ・バンコク・クアラルンプールの三つの首都圏で比較したものである。比較は港湾ではコンテナバースの延長、空港では貨物エリアの面積で代表させてある。ジャカルタが絶対量で両者を可成り下回っていることが分かる。特に空港でその差が大きい。これら両図の傾向は当然のことながら **FIG. E6** と **FIG. E7** とに対応している。**TABLE E3** はタンジュンプリオク港とそのアクセス道路について、個別の施設毎の現状とそれらに対応する容量ないしは標準とを対比して示したものである。

**FIG. E8 Container Berth Length**



**FIG. E9 Air Cargo Area**



**TABLE E3 Port Capacity by Individual Elements – Port of Tanjung Priok**

Type	Individual Element	Estimated Capacity	Recorded Performance
Infrastructure	Channels, Basin, etc.	Number of Ship Call ; 16,000~16,500 vessels/year	16,253 vessels/year
	Berths	Container ( TEUs ) :     2,567,000	2,945,000 TEUs
		Conventional Berth (ton):   37,096,000	37,818,000 ton
Access Roads	Actual traffic/ Road Capacity	East Direction 1.48     West Direction 1.37	South Direction 0.83
Port Operation	Container Handling Efficiency	Normally more than 25 Box/h/crane	20 ~25 BOX/h/Crane
	Ship Waiting Time	Normally zero for container vessels	Container: Several hours Conventional: More than 12 hours

Note:   Figure in box indicates over capacity.

Source: 1) JICA Report 2003

2) "Transportation and Communication Statistics" Katalog BSP 8215

この表などから個別施設の悲惨な現況を以下に列記する。

- i. 航路泊地の水深不足
- ii. 航路巾不足、泊地の狭隘さ
- iii. 航路の一方通行
- iv. 一つしかない港口
- v. バース不足
- vi. バースの陳腐化
- vii. ヤードの狭隘さ
- viii. 港内外の交通混雑
- xi. 狭くて屋根無しの税関検査場
- x. 不十分な維持管理

これらは一にかかって維持投資と更新投資の不足によるものである。上で少ないと言った貨物量に対してですら、**TABLE E3** で分かるようにその容量を既に超えてしまっている施設が多い。このままでは、ハブ港化のようなことは別にしても、国の経済成長をまかなえる程度の貨物の伸びに対しても対応不能であると言わざるを得ない。

これをまとめると、

- i. 港湾容量の確保のために本格的なインフラ投資が絶対的に必要である。
- ii. 港湾の場に港内競争と港間競争を導入するために本格的なインフラ投資が絶対的に必要である。

スカルノハッタ国際空港についても事情は変わらない。



### 1.3.7 Second Port Concept (S P C)

タイにおける第三国調査から港湾整備についての有力な教訓を得た。それがS P Cである。S P Cとは港町の都市化によって港に機能障害が生じている状況への対応策の一つである。古い港 (The first port) が背後の乱雑な都市化によって機能不全に陥っている時に、制約を受けない別な場所に新港 (The second port) を造り、両港で共生的且つ競合的に同一の背後圏にサービスするというものである。

バンコク首都圏では、古いバンコク港 (first port) が河川港故の制約も含め、浅い、狭い、混雑してる、などの制約の下にある一方、バンコクの南約 100 km に位置するレムチャバン港 (second port) は深さ、近代的施設、アクセスの容易さ、などの利点を持って、バンコク港と共生し競争して、バンコク首都圏一帯の面倒を見ている。ジャカルタの現状への適用を考えるとバンコクの例は最適だと思われる。ジャカルタの場合の second port は新港に限定する必要はない。例えば、一部着手されているボジョネガラ港はタンジュンプリオク港との距離がおよそ 100 km であり、second port の有力な候補である。

なお、日本では 60 年代の中頃に「Old first port」の問題が発生した。日本で採用されたのはやはり S P C であったが、日本の場合は First port の前面に巨大な人工島を造り、そこに Second port を造ってきた。日本では浚渫土砂の受入問題などとの絡みもあってこのような対応となったものである。横浜、神戸、東京、名古屋、大阪、博多など多くの例があり、港湾平面図を見るとその様子がよく分かる。

ジャカルタへの適用については、主に地理的条件から日本型ではなくバンコク型が推奨される。

### 1.3.8 官民パートナーシップ

第三国調査のもう一つの成果はマレーシアで得られた官民会議の成功例である。マレーシアフォワードアー協会 (A F A M) は 20 年以上に渉って官民会議を継続的に且つ成功裏に推進してきた。まだいろいろ問題は残っているものの、協会員は会議の成果に満足しているとのことであった。マレーシアではその他の民間団体も全てこのような会議を持っていて、おおむねうまくいっているそうである。官民会議の有用性に対する貴重な実地の教訓である。

## 2. 提言

### 2.1 指摘事項のまとめ

以上、調査の結果からの指摘事項とその指摘事項の背景にある事情とをまとめて **TABLE E4** に示す。この表で指摘事項の背景として示されている問題点によって、以下のようにまず三つにグループ分けができる。

- Aグループ . . . 主に非効率性
- Bグループ . . . 主に競争状態の欠如
- Cグループ . . . 主にインフラ投資不足

**TABLE E4 Findings and their Background**

No.	MAJOR FINDINGS	BACKGROUNDS
1	Evaluation by Users	Inefficiency Lack of Integrity, Insufficient Transparency, No Competition, Lack of G&B Partnership, and Incomplete IT
2	Longer Lead Time	Inefficiency
3	Higher Terminal Handling Charge	No Competition No Intra-Port Competition due to Insufficient Port Area No Inter-Port Competition due to Lack of Competing Port/Ports
4	Smaller Cargo Throughput	No Competition
5	Port, Airport and Access Roads Insufficient Capacity Low Quality Congestions	No Competition Lack of Capital Investment Lack of Maintenance Investment Time is coming for Capacity Increase of Port, Airport and Access
6	Second Port Concept	Competition
7	G&B Meetings	G&B Partnership

ここで、実は「競争状態」の欠如はジャカルタの場合、結局のところ投資不足のためである（競争出来るところまで投資されていない）ことから、このグループもCグループの仲間である。よって次の二つのグループに分けられることになる。

- 効率性グループ . . . No.1, No.2, No.3
- 競争グループ . . . No.2 から No.6

以下の提言ではこの二つのグループを個別に扱う。

### 2.2 第一の提言 . . . Five-in-One Reform . . .

効率性グループの改革は個別手続の改善策の集合体のようなものと思われる。従って、個別の改善策の求心力となりうる指導原則のようなものを大枠として設定しておくことが勧められる。

このために **TABLE E5** に示す五つの原則をワンセットにした指導原則群を「Five-in-One Reform」と呼んで、改革案策定の指導原則にすることを勧めたい。

**TABLE E5 Five – in – One Reform**

1	Integrity is the key factor to the entire society
2	Transparency is the basis of all reforms
3	Competition is the mother of high efficiency and reasonable pricing
4	G&B Partnership assures realistic and smooth cargo flow
5	e-processing is the tool to high efficiency and everybody's convenience

**提言 I 貿易円滑化戦略を策定し実施すること。** この場合、戦略の指導原則は「Five-in-One Reform」の採用を薦める。また、戦略の具体的内容としては、別に示した Action Plan の採用を薦める。

### 2.3 第二の提言 …… 地域ハブ化へ ……

次に、競争グループについてであるが、その前に競争一般についておさらいをしておこう。競争は一般に高い効率やリーズナブルな価格を生み出す原動力とでも言うべきものであり、競争条件の導入は非効率や不当な価格設定などを自動的に解決し得る極めて有効な手段である。しかしながら、一般に港湾や空港のような公共施設の管理運営には競争条件の導入が難しい。イギリスのサッチャー首相以来、「民営化すれば高能率・適正価格が確保される」という考えが大流行したがこの表現は誤解されやすい。「競争状態が確保されれば高能率・適正価格が確保される」という言い方が正確である。これまで民営化を強調してきた世銀においても、最近ではこのような趣旨の施策を打ち出し始めている\*。

\* 「Reforming Infrastructure – Privatization, Regulation, and Competition – 」

A World Bank Policy Research Report, June 2004

本論に戻ろう。タンジュンプリオク港は港湾運営については民営化されているが、競争状態がほとんど無いためオペレーションについても料金制度についても適切なものとはとうてい言い難い状況、言い換えると競争力の大変低い状況にあることは既に述べたとおりである。スカルノハッタ国際空港では国営会社が管理運営を行っているが港湾と似たような事情にある。一方ではタンジュンプリオク港もスカルノハッタ国際空港もごく近い将来施設増強のための投資が必ず必要になると言う切迫した状況下にあることも既に指摘したとおりである。タンジュンプリオク港とスカルノハッタ国際空港とがこれまで述べてきたような状況の下にある。すなわち、

- i. 港内・港間両方について競争状態がほとんど無いこと、
- ii. 取扱貨物量は他国比較で相対的に少ないがそれでも施設が不足気味なこと、
- iii. 経済成長を考えると新規投資が不可欠であること、
- iv. 競争状態を導入するためにも港の拡張などの投資が必要なこと、
- v. ハブ化を考えて港湾産業・空港産業を育てることを真剣に考える時期だと思われること

などの状況下にあることをここで改めて認識して欲しい。そして、この二つの首都圏対外ゲ

ートを地域の国際ハブを目標にして施設整備投資を行い、強力なマーケティング活動を展開してハブ港としてのステイタス確立と港湾産業・空港産業としての自立の努力を始めるといふ道を選ぶことが、港湾・空港の容量の確保と競争の導入という二重の観点からインドネシアにとって最良の選択である、と言うのが本調査団の**第二の提言**である。

インドネシアはその国力・人口からして地域最大の貨物出入国としてのポテンシャルを有しているから、ジャカルタにハブ機能を計画することは、基本的にフィーダー貨物の集荷には有利であるし、その上地域全体の経済効率にとっても最も適切な形が実現されることになる。つまり、良質のサービスを適正な料金で提供出来るようになれば、ジャカルタはハブ港化を目指す上で近隣他港よりも有利な状況にある、と言うことを付言しておく。

**提言 II 港湾・空港の地域ハブ化を目標とする投資政策を策定し実施すること。**また、併せて地域ハブ戦略を策定し実施すること。政策と戦略の策定に当たってはSPCとマーケティングに十分配慮すること。

#### 2.4 最後の提言 . . . 技術的/財務的支援 . . .

以上が本調査団からの具体的な提言であるが、現実はこの提言に従って改革を進めようとする場合、技術的な支援や財政的な援助が必要になることがあると考えられる。そのような場合には、現在キャパシティービルディング (CB) や公的な開発援助など国際的に利用しやすい支援スキームがいろいろ用意されているから、それらを上手に活用することをお勧めする。

**提言 III 貿易円滑化のための改革努力の中で技術的な支援や財務上の援助などが必要になった場合には、国際的に用意されている各種の支援スキームなどを活用すること。**

### 3. 貿易円滑化の構造図

提案する貿易円滑化の構造図と、各提言と関連要素の相互関係詳細を **FIG. E10** に示した。

### 4. 行動計画

行動計画は三つのパートで構成されている。パート I は提言 I に対応し、パート II は提言 II に、パート III は提言 III にそれぞれ対応している。Action Plan については本文の PART 2、5 章を参照のこと。

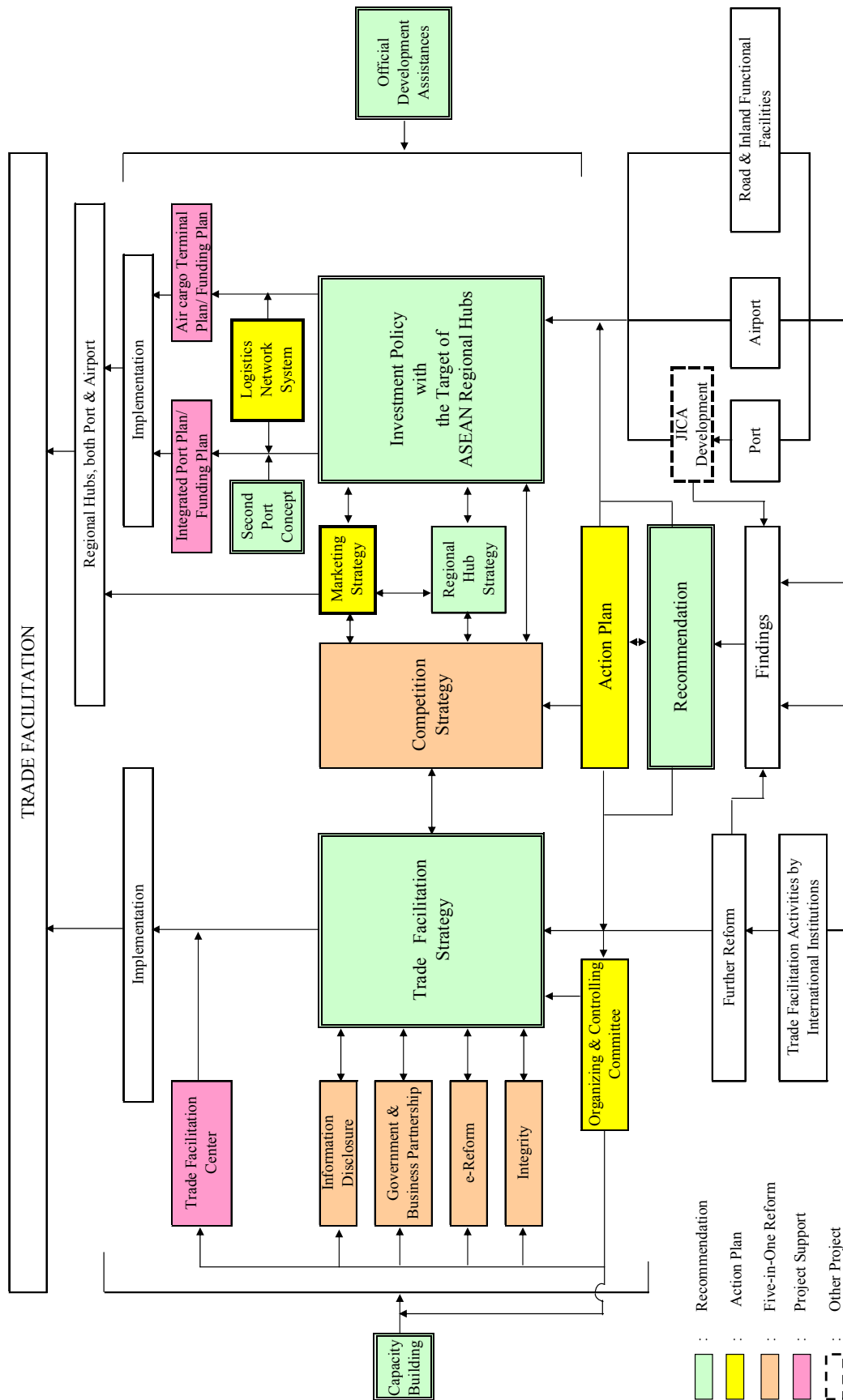


FIG E10 Detailed Diagram Showing the Trade Facilitation

## 5. 調査の基礎情報

### (1) Time Schedule of the study

Year Month	2004											2005		
	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar
Japan	□ Pre.	□ 1 <sup>st</sup>							□			□ 3 <sup>rd</sup>		□ 4 <sup>th</sup>
Indonesia		■ 1 <sup>st</sup>		■ 2 <sup>nd</sup>						■ 3 <sup>rd</sup>		■ 4 <sup>th</sup>		
Report		△ IC				△ IT						△ DF		△ F

IC: Inception Report, IT: Interim Report, DF: Draft Final Report, FR: Final Report

### (2) Steering Committee

1	Coordinating Ministry for Economic Affairs (CMEA)	Deputy Coordinating Minister of Economic Affairs
2	Ministry of Trade and Industry	Director General for International Trade
3	MOI/MT	Director General for Domestic Trade
4	Ministry of Finance (MOF)	Director General for Customs and Duties
5	Ministry of Transportation	Director General of Sea Communication
6	MOC	Director General of Air Communication
7	MOC	Director General of Land Communication
8	MOI/MOT	Head of National Export Development Agency
9	Ministry of Agriculture	Head of Agricultural Quarantine Board
10	State Ministry for National Development Planning	Deputy for Funding Development and Foreign Cooperation, BAPPENAS
11	KADIN, Indonesian Chamber of Commerce and Industry	Head of Indonesian Chamber of Commerce and Industry
12	DKI Jakarta's Regional Development Agency	Head of DKI Jakarta's Regional Development Board
13	DKI	Assistant for Economic Affairs, Secretariat of DKI Province
14	CMEA	Assistant Deputy for Industry Facilitation, Trade and Export Development
15	CMEA	Assistant Deputy for Non-Agriculture Industry, Tourism and Services
16	CMEA	Assistant Deputy for Agricultural Product Processing Industry
17	CMEA	Assistant Deputy for Small and Medium Enterprises and Empowerment
18	CMEA	Assistant Deputy for Marketing, and National Distribution System

**(3) Member of Study team**

<u>No.</u>	<u>Name</u>	<u>Specialty</u>	
1	Mr. Ikuhiko Yamashita	Team Leader	Japan Port Consultants Ltd. (JPC)
2	Mr. Atsushi Sato	Sub Team Leader, Port Cargo Traffic Management	Pacific Consultants International (PCI)
3	Mr. Hideaki Uematsu	Trade Facilitation Policy - Institutional Aspects	(JPC)
4	Mr. Toshiaki Nagaya	Trade Facilitation Policy - Practical Aspects	(JPC)
5	Mr. Keiji Kojima	Air Cargo Management	(PCI)
6	Mr. Nobuwaka Yamakawa	Land Transportation	(PCI)
7	Mr. Haruo Yanagawa	Forwarding	(PCI)
8	Mr. Ken-ichi Sasaki	Study of Time Required for Release of Goods	(JPC)
9	Mr. Teruyoshi Okawa	Statistics 1	(JPC)
10	Mr. Eko Nurdyanthro	Statistics 2	(JPC)
11	Mr. Kazuo Uezumi	Coordinator	(PCI)

# **PART 1**

## **貿易環境改善調査**



## PART 1 貿易環境改善調査

### 1. 調査概要

#### 1.1 調査目的

インドネシア経済は1997年のアジア経済危機の深刻な打撃を回復しつつあるが、更に近年の自由経済市場主義を享受する東南アジア経済の発展に追随し、自国経済力を高める為に、産業の国際競争力の強化を計る方策が議論されている。

この為には外国投資の促進、貿易の円滑化、貿易産業振興を図ることの重要性が強く認識されており、本調査はインドネシア国の貿易に係わる制度、施設の現状を分析すると共に、輸出入所要時間調査を行い、各物流段階の阻害要因を定量的に調査したうえで、貿易環境の改善策を抽出・検討し、改善推進の提言と、その行動計画をする。

貿易環境においては、特に制度と実際運用面の乖離についての問題が指摘されており、関係省庁の制度上の所掌範囲の調整や、制度運用のための行政能力向上が求められる。

また、貿易手続きのEDI化が導入されているが、これを拡充し、関連機関に拡張発展させて、貿易手続きの円滑化を促進する事が重要である。更に、貿易に関連するインフラの規模と質が経済政策規模に比べて不足しているという評価もある。これらの諸要因を、輸出入所要時間調査をとおして得た定量的資料を用いて分析し、改善策を検討する。

調査結果は、インドネシア次期国家開発計画に反映させることを目的とし、調査の最終段階では、調査成果である改善提言および行動計画について、これを関係者に広く普及する為のセミナーを実施する。

#### 1.2 調査範囲

調査は、Tanjung Priok Port と Soekarno-Hatta International Airport に於ける国際貨物の輸出入活動と、ジャカルタ首都圏に点在する工業団地、保税倉庫と港湾、空港を結ぶ幹線道路の輸送状況を調査範囲とする。

#### 1.3 調査組織と行程

調査はJICAの競争入札によって選定され、委託をうけた(株)日本港湾コンサルタントと(株)パシフィック・コンサルタンツ・インターナショナルが共同して実施した。調査を受け入れたインドネシア国側の関係機関名を以下に示した。

##### (1) カウンターパート

インドネシア国経済担当調整大臣府

(2) 調査に関係する政府機関など

経済担当調整大臣府によって調査運営委員会が設置された。委員会のメンバーとその傘下にある、調査に関係する組織を次に列記した。

<u>No.</u>	<u>Ministry</u>	<u>Department</u>	<u>Steering Committee</u>
1.	Coordinating Ministry for Economic Affairs (CMEA)	Deputy Coordinating Minister of Economic Affairs	Chairman
2.	Ministry of Trade and Industry	Director General for International Trade	Vice Chairman
3.	MOI/MOT	Director General for Domestic Trade	Member 1
4.	Ministry of Finance (MOF)	Director General for Customs and Duties	Member 2
5.	Ministry of Communications	Director General of Sea Communication	Member 3
6.	MOC	Director General of Air Communication	Member 4
7.	MOC	Director General of Land Communication	Member 5
8.	MOI/MOT	Head of National Export Development Agency	Member 6
9.	Ministry of Agriculture	Head of Agricultural Quarantine Board	Member 7
10.	State Ministry for National Development Planning	Deputy for Funding Development and Foreign Cooperation, BAPPENAS	Member 8
11.	KADIN, Indonesian Chamber of Commerce and Industry	Head of Indonesian Chamber of Commerce and Industry	Member 9
12.	DKI Jakarta's Regional Development Agency	Head of DKI Jakarta's Regional Development Board	Member 10
13.	DKI	Assistant for Economic Affairs, Secretariat of DKI Province	Member 11
14.	CMEA	Assistant Deputy for Industry Facilitation, Trade and Export Development	Member 12
15.	CMEA	Assistant Deputy for Non-Agriculture Industry, Tourism and Services	Member 13
16.	CMEA	Assistant Deputy for Agricultural Product Processing Industry	Member 14
17.	CMEA	Assistant Deputy for Small and Medium Enterprises and Empowerment	Member 15
18.	CMEA	Assistant Deputy for Marketing, and National Distribution System	Secretary of Steering Committee
19.	PT. ANGKASA PURA II	Soekarno Hatta International Airport	
20.	PT. PELINDO II	Indonesia Port Corporation II (Tanjung Priok Port)	
21.	JICT	Jakarta International Container Terminal	

(3) 調査団

調査団の構成は次のとおりである。

No.	Name	Specialty	
1.	Mr. Ikuhiko Yamashita	Team Leader	Japan Port Consultants Ltd. (JPC)
2.	Mr. Atsushi Sato	Sub Team Leader, Port Cargo Traffic Management	Pacific Consultants International (PCI)
3.	Mr. Hideaki Uematsu	Trade Facilitation Policy -Institutional Aspects	(JPC)
4.	Mr. Toshiaki Nagaya	Trade Facilitation Policy -Practical Aspects	(JPC)
5.	Mr. Keiji Kojima	Air Cargo Management	(PCI)
6.	Mr. Nobuwaka Yamakawa	Land Transportation	(PCI)
7.	Mr. Haruo Yanagawa	Forwarding	(PCI)
8.	Mr. Ken-ichi Sasaki	Study of Time Required for Release of Goods	(JPC)
9.	Mr. Teruyoshi Okawa	Statistics 1	(JPC)
10.	Mr. Eko Nurdyantoro	Statistics 2	(JPC)
11.	Mr. Kazuo Uezumi	Coordinator	(PCI)

#### (4) 調査行程

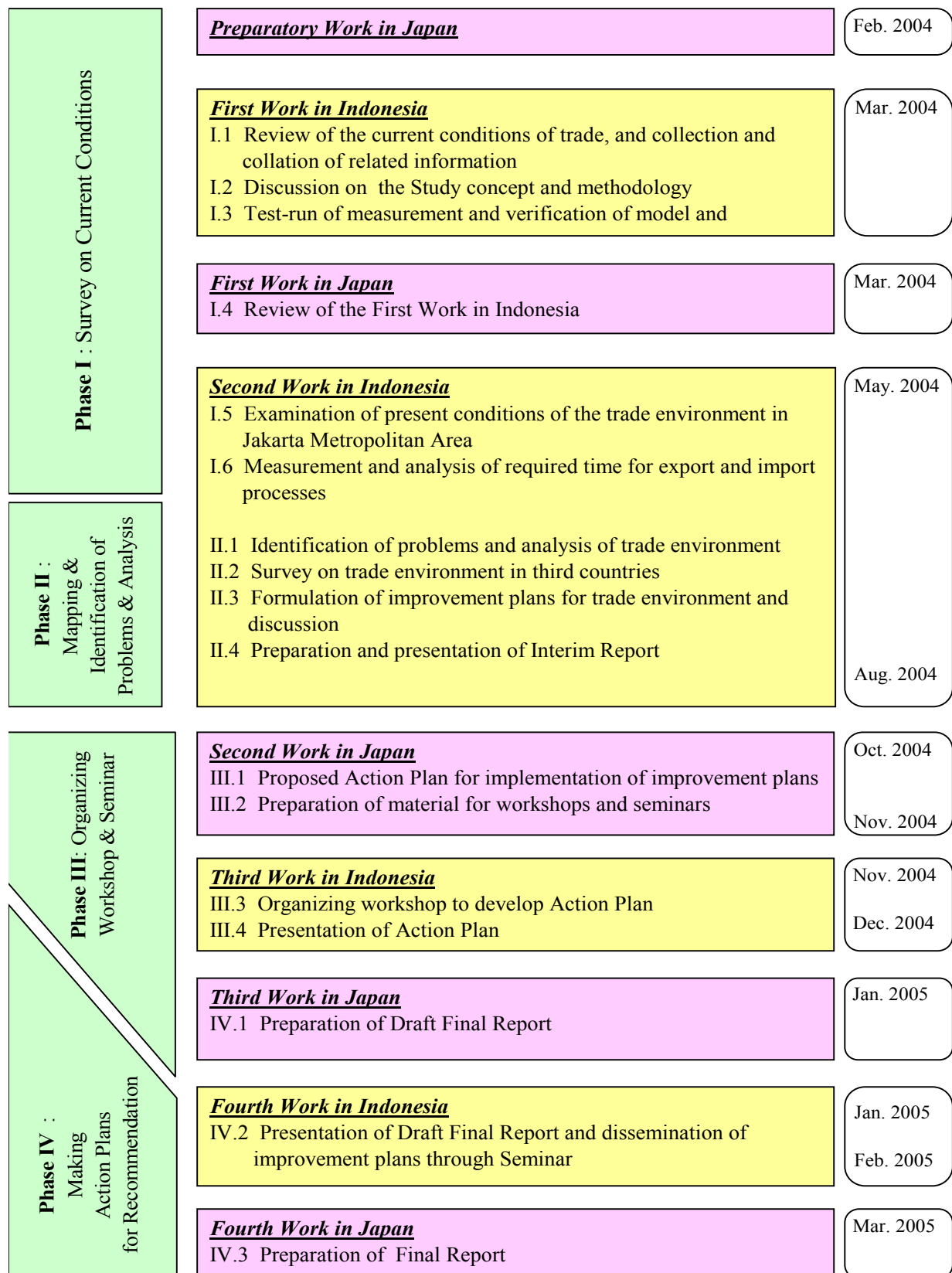
図 1.3.1 に調査の全体行程を示した。また、図 1.3.2 に調査主要項目を時系列的にブロックチャートで示した。

Figure 1.3.1 Time Schedule of the Study

Year Month	2004											2005		
	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar
Japan	□ Pre.	□ 1 <sup>st</sup>							□	2 <sup>nd</sup>		□ 3 <sup>rd</sup>		□ 4 <sup>th</sup>
Indonesia		■ 1 <sup>st</sup>		■ 2 <sup>nd</sup>						■ 3 <sup>rd</sup>		■ 4 <sup>th</sup>		
Report		△ IC				△ IT						△ DF		△ F

IC: Inception Report, IT: Interim Report, DF: Draft Final Report, FR: Final Report

**Figure1.3.2 The Study on Trade Related Systems and Procedures in Republic of Indonesia**



## 2. 現況調査

### 2.1 輸出・輸入制度の現状

#### 2.1.1 貿易発展円滑化への法制・行政面での諸努力

2004年の現在においてインドネシアは、既に対外貿易の自由化では、種々の国際・地域協定、或いはその一方的発意に沿って関税率や数量制限の削減をし、相当の進歩を達成し終えているので、貿易円滑化（trade facilitation）による一層の利益取得の重要性が改めて注目事項となってきた。

貿易円滑化効果の査定作業が APEC で一度行われた。貿易円滑化が進捗する上での各種シナリオの下で APEC 地域の貿易がどのように増加するかを分析したものである。分析結果は APEC 域内貿易が 2,800 億ドルという大枠で増えると見込まれ、また例えばインドネシアの輸出は貿易円滑化への投資を通して 29 億ドル（5%）増えると推定されている。またこの分析は、貿易円滑化からの利益は（インドネシアを含む APEC 途上国において）、工業製品への関税引き下げによる利益を超え、途上国への最大の利益は港湾・税関の効率改善から得られることを、発見している。（「貿易円滑化：APEC 地域の発展展望」、J.S. ウイルソン他、2002 年 10 月、APEC）

#### (1) 輸入関係諸方策

##### 1) 政策傾向

90年代半から97年まで、政府は国境方策、国内方策の両面にわたり、段階的に貿易改革策をおこなってきた。通貨危機以前の当時の優先順位——多国間および地域内合意に従う関税率約束——を反映して、改革方策は関税率を中心として進められた。97-98年危機がずっと大胆な手段と改革過程の再加速をもたらし、農業に影響する関税率引き下げとあわせ、IMF 計画期間の終了時までには、健康、安全、環境上の理由から正当化されるもの以外の残存輸入制限措置は、国内生産品への非関税補助策と共に、全て撤廃されることとなった。

##### 2) 関税率

1998年以降インドネシアは、その対外誓約のスケジュール、対内政策的配慮、リフォーム一括案の遂行のため関税率の変更をおこなった。1998年と2002年との間でMFN（最恵国）関税率の単純平均が9.5%から7.2%に下がった。APECの目標である自由で開かれた貿易に沿って、関税率引き下げが、3段階関税率（ゼロ、5%、10%）適用を目指して続けられている。

関税品目分類の多数（68%）が既にゼロか5%かの従価率になっている。

世界税関機構（WCO）の推奨に基づくHS条約2002年改定を採り入れるべく、インドネシアは、新関税品目分類を2003年5月発効の財務省令で発布している。

##### 3) 税関および検疫手続き

###### i) 1995年法律第10号

到着後、緑チャンネルに入る品は即座に通関許可となり、原則として現物検査は行われない。赤チャンネル行きを指示された品は現物検査と申告価格の検査とが行われる。新法では、税関吏は、輸入品が税関地域から引取られた後に、その監査を行う権限が与えられており、監査対象は、会社の国際貿易関係全取引と会社の株式とに係わる会計帳簿、報告書、記録類その他の書類の検査を含む。

#### ii) EDI システム

1997 年以來、通関、関税支払い、無作為検査は新しいコンピュータ・システム即ち EDI システムで促進されている。現在、EDI の利用が増加し、主な税関事務所は何所でも税関申告が電子的に処理できるようになっている。税関当局は世界銀行、世界税関機構（WCO）と、税関の訓練・行政の改善に向けて緊密に協力している。

#### iii) 税関評価

2000 年 1 月からは、インドネシアは WTO の税関評価協定を全面的に適用している。

### (2) 輸出関係諸方策

#### 1) 政策傾向

経済危機までのインドネシアは農産、林産、鉱業、工業の広範な品目の輸出を制限する管理、禁止、高額課税、規制をいくつも維持していた。危機後政府は——健康・安全上の理由で課されるものと、たまたま不足する場合に導入される臨時の措置を除いて——「禁止的な輸出税を廃止し」、「他のあらゆる形の輸出制限を除去する」との約束をした。更に政府は、州間・地区間取引への割り当てや州税など、最終的には輸出物品に影響する全ての輸出障害を除去すると決定した。

#### 2) 輸出税

通貨危機以前には、輸出税がおおよそ 80 品目に掛けられていて、林産品（特に丸太、製材、トウ）、農産品（粗パーム油、ココヤシ油）、鉱業・金属製品（銅鉱石、銅コンセントレート、鉛、錫、そしてプラチナ、アルミニウム廃棄物など）を広く覆っていた。2004 年において、インドネシアはまだパーム油製品（粗パーム油とその派生品）への輸出税を維持しているが、その適用範囲と税率とを相当に引下げている。

#### 3) 輸出規制（認可の必要と割当て）

危機までは、インドネシアの農産品輸出の 50% 近くと、鉱業産品、石油製品、それに一定の製造業製品（基本的には繊維ならびに衣類）の相当割合が、政府に規制され、許可され登録された輸出業者を通してのみ輸出し得た。危機に対処して、政府はこのシステムの模様替えを企てた。農産品、鉱業産品、ガス製品の多くを除外して、輸出規制リストを大幅に縮減した。

#### 4) 輸出と輸出金融

危機後、インドネシア諸銀行の健全性への信頼欠如から、その信用状が国際市場で受理されなくなり、それが同国貿易の流れを深刻に阻害することとなった。輸出品中の輸入物構

成比率が高い（40%超）ので、輸出向け諸産業に不可欠な原材料その他の投入物への輸入金融取得の困難によって、輸出の成長もまた深刻に阻害されることとなった。国有のインドネシア輸出銀行（BEI）を通して、商業的見地から、不良債務の無い企業への輸出金融供与の努力が続けられた。

5) 輸出志向地域、税金割戻し、課税免除

1990年代半以降、保税地域・輸出加工区・保税認可工場の運営について大きな変更はなかった。

輸入関連諸税からの免除と生産品の一部を国内市場に販売可能であることを除いては、これら地区内設立企業が利用可能な奨励策は無い。

(3) 貿易政策の諸展開

インドネシアでは近年、国際貿易政策の規制撤廃に大きな進歩があった。関税、輸入免許、輸出制限が実質的に減少し、国内企業を輸入・輸出市場でより多くの国際競争に晒している。

1) 輸入／輸出禁止、制限、免許

（危機の後）輸入制限あるいは特別免許制が維持されてきた品目は、肉・鶏肉製品、チョコレート、アルコール飲料、人工甘味料、潤滑油、工具、エンジン、ポンプ、トラクター程度であった。但し2002年3月から米、トウモロコシ、大豆、砂糖、繊維製品、履物、電子製品、玩具に特別輸入免許が適用された事実、若干の逆行現象が見られる。

2) 国営貿易

国営貿易企業の民営化努力が行われてきた一方、実質的に全ての重要分野で、国内生産を助長し、あるいは貿易を促進または独占的に支配・制限する見地から、経済への広範な国家関与が続いている。

3) 政府調達

政府調達は産業政策の重要な手段である。外国供給者への差別手段は維持されている。外国供給者は大型契約にのみ参加を認められるのである。

4) カウンタートレード

カウンタートレードの諸規定も公的調達に適用される——即ち、一定の政府契約に入札する外国企業は輸出実績資格を満たしている必要がある。カウンタートレード政策の狙いは、諸官庁、公的部門諸機関、国有諸企業の調達に係わる輸入を、非石油商品の輸出に結び付けるにある。

5) ローカル・コンテンツ要求

政府調達契約に関するローカル・コンテンツ要求を除いては、この種の要求は強制されていない模様である。

#### 6) 貿易防衛

輸入品からの不公正競争に対応すべく、政府は反ダンピングとセーフガード（緊急輸入制限措置）との政策を採用している。これらの政策は、WTO 合意に沿う形で、「反ダンピング税および対抗税に係わる政府規制・34/1996」と、「物品輸入急増に際する国内産業保護手段に係わる大統領令・84/2002」の下で、実行されている。

#### 7) 規格および他の技術的諸要件

1997 年に、国家規格局（BSN）が、大統領に直接報告する形で設立された。その所掌事項の主なものは次の通りである。国家規格の開発と承認；検査／測定試験所、証明機関、技術検査機関の認可；規格化活動の国際協力；国際規格と国家規格との整合化；規格情報サービス。BSN によって国家規格システム（SSN）が設立され、これがインドネシア国家規格（SNI）が全関係者により合意される唯一のインドネシア国家の規格であることを、保証することとなった。

### (4) 地域貿易協定・取り決め

#### 1) ASEAN 自由貿易地域（AFTA）

インドネシアは ASEAN 設立メンバーの一つとして ASEAN 自由貿易地域（AFTA）に参加している。ASEAN メンバーは 1999 年、当初設立メンバー間の輸入関税を 2010 年までに全て除去し、そして原則として、新メンバーの全面除去を、若干のデリケートな品目を除き、2018 年から 2015 年に繰り上げるとの合意を行っている。量的制限とその他の非関税障壁も撤廃される。

#### 2) APEC 枠組みでの貿易円滑化努力

貿易円滑化は APEC の中核的活動の一つである。2001 年上海で閣僚たちは APEC 貿易円滑化諸原則に裏書して、次の 5 年間に APEC 地域の事業実行コストを 5% 引下げる目標を達成する上での、貿易円滑化での国内および国境を挟む事業コスト削減の重要性を強調した。コスト削減へ可能な具体的行動と手法が、次の 4 分野について開発されつつある：

- i) 物の動き（税関、港湾、検疫その他同種の手続きを含む）、
- ii) 基準・認証
- iii) ビジネス上の人の移動性
- iv) 電子商取引（e-コマース）。

インドネシアは APEC 税関手続き小委員会（SCCP）と他の関連小委員会とに活動的に参加している。

また、上記貿易円滑化を実現する政府の努力の例の一つとして、ジャカルタ ジャパンクラブ（JJC）との定期会合がある。JJC が設けた「通関・関税問題」、「課税問題」、「労働問題」「投資促進・サポーティングインダストリー振興問題」、「電力問題」の 5 つの小委員会と、インドネシア政府の関係閣僚、関係各省総局長との協議が、2001 年以降おこなわれてきた。また、これら個別テーマごとの話合いの進展状況を報告しあい、各省庁



間にまたがる問題の解決を図るために、経済調整大臣を座長とする全体会議も 2004 年 2 月までに、既に 8 回開催されている。

### 2.1.2 関係官庁間の行政機能分担

\* 関係行政機関の組織と機能

( この項では、貿易円滑化に直接係わる下記 5 省の組織と、これら諸省の若干の総局、庁の機能を概観する。加えて、輸送／ロジスティクス分野の若干の国有企業にも触れる。即ち：

- 1) 経済調整大臣府、
- 2) 工業商業省
- 3) 財務省、
- 4) 運輸通信省、
- 5) 農業省。 )

——— 本項の詳細は、この要約版では省略する ———

### 2.1.3 税関による貨物検査と通関手続き

#### (1) 輸入貨物の手続きと管理

インドネシア税関法において、すべての輸入貨物を検閲することになっており、その内容はすべての申告書類の審査を行うことと現物検査を選別して行うこととなっている。したがって税関は、審査システムとして二段階の検査ステージを設定している。第一段階は申告書類を審査し、貨物内容と危険度により、次の精査のための選別を行なう。そして第二段階はレッドレーンとして選別された貨物の現物検査である。

コンピュータによる貨物の検査レベルの判定は、まず貨物の種類に基づくリスク判定から行なわれる。最初の段階では通関書類の内容をチェックし、通関書類に記載された貨物内容のHSコードをもとに、検査官が関連書類の提出などを要求する。特に問題なしと判定された貨物は、グリーンレーンとして許可証が発行される。コンピュータによる貨物のリスク判定は貨物の種類に基づく分類（高・低の2段階）と輸入者のリスク判定（高・中・低の3段階）に分かれており、このリスク分類はインテリジェンスユニットによって調整される。ちなみに特別優良認定を受けた輸入者は、プライオリティ・ステイタスとして輸入申告書のチェックを受けた後すぐに引取り許可を受けることができる。

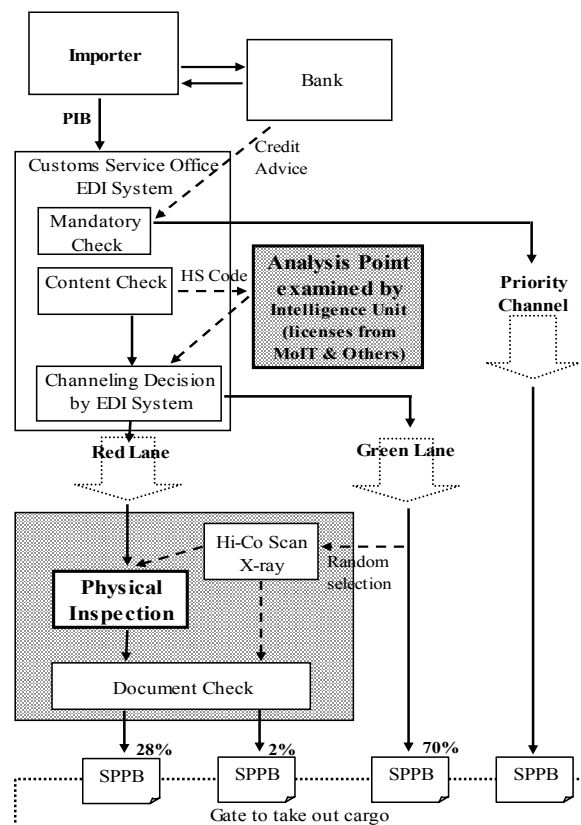
Figure 2.1.5 Import Process and Control by Customs

これらの判定とEDIのシステムによって精査を要求するレッドレーンと書類審査のみのグリーンレーンに分類される。

- 1) 輸入タイプによる分類、一時的もしくは再輸入、輸出加工目的の輸入などのものはレッドレーンに分類される。
- 2) 商品リストにもとづきハイリスクと指定された貨物で、輸入者のリスクが高いものはチェックされる。
- 3) 輸入者の分類は 1) 新規およびハイリスク、2) 中リスク 3) ローリスク輸入者、の3種類に分けられる。
- 4) その他グリーンレーンに分類された貨物のうちランダム抽出にて約2%がX-Ray検査に指定される。

レッドレーンに指定された貨物と、グリーンレーンからランダム抽出された貨物は現物検査を受けるよう指示される。現物検査には次の3種類ある。

- 1) X線による内容物の検査（Hi-Co Scan）おもにグリーンレーンからの貨物対象。
- 2) レッドレーンの貨物とX線検査で疑わしいと判定された貨物の現物検査
- 3) 書類にもとづく内容検査と現物との照合。なお、引き取り許可が出た後、3日以内



にオリジナル書類を提出するよう定められている。

## (2) 検査種別の判定

レッドかグリーンかの判定は申告書類にもとづいて決定される。税関の本部では判定システムを公平でかつ信頼度の高いものにするべく検討を重ねている。判定の基本となるものは輸入者登録（インポーター・プロファイル）と商品リストであるが、輸入者に関しては過去の実績の積重ねがおもな要素となっている。商品に関しては税関内部の課報部（インテリジェント・ユニット）のリスク情報に基づき通常貨物とハイリスク貨物に分類されている。両者とも定期的に更新されている。

レッドの際の現物検査において、サンプル抽出などに関しては100%、30%、10%と3種類の精度で現物検査することとしている。これも輸入者がハイリスクの場合はすべて100%検査となる。輸入者が中程度の場合レッドとなっても現物検査の精度は30%、輸入者がローリスクの場合はレッドとなっても現物検査の精度は10%程度となる。

Figure 2.1.6 : Criteria of Channeling and Inspection

プライオリティ・ステイタスは輸入者が優良企業で、税関から通関にかかる処理に関して特別な許可を得ている企業をいう。定期的に工場で原料や部品として使う貨物を輸入し、製品を輸出しているような企業が対象となり、公認会計士による財務監査を定期的に受け適正判定を受けている企業が対象となる。

Importer			
High Risk	Red Channel (100% Inspection)	Red Channel (100% Inspection)	Red Channel (100% Inspection)
Medium Risk	Green Channel	Red Channel (30% Inspection)	Red Channel (30% Inspection)
Low Risk	Green Channel	Green Channel	Red Channel (10% Inspection)
Very Low Risk (Priority)	Priority Channel	Priority Channel	Physical Inspection at Importer's Location
	Low Risk Commodity	High Risk Commodity	Gov. Determined Commodity

このステイタスを取得すれば若干の例外を除き、EDI申告により納税者番号や税関登録番号、為替レートなどをチェックを受けた後、貨物を即刻、自社の工場へ搬入することが可能である上、関税などの支払いは翌月の末に記録に基づいて納入できる特典がある。前述の検査分類表でも、特別な政府指定貨物以外は、通常貨物とは別扱いとなっている。2004年6月時点で45社がこのステイタスを得ている。

## (3) インポーター・プロファイル

現在のインポーター・プロファイルはEDI通関のシステムの一環として 2002年に輸入業者の登録を行なって作成したものがベースとなっている。ファイル内のデータはリスクレベルの評価に基づいて分類され、1) 企業の実存性、2) 経理実態の評価、3) 経営者の信頼性の評価、4) 事業内容、などに関して評点方式で分類している。

2004年7月時点での輸入業者登録者数は10,958社であり、毎月増加している。製造業の多くはリスクレベルが低い中程度と判定されているのに対し、その他事業者のリスクレ

ベルは概して高く評価されている。これは、製造業は定期的に原材料等を輸入し、製品を輸出している実績があることと、経営陣がしっかりしていて、資産を持っていることと、事業内容もはっきりしていることなどが評価されているためである。（下表参照）

**Table 2.1.7 Composition of companies by risk group and business type**

Companies by Risk Group	Scoring	Manufacturer	Others ( traders, etc)
Low risk companies	More than 80	5.4%	0.8%
Medium risk companies	Between 65 and 80	28.0%	16.0%
High risk companies – 1	Between 60 and 65	7.3%	9.3%
High risk companies – 2	Less than 60	6.5%	25.5%
Priority status companies	More than 80	Only 45 companies	0%
Total number of importers registered as of July 2004		10,958	

この表の網掛け部分はリスクが高いと判定された企業のうち中程度に近い企業群を表しており、この企業群は税関による監査の結果、中程度のリスクと判定されてランクが上がる可能性がある。製造業の場合ボーダー企業群のうち半数が中程度と認定されると仮定すると合計約60%となる。これらの企業が取り扱う貨物の数量は推定で全体の約70%にのぼるが、これらの貨物はグリーンレーンで処理されることが多いと考えられる。

これに対し、リスクが高いと判定された企業は、ボーダーグループの半数を加えると40%にのぼる。これらの企業が取り扱う貨物はレッドレーンとなり、現物検査の対象となる。しかし貨物量はこれらの企業の輸出入活動は製造業ほど頻繁ではないことから、レッドレーンを通る貨物はこの比率より低い比率となると想定される。

物品登録と価格データベースにおいては、HSコードで登録されている11,165品目のうち、429品目は最高水準のリスク、939品目はハイリスクとされ、その他の品目はローリスクとされている。通関において不正を発見するために、非合法輸入の発生に関して、1) 申告なし、もしくは品名を偽った輸入：非合法品目の輸入、2) 実際より低い価格による申告：関税の少額払いによる不正、3) 実際より少ない数量による申告：関税の少額払いによる不正、の3つの分類をおこなっている。これらの不正行為のうちレッドレーンにより発見することができるのは1) と3) であり、2)の価格による関税額の不正は価格データベースに基づく審査によって発見することを想定している。現在この価格データベースはWTOやASEANの関税評価ガイドに基づいて、関税に影響を与える品目、布地、靴、電気製品、自動車、バイク類、おもちゃなどを中心に情報収集され、税関本部で編集される。

#### (4) 輸出手続と管理

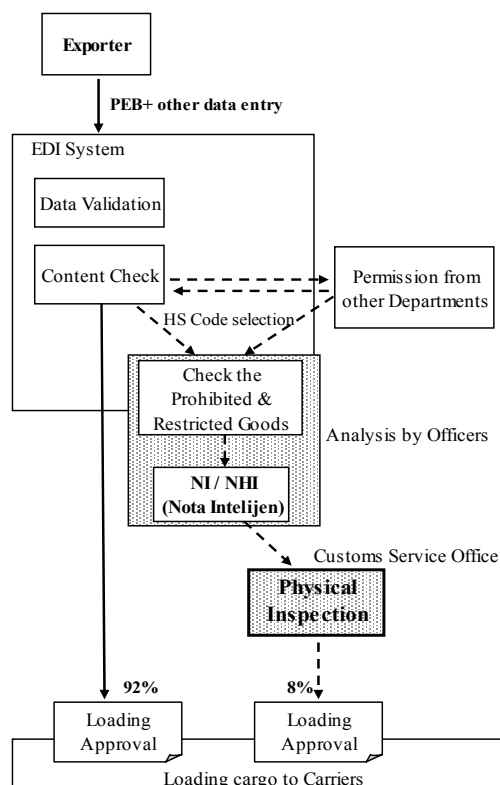
品目分類が制限品や禁止品でない限り、輸出手続は輸入のようには複雑な手続きを取ることはない。2004年5月からEDI申告が開始され、書類による申告の時より時間が早くなったとの評価も聞かれる。

Figure 2.1.8 Export procedure and control

EDIによる申告内容の検査はHSコードと商工省や農業省の輸出認可にもとづいて行なわれ、現物検査となるのは次のような品目である。

- 1) 一時的な輸出Temporary export,
- 2) 「輸出目的の輸入プログラム」により輸出するもの。(KITE) (プライオリティ企業を除く)
- 3) 一時的に輸入した品目の輸出
- 4) インテリジェント・ユニットが通告した品目

輸入の場合とは異なり輸出における現物検査は少なく、ほとんどの貨物はすぐに通関を終えて出荷される。



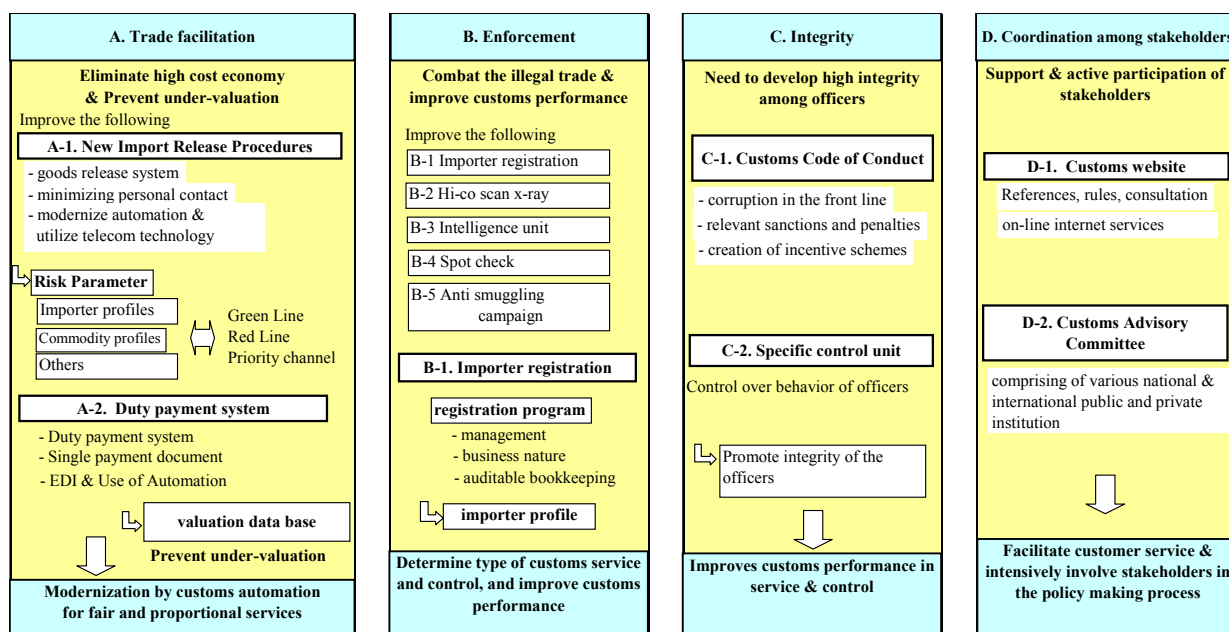
#### 2.1.4 税関改革 -その現状と将来

関税消費税総局は関税の業務改善を目標として、2002年から税関改革を実施しているが、おもな内容は次の4つの柱から成り立っている。

- 1) 貿易円滑化
- 2) 違法な輸出入を防止するための通関管理
- 3) 高潔なる職業倫理
- 4) 関係者との協力・調整

税関改革は、違法な貿易を阻止しつつ、合法的に正しく事業を行なっている企業には利便性を高めることを目的としている。換言すれば、ITなど最新の技術を使って税関手続きの簡素化と効率的な貿易管理を同時に実現しようという試みである。そのためには仕事に誇りを持つ高潔な官吏と、関係者の支援が重要な条件となる。それらを総合的に表現したものが4つの柱のコンセプトであり次のページの図で表示したものとなる。

Figure 2.1.9 Structural Diagram of the Customs Reform Program



## 2.1.5 通関業務におけるEDI の概要と課題

現在EDIによる税関申告は、全国の主要港湾空港9箇所では必須手続きとして実施されている。ベラワン港、タンジュンプリオク港 (I, II, III)、ハリム空港、スカルノハッタ空港、メラック港、タンジュンエマス港、タンジュンペラック港である。最初の申告内容の検査では、輸入者登録データベース、品目データ、関税未払い企業リスト (SPKPBM)、新規登録輸入者リスト、関税評価のデータベース (現在はマニュアルベースの処理)、HSコード分類、などを検査する。

2004年3月3日財務省と商工省の両大臣の間で関連情報の交換に関する合意を得た。これによりEDIによる通関処理は、紙ベースの現在の処理と比較して飛躍的に向上する可能性を得たことになる。具体的な合意部局は1)商工省外国貿易総局、2) 商工省内国貿易総局3) 財務省関税消費税総局、4) 財務省所得税法人税総局の4つである。

合意の目的はEDIを利用し、データ交換を容易にすることで、お互いの部局が業務の円滑化と管理の効率化を実現し、部局間の調整を容易にすることである。実施のために特別なチームが編成され、シスドゥル (SISDUR : System & Procedure)と称するEDI活用を前提とした仕組みを構築中であり、一方向から双方向、さらにはオンラインによる情報処理に向けて開発が進められている。交換・共有の対象となるデータ類は次のようなものが対象となっており商工省が主導する形で進められている。

## 2.2 輸出入インフラと貿易の現況

### 2.2.1 インドネシア国輸出入の全体像

#### (1) インドネシア国からの輸出貨物

##### 1) 輸出貨物の流動

1986年まではインドネシアからの輸出貨物量、金額共にオイルとガスが主要貨物として占有してきた。1987年以後政府が非オイル・ガス製品の輸出業者、製造者を奨励する政策、規制緩和、を施行した。

その結果、1990年の非オイル製品の輸出量が全体の56.88%であったのが、1997年には非オイルとガス以外の製品の輸出額がインドネシアから輸出する総輸出量の内、78.25%にまでになった。1990年から2002年までの総輸出・輸入量とその内非オイル・ガス製品の輸出量の経年変化を表2.2.1に示す。

**Table 2.2.1 Total Value of Export and Import from 1990 to 2002**

Year	Total Value (Mil. US\$)		Non-Oil/Gas Products (Mil US\$)			
	Export	Import	Export	Ratio (%)	Import	Ratio (%)
1990	25,675	21,837	14,604	56.88	19,916	91.20
1997	53,443	41,679	41,821	78.25	37,755	90.59
1998	48,847	27,337	40,975	83.88	24,683	90.29
1999	48,665	24,003	38,873	79.88	20,322	84.66
2000	62,124	33,515	47,757	76.87	27,495	82.04
2001	56,320	30,962	43,684	77.56	25,490	82.32
2002	57,158	31,289	45,046	78.81	24,763	79.14

##### 2) 輸出先国

2000年、2002年の主要輸出国別の輸出貨物量とその金額を下記の表に示す。

**Table 2.2.2 Export Volume and Value of Destination Countries in 2000 and 2002**

Country of Destination	Export Volume ( Mil ton)		Export Value (Mil US\$)	
	2000	2002	2000	2002
Singapore	58.0	39.1	6,562	5,349
Malaysia	4.6	7.1	1,972	2,029
Thailand	5.1	6.3	1,026	1,227

Philippine	5.0	4.5	820	778
Hong Kong	4.4	5.3	1,554	1,242
Japan	52.1	53.3	14,415	12,045
USA	6.6	6.5	8,475	7,559
Australia	4.1	6.4	1,519	1,924
European Union	15.7	17.7	8,669	7,898
Total	225.1	223.3	62,124	57,159

Source: Statistic Indonesia 2002

## (2) インドネシアへの輸入貨物

### 1) 主要輸入国別輸入量と金額

2002年の主要輸入国5カ国（シンガポール、オーストラリア、アメリカ、タイ、日本）からの輸入量と金額を下記の表に示す。

**Table 2.2.3 Import Volume and Value of Major Origin Countries**

Origin Country	Volume(Million ton)	Value (Million US\$)
Singapore	11.78	4,099
Australia	5.49	1,587
The USA	3.82	2,640
Thailand	3.23	1,191
Japan	2.80	4,409

Source: Statistic Indonesia 2002

### 2) 主要輸入品目とその輸入国

主要輸入品目の輸入国は下記の通りである。

- 米は主にベトナムとタイから輸入。
- 肥料は殆ど4カ国（ロシア、韓国、日本、ドイツ）から輸入。
- セメントは主にマレーシアから総輸入量の38.79% フィリピンから18.19%を輸入
- 原油、石油の輸入はシンガポールから総輸入量の31.37%、サウジアラビアから18.19% 輸入。

### (3) 輸送機関別輸出入量と金額

過去3年の海上輸送と航空輸送による輸出入量と金額の推移と、その占有比率を下記の表に示す。



**Table 2.2.4 Share of Export and Import Volume and Value by Air and Sea Transport**

Description		Air transport			Sea Transport		
Year		Export	Import	Total	Export	Import	Total
1999	Volume (Mil ton)	1.6	0.8	2.4	224.0	61.4	294.7
	Ratio (%)	0.7	1.3	2.0	99.3	98.7	98.0
	Value (Bill US\$)	2.4	2.1	4.5	46.2	21.9	68.1
	Ratio (%)	4.9	8.8	13.7	95.1	91.3	86.3
2000	Volume (Mil ton)	1.0	1.0	2.0	225.1	66.3	290.4
	Ratio (%)	0.4	1.5	1.9	99.6	98.5	98.1
	Value (Bill US\$)	3.4	3.4	6.8	58.7	30.1	88.8
	Ratio (%)	5.5	10.1	15.6	94.5	89.9	84.4
2001	Volume (Mil ton)	1.5	0.5	1.9	272.5	65.1	336.1
	Ratio (%)	0.5	0.7	1.2	99.5	99.3	98.8
	Value (Bill US\$)	2.9	1.4	4.3	53.5	29.6	83.0
	Ratio (%)	5.1	4.6	9.8	94.9	95.4	90.4

Source: Statistic Indonesia 2002

全国各主要地域の主要港湾を利用した国際貿易額の1999年から2002年の経年変化を下記の表に示す。

**Table 2.2.5 International Trade Value through the Region Wide Major Ports (Billion US\$)**

Region	Export/Import	1999	2000	2001	2002
Jawa/Madura	Export	23.45	31.41	29.02	28.65
	Import	17.80	26.81	24.85	25.35
Sumatra	Export	15.48	17.57	14.01	16.15
	Import	3.65	4.19	3.20	3.16
Kalimantan	Export	6.87	9.97	10.40	9.25
	Import	1.34	1.55	2.02	2.00
Sulawesi	Export	0.87	1.00	0.82	0.82
	Import	0.23	0.23	0.16	0.08
Bali/Nusa Tenggara	Export	0.27	0.72	0.66	0.71
	Import	0.36	0.19	0.16	0.19
Maluku/Papua	Export	1.62	1.46	1.41	1.59
	Import	0.62	0.56	0.58	0.50
Total	Export	48.67	62.12	56.32	57.16
	Import	24.00	33.52	30.96	31.29

Source; Statistic Indonesia 2002

国の地形的条件が島嶼国家であるために上記表では国際貿易額の90%以上が港湾を利用していることから地域の主要港湾は国際貿易においてもっと重大な機能を担っていることを示す。

## 2.2.2 インドネシア港湾の港湾システムとその通過貨物量

### (1) インドネシア港湾

#### 1) 港湾システムとその運営

2001年でインドネシアには全国に725の公共港湾と1,414の専用港湾がある。運輸省海運総局（DGSC）が港湾サービス、操業、施設整備事業の実施に関する法律の制定、法律の実施、運用を監督する政府担当監督責任機関である。公共港湾を効率よく有効に運営するために政府は111の公共港湾を指定し、4インドネシア港湾公社1, 2, 3, 4が商業用に運営するようにした。

海運総局と地方州政府が残りの614港湾を運営する。海運総局は全国から137港湾を国際貿易港湾として選び国際貿易を振興するために、直接外国船が寄港できるように港湾施設を整備した。インドネシア港湾の分類を下記の表に示す。

**Table 2.2.6 Indonesia Ports Classification**

Ports Classification		Management Body	International Trade	Domestic Trade	Total
Public Ports	Commercial Port	Indonesia Port Cooperation (IPC)	71	40	111
	Non Commercial Port	MOC, DGSC,	8	606	614
Sub Total			79	646	725
Special Ports		Private Companies	58	1,356	1,414
Total			137	2,002	2,139

Source: DGSC April 2003

#### 2) 戦略港湾

海運総局は25の戦略港湾を71の港湾公社が管理する公共港湾から選んだ。戦略港湾は近代的な港湾施設を持ち、例えば輸出入コンテナ取り扱い機械、バルク貨物取り扱い機械を持ち下記の機能を遂行できる港である。

- 効率的な貨物輸送システムを提供して国家、地域の社会経済の発展に貢献するために、と持続的経済成長に貢献するために重要な役割を果たすこと。
- 貨物の流れを通じて離島、遠隔地の発展に貢献し地域格差を是正、改善する。
- 近隣諸国との経済協力のゲートウエーとして機能する。

戦略港湾は国家交通システムで作られた港湾組織によってトランク港湾とフェダー港湾に分類されている。これらの港湾は2002年8月に運輸省から選ばれ任命された。

- トランク港湾、この港湾は大量の海上輸送貨物を扱い広範囲のサービス地域、背後地を持ち次のようなカテゴリーの港湾がある。

国際ハブトランク港湾、

国際トランク港湾

国営トランク港湾

- フィダー港湾, これらの港湾は比較的小規模な海上輸送貨物を扱い、比較的狭い範囲のサービス地域、背後圏を持ち次のようなカテゴリーの港湾がある。

地域フィダー港湾,  
地方フィダー港湾,

## (2) 海上輸送貿易量

### 1) 全国輸出・輸入貨物量

2000年から2002年までの地域別に主要港湾を利用した国際貿易量の経年変化の推移を表2.2.7に示す。

**Table 2.2.7 Volume of Export and Import from provinces from 2000 to 2002**

Region	Volume of Export (Mil ton)			Volume of Import (Mil ton)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Jawa & Madura	30.2 (13.4%)	29.5 (10.8%)	30.9 (13.8%)	51.4 (76.3%)	49.0 (74.7%)	53.7 (73.9%)
Sumatra	100.0 (44.4%)	132.7 (48.7%)	79.7 (35.7%)	11.0 (16.3%)	9.7 (14.8%)	11.6 (16.0%)
Kalimantan	87.4 (38.8%)	98.5 (36.1%)	100.4 (45.0%)	3.4 (5.0%)	5.5 (8.4%)	6.5 (8.9%)
Sulawesi	2.8 (1.2%)	3.4 (1.2%)	2.0 (0.9%)	1.0 (1.5%)	0.9 (1.4%)	0.3 (0.4%)
Bali/NTT	1.0 (0.4%)	1.0 (0.4%)	1.0 (0.4%)	0.1 (0.1%)	0.1 (0.1%)	0.2 (0.2%)
Maluk/Papua	3.8 (1.7%)	7.4 (2.7%)	9.1 (4.1%)	0.5 (0.7%)	0.5 (0.7%)	0.4 (0.6%)
Total	225.1	272.5	223.3	67.4	65.6	72.7

Source; Statistic Indonesia 2002

2002年のオイル、ガスを含む全国の港湾を利用した海上輸送の輸出量は223.3百万トンであった。そのうちカリマンタン地域から45.0%, アチェ州・リアウ州がオイル、ガスの主要輸出産物であるスマトラ島から35.7%, ジャワ島から13.8%, その他の州から5.4%であった。

全国の港湾を利用した海上輸送の輸入量は2002年に7千2百万70万トンであった。そのうちDKIジャカルタの輸入量が21.0%, 中央ジャワ州17.2%, 東ジャワ州16.4%, 西ジャワ州16.34%, ジャワ島全体で73.9%になる。その他の主要地域への輸入量は29.06%であった。

上記の表から今までインドネシアの国際貿易では海上輸送による輸出貨物量は輸入貨物量の3倍以上ある。

## 2) 海上輸送貨物量の推移

政府の各種規制緩和と金融政策を通じ工業と貿易振興の努力をした結果、オイル、ガスを含む海上輸送貨物は1991年から1995年にかけて飛躍的に増加した、特に非オイル、ガス品目の貨物量は増えた。1997年から1999年の経済危機の時期には貨物量は増減変動をしたが1999年には397百万トンを達成した。

輸出・輸入コンテナ取扱量は1991年以来1997年/1998年を除いて増加傾向にある。1997年の420万TEUから1998年には364万TEUになった。しかし1999年以後増加し2001年には550万TEUを扱った。輸出入貨物量とコンテナ取扱量の1990年から2001年にかけての推移を下記の表に示す。

## 3) インドネシア主要コンテナ港湾のコンテナ取扱量とその比重

国際・国内コンテナは戦略港湾が取り扱っている。2002年に25の戦略港湾が取り扱った量は593万TEUであった。そのうち13主要戦略港湾がその97%を扱った。タンジュンプリョク港が268万TEU(45%)、タンジュンペラク港が131万TEU(22%)、ベラワン港が41万TEU(7%)であった。

### (3) タンジュンプリョク港

#### 1) タンジュンプリョク港の役割

タンジュンプリョク港は西ジャワ地域及びインドネシアで最大貿易港湾として機能し、有料道路と鉄道と一体となって物資の大量輸送システムの輸送網を形成して背後圏のJABOTABEK(Jakarta, Bogor, Tangerang, Depok and Bekasi)の工業地域、西ジャワ州、バンテン州の経済成長に重大な貢献をしている。

タンジュンプリョク港湾は国際海上輸送ネットワークシステムとして機能している。一方タンジュンペラック港湾も東インドネシア地域の主要港湾として国際幹線港湾に発展する。

タンジュンプリョク港は任命された25の戦略港湾の1つで、近代港湾施設を整備し、輸出入コンテナ船が寄港し、バラ荷、コンテナ荷役のできる機械を持ち、下記の役割・機能を果たしている。

- 効果的な貨物輸送システムを提供し、持続的経済成長に貢献することで全国・地域の社会経済発展に重要な役割を果たす。
- 近隣諸国との経済協力のゲートウエーとして機能する。

IPC2 は運輸省と国営企業省の傘下にある国営企業の1つである。IPC2 は本社と南・西スマトラ州、西ジャワ州、南西カリマンタン州にある全部で12の港湾事務所(タンジュンプリョク、パンジャン、パレンバン、テルクバユール、ポンテアナック、チレボン、バンテン、ジャンビ、ベンクール、スダクラパ、タンジュンパンダン、パンカルバラム)の各港湾)、1港湾訓練センターと6系列会社を運営管理している。

#### 2) 港湾活動に関連する政府機関

港湾活動にはいろいろな機能があり、港湾活動に関わる政府機関は表 2. 2. 8に示す。

**Table 2.2.8 Port Related Government Agencies**

Government Agency	Function
Port Administrator	Port Administrator (ADPEL) is responsible for coordinating all institutions at port. ADPEL is also responsible for the safety of shipping, supplying of navigation aids and the security.
Harbormaster	Harbormaster is responsible for ensuring the safety of port activities.
Coast Guard	Coast Guard is responsible for sea and coast security. Coast Guard is under the coordination of DGSC (Directorate General of Sea Communications).
Customs	Customs is responsible for foreign exchange/import duty on import commodities.
Port Police	Port Police coordinates the security at port for government and private interest
Immigration	Immigration is responsible for the migration legality inspection proved by the legality of passport.
Quarantine	Quarantine carries out cargo/animal inspection in order to prevent the spread of diseases
Port Health Center	Port Health Center provides medical check for ships' crews.

Source: JICA Study team

3) 港湾公社 2 の関連会社

港湾公社 2 が関連する会社を表 2. 2. 9 に示す。

**Table 2.2.9 List of Affiliated Companies of IPC2**

Name	Joint Operation / Management		Legal Entity in Association with Cooperative of Maritime Employee		Legal Entity in association with Private / Foreign	
	KOJA Container Terminal	Merak Mas Terminal	PT. Port Hospital	PT. Multi Terminal Indonesia	PT. Jakarta International Container Terminal	PT. Electronic Data Interchange Indonesia
Kind of Service	Container Terminal	Multipurpose terminal	Hospital	Conventional terminal and other cargo handling	Container terminal	EDI Indonesia
Establishment	March 26, 1999	February 10, 1999	May 1, 1999	April 10, 2002	October 6, 1998	January 23, 1996
Persons from IPC2	510 Persons	4 Persons	260 Persons	112 Persons	2 Persons	4 Persons

Source: IPC 2

在来埠頭のステベ業を含む荷役業務は港湾公社 2 の関連会社 (PT. Multi Terminal

Indonesia for Berth No.009) と 14 の埠頭荷役業務会社によって実施されている。埠頭荷役業務会社は民間会社で、港湾公社 2 から 5 年間の契約で各埠頭の荷役業務の権利を取得して実施している。

#### (4) 港湾管理と運営

##### 1) 埠頭運営

##### i) 在来埠頭

タンジュンプリヨク港の在来埠頭運営に導入したこの「固定埠頭運営システム」は港湾公社 2 の第 3 者との共同で業務、運営管理するとの政策に沿って 1990 年代中ごろから、始まった。港湾公社 2 と表 2. 2. 10 に示す埠頭運営会社との主な契約事項は下記の事項がある。

- 契約期間は 5 年間。
- 埠頭運営会社は荷役業務、施設維持管理、ローヤルターの支払い、ステベ業務に必要な機械設備の提供、税金・料金の支払い、セテベ・荷役労働者の提供、と埠頭内での荷役業務にかかわる第 3 者に対する責任を取る。稼働時間は 1 日 24 時間、1 週 7 日、1 年間 365 日の勤務条件である。
- 港湾公社 2 は入港船への埠頭割り当てと入港のためのパイロットサービス、タグボートサービスを提供する責任がある。
- 港湾公社 2 は船舶の泊地での係留、貨物の貯蔵、機械設備によるサービス利用の収入からローヤルターを受け取る。
- 港湾公社 2 から貨物取り扱いの年間目標能力として下記のように指定された。

Container Cargo	18 Box/Crane/Hr
General Cargo (GC)	32 T/Gang/Hr
Bagged Cargo (BC)	36 T/Gang/Hr
Unitized Cargo (UC)	45 T/Gang/Hr
Liquid Bulk (CC)	150 T/Gang/Hr
Dry Bulk (CK)	100 T/Gang/Hr

各運営会社に固定した埠頭を割り当てる固定埠頭運営システムでは利用可能な全てのバースのバース占有率 (BOR) を改善できない。

**Table 2.2.10 List of Terminal Operators**

No.	Name of Company		Berth No.
1	Terminal Operator – A	PT. Hamparan Jala Segara	001, 002, 003
2	Terminal Operator – B	PT. Srikreasi Unggul Persada	004, 004-U
3	Terminal Operator – C	PT. Prima Nur Panurjwan	005, 006, 007

4	Terminal Operator – D	PT. Batu Pajar Nusantara	100, 101-U, 101, 102
5	Terminal Operator – E	PT. Adipurusa	103, 104, 105
6	Terminal Operator – F	PT. Mahardi Sarana Tama	108, 109, 110
7	Terminal Operator – G	PT. Dwipa Hasta Utama	111, 112, 113
8	Terminal Operator – H	PT. Andalan Tama	201, 202, 203
9	Terminal Operator – I	PT. Gemar Laut Biru	208, 209
10	Terminal Operator – J	PT. Tangguh Samudera Jaya	303, 304, 305
11	Terminal Operator – K	PT. Indo Daya Abadi Sakti	210, 211
12	Terminal Operator – L	PT. Olah Jasa Andal	212, 213
13	Terminal Operator – N	PT. Darma Lautan Nusantara	301, 302
14	Terminal Operator – P	PT. Tri Mulya Baruna Perkasa	115, 200

Source: IPC 2 Annual Report 2002

各埠頭運営会社は港湾公社2と契約で決めた埠頭で在来貨物、コンテナ貨物を含む荷役業務を実施する。在来埠頭別の荷役業務を担当する埠頭運営会社を下記の図2.2.1に示す。

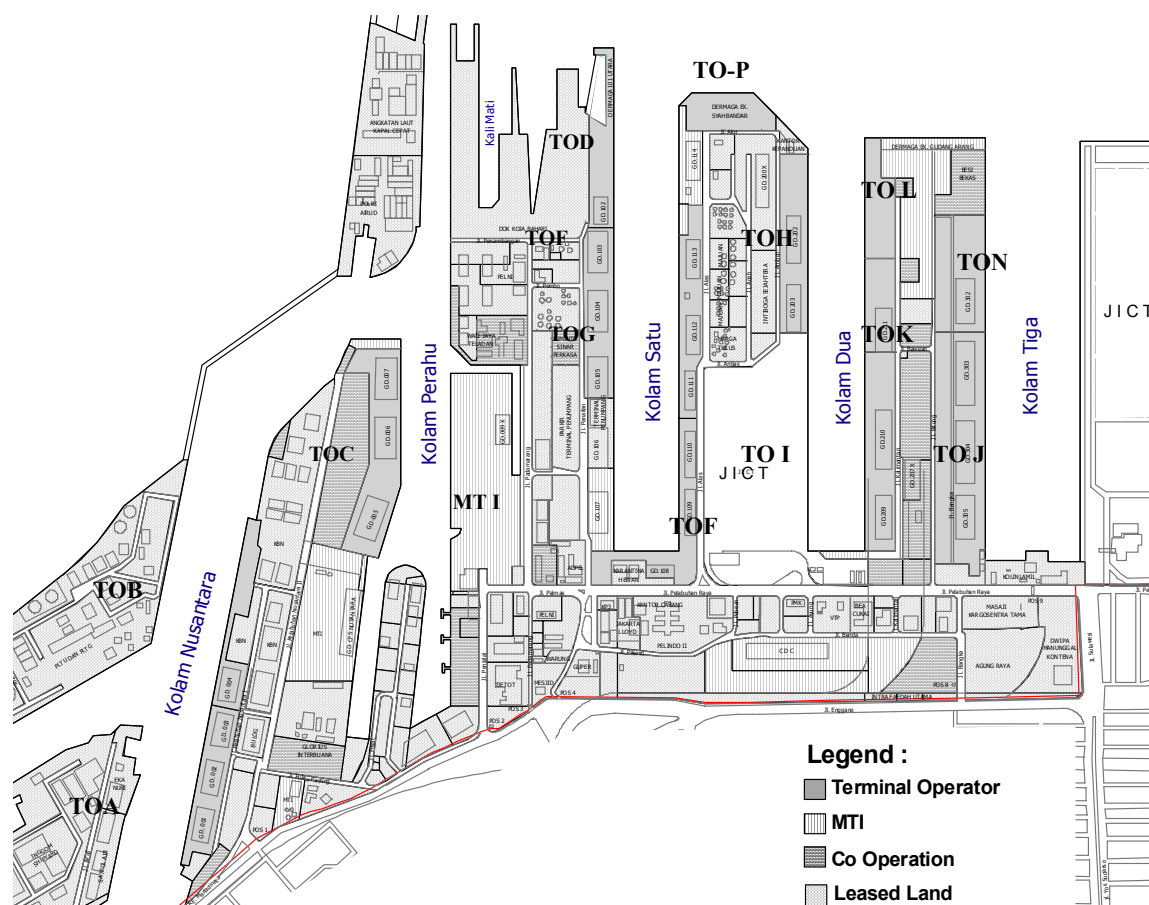


Figure 2.2.1 Utilization of Land by Contract at Conventional Terminal Area

Source; the Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports by JICA

ii) コンテナターミナル

コンテナは現在3ターミナルで3社の運営会社（JICT, TPK, Koja）とMTIを含む在来埠頭運営会社により取り扱われている。

非効率的なコンテナと船の移動、問題を起こす通関手続き、が港湾利用者の共通した不満である。

JICTは港湾公社2と民間会社とで設立した共同株式会社によるコンセッションシステムによって運営されている。一方Kojaは港湾公社2と民間会社とで設立した共同企業体で運営されている。

在来埠頭のコンテナはPT. MTIを含む民間会社によって取り扱われている。

iii) コンピュータ化したターミナル運営システム

コンテナ取り扱い作業を効率化するためにコンピュータ化したターミナル運営システムが2箇所のコンテナターミナルに導入された。

2) 港湾関連業務への電子情報交換（EDI）サービス

インドネシアのEDI業務の概要は1995年12月に観光郵便通信省の省令No. KM/89/HK/501/ppt-95 で通達された。この省令によって、EDIインドネシアは技術を基本とした技術コンサルタンツサービスの情報を提供し、港湾業務と通信業務の範囲内で輸出入手続き、連鎖した供給と流通に関するネットワークを構築する。

i) PT. EDI インドネシアのサービスネットワーク

a) PT. EDI インドネシア設立の歴史

PT. EDI は1995年7月に港湾公社2が51%の株式を所有し、PT Indosatの姉妹会社 PT Sisindosat Lintas Buanaが49%の株式を所有して共同で設立した。これはインドサットがEDIの技術を持ち、IPC2がその市場を持っている背景があって共同出資で設立した。

通関システムのためにEDIを導入するコンセプトは1995年から準備されてきた。

1997年に税関総局はタンジュンプリョク港湾とスカルノハッタ国際空港を通過する輸入貿易に対し輸入通関申告を公布した。

引き続いて2003年から税関総局はスラバヤのタンジュンペラク港湾、セマラン市のタンジュンエマス港、メダン市のベラワン港湾にも、これら4港湾は総輸入量の80%を扱っているので輸入通関申告を適用することにした。

2004年にはこれら4港湾と1空港が全国の総輸出量の80%を取扱っているのでこれら港湾と空港にも税関総局は輸出通関申告を導入すると通告をした。

b) 税関事務所と港湾公社2とに関連するPT. EDI の現在のサービス

PT EDI は下記の開発プログラムを運用している。



- PT EDI は小都市にある 143 の税務事務所にシステムを拡張する。
- 輸出入申告書類の様式を EDI ネットワークの内に準備して港湾関連利用者に対するすべての通関手続きのサービスを提供出来る様にする。
- EDI システムを来年には繊維産業、製造業、卸業等が利用できるように工業・貿易省にも接続する。更に食料と漁業製品の輸出入促進のために、国家薬品と食料管理庁に接続、財務省傘下の税務事務所に接続、船会社からの貨物のマニフェストを取り込めるようにする。現在そのシステムを各機関と接続して試運転中である。
- 輸出通関申告の EDI をスラバヤ、セマラン、ベラワンに導入すれば EDI を使った港湾サービスで相互の競争関係を生み出すことを考えている。
- マレーシアの税関事務所及び他のアセアン諸国の税関事務所とも接続する
- 全ての情報は EDI ネットワークを通じて送信受信する、各機関・組織間での情報交換は直接のオンラインシステムではなく、EDI ネットワークを通じて行うようにする。

d) PT. EDI のネットワークサービス。

PT EDI は現在利用している港湾関連業務のお客に貿易業務に関係する必要な情報、輸出入手続きに必要な書類、を担当機関とネットワークを通して利用者が輸出入貨物、船の正確な情報を取得したかをモニター出来るようにしている。

e) PT EDI Indonesia からタンジュンプリョク港へのサービス

タンジュンプリョク港の場合 PT. EDI はゲートウエー、スケジューラーと呼ぶソフトを開発し港湾公社 2 の内部サーバーに設置し、EDI ネットワークの VAN/Web に接続し港湾利用者から EDI に送信された港湾関連の情報を自動的に EDI のネットワークを通じ港湾公社 2 に送信されるようにした。

PT EDI は同じソフトを税関事務所の内部サーバーに設置し税関のお客、該当局、部署からの必要な情報をインハウスサーバーを通じて入手できるようにした。

ii) 港湾公社 2 の EDI 導入の進行状況

船会社代理店は船舶到着通知と税関手続き書類を用意し EDI ネットワークを通じ港湾事務所に送る。しかし港湾事務所、検疫事務所、移民事務所は、必要ならこうした機関が EDI を通じ自分たちで印刷して処理する代わりに、こうした書類のハードコピーを船会社代理店に要求する。

こうした現場の書類処理の状況から公社 2 や関連機関ではまだ十分 EDI ネットワークを利用している、とは言えない状況である。

今は JICT 1/2, Koja コンテナターミナル, MTI と他のターミナル運営会社は IPC 2 のタンジュンプリョク港湾事務所、検疫事務所、移民事務所とハードコピーで交通量と活動の情報を交換している。しかし、こうした情報や書類の交換を来年からは EDI インドネシアのネットワークを通じて行うようにする。

(5) 港湾施設

1) 港湾インフラ

i) 航路・泊地・防波堤

タンジュンプリヨク港には防波堤内に424ヘクタールの水域と港湾区域内の陸域が604ヘクタールある。航路・泊地・防波堤の諸元を表2.2.11に示す。タンジュンプリヨク港の現在の港湾施設の配置を図2.2.2に示す。

**Table 2.2.11 Configuration of Channel, Basin and Breakwater**

Channels	Location	L (m)	W (m)	Area (ha)	D (m)
Channel-I	DKP – North of Port Basin	3,840	100	38,400	10.0 ~14.0
Channel-II	North of Port I Basin – Port Entrance	1,700	100	17,000	14.0
Channel-III	Access to/from the Port	1,463	125	18,288	14.0
Channel-IV	Oil Terminal	990	50	4,950	12.0
Channel-V	Kali Japat	1,700	75	12,750	6.0
Total		9,693		91,388	

Basin, Location	L (m)	W (m)	Area (Ha)	D (m)
Nusantara – I	1,700	105	17,850	4.0 ~ 6.0
Nusantara – II	1,020	55	5,610	4.0 ~ 4.0
Port – I	1,080	170	18,360	4.0 ~ 10.0
Port – II	1,020	142	14,484	4.0 ~ 12.0
Port – III	1,040	185	19,240	10.0 ~ 11.5
North Koja Front Basin	265	150	2,975	14.0
TPK Koja Front Basin	450	150	6,750	14.0
Total Basin Area			86,269	

Source : IPC 2

Breakwater, Location	L (m)	Breakwater, Location	L (m)
Nusantara BW – I	591	East BW – III	934
Nusantara BW – II	659	East BW – IV	98
West BW	1,750	East BW – V	1,548
East BW – I	1,479	Bogasari BW – West	713
East BW – II	228	Bogasari BW – East	1,507
Total length			9,507

ii) 港湾内の航行状況

パイロットによると航行について下記の厳しいルールがある。

- a) 船の入港待ちの係留泊地は西航路の両側で防波堤の外側に位置してある。
- b) 全ての港内航路は小型船以外一方通行である。港外ではすれ違いができる。
- c) 港内への侵入航路は唯一西航路 (水深 -14m)だけである。東航路(水深 -5m)は水深が浅いため小型船、漁船だけが利用している。
- d) 曳航用のタグボートの数は入港船のサイズによって下記の要領で決められる。

船長 (LOA)            >=     150 m    3 タグボート

船長 (LOA)            <     150 m    2 タグボート

港内全域で航行できる最大船長は約 300 mである。

- e) 港内の平均走行速度は港内でタグボートを使用するので2 to 3 ノット その結果コンテナ船はコジターミナルに接岸するまでに1時間かかる。
- f) 船は緊急時を想定して船首を出船で接岸する。
- g) 乗客船の接岸を最優先し、その次はコンテナ船、貨物船、海軍関係船である。

上記の説明からタンジュンプリョク港では常時円滑な船舶の航行が確保されてない。この窮屈な操船は航路幅が十分ないこと、船の回転する泊地面積が狭いこと、埠頭間の泊地幅が狭い等の理由による。

パイロットによると、1日当たり80隻が出入港している。最大で1日当たり100隻が出入港している。これは港内航路の円滑な船舶の航行を可能にする最大許容量に相当する。

iii) 埠頭・ヤード・上屋

公共埠頭は港湾公社2が所有している。一方特殊専用民間埠頭は民間セクターが所有している。公共埠頭の運営は3事業者（港湾公社2、JICT、KOJAコンテナターミナル）によって行われている。3事業者が管理する埠頭の延長、埠頭前面水深、ヤード面積、コンテナヤード面積、上屋・倉庫の面積を表2. 2. 12に示す。

**Table 2.2.12 Berth Length, Storage Yards and Warehouse**

Berth	L (m)	Depth (m)	Storage Yard(m2)	Container Yard(m2)	Warehouse (m2)
IPC 2	7,737	-4 to -12	426,390	82,6310	185,228
JICT	1,637	-8.5 to -12	-	359,469	-
Koja CT	450	-14.0	-	225,700	-
Private	773	-8.5 to -12	NA	NA	NA
Total	10,597				

Source: IPC 2

2) 港湾利用者から貿易インフラ改善の要望

港湾利用者の最も大きな要望は工場から港湾への交通渋滞を緩和する高速道路の整備を含むアクセスの改善であった。コメント、要望の概要を下記の表に示す。

**Table 2.2.13 Comments from Port Users of Export/Import Industries**

No	Opinions/Comments	Number of Companies	
		Unit	Percentage
1	Improve the existing access road from factory site in the industrial areas to Tanjung Priok port (especially from East Jakarta)	7	15.9 %
2	Construct a new access road around the Tanjung Priok Port to increase road transport capacity	3	6.82
3	Improve and develop of additional port facilities and infrastructures, (especially for automobile terminal with wharf, yard and marshalling yard etc)	5	11.36
4	Solve road traffic congestion and illegal payment in export line of the port	5	11.36
5	Improve existing damaged road conditions around the factory area outside the port	13	29.55
6	Improvement of traffic conditions of the existing roads to the port (Evaluation of transportation arrangement periodically)	9	20.45
7	Increase security in the environmental conditions of working area in /around the port area(additional safety officers shall be assigned to protect road users)	2	4.54
	Total	44	100

Source: The Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan ports by JICA

3) 船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則 (ISPS code) に準拠した港湾保安整備

i) 船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則 (ISPS code) への準拠

インドネシアは2004年7月1日に世界43カ国の1ヶ国として既存の1974年版国際海上人命安全協定(SOLAS 74)の条文で海事分野の保安強化を目的としたFAL協定(海事交通の促進協定)に従って修正した「船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則 (ISPS code)」を批准した。

こうした新規の要請は船舶と港湾施設が海事輸送セクターにおける保安を脅かす行動を未然に防ぐことと探知するために国際的なフレームを協力して形成することになる。2004年の修正は自動認識システム(AIS)に適合する要請事項の実施と乗客船は100トン以上、その他の船は300トン以上の全ての船舶に船舶認識番号をマークすることを加速する。

海運総局の海難救助局(DGSC, Directorate of Guard and Rescue)がISPSコードに準拠

する実施責任部局である。海難救助局は現在141港湾のうち60%の港湾に安全施設を整備する計画である。各港湾管理事務所は安全な港湾運営計画とその組織を作成しD G S Cに承認のために提案する。

海事交通の促進協定 (FAL Facilitation) 条約の批准によって、船舶の出入港、貨物の積下し積込み作業の手続きに関する数種類ある書類を世界の港湾に出入りするとき使用するのに共通した様式を導入して全ての船会社が適用できて荷役業務の書類の簡素化・共通化を図る。

その結果、国際海運が港に寄港するための書類を最小化、簡素化、限定されるようになった。

## ii) 港湾施設の保安評価

港湾事務所は認定された保安査定組織 (R S O) と委託契約を結び港湾施設の保安評価の調査を実施する。インドネシアには14社のR S Oがある。彼らは政府から港湾施設と船舶の保安施設の資産を査定する業務のライセンスを取得している。

D G S CとI M Oに登録したR S Oが港湾施設の保安評価の調査を実施した後、港湾保安施設の評価(PFSA)報告書を作成する。それを認定した管理責任者である海運総局に港湾保安施設の評価承認のために提出する。

海運総局の海難救援局がI S P S規則の港湾保安施設の評価・審査をする、一方船舶の保安施設の評価・審査は海事交通輸送局が担当する。

2004年7月1日までに6公共港湾から115港湾施設の港湾施設の保安施設評価報告書と保安施設に関する証書交付の申請書がD G S Cに提出された。

- a) タンジュンプリョク港：7施設 (JICT, Koja, コジャバハリドック、タンジュンプリョク港、ボガサリ会社, ダルマラリヤ, プルタミナユニット3
- b) スラバヤタンジュンペラク港：9施設
- c) セマランタンジュンエマス港：6施設,
- d) パンジャン港, e) ドマイ港, f) ベラワン港.

## iii) タンジュンプリョク港の保安施設評価

タンジュンプリョク港の場合まだ入港に必要な書類の簡素化は進んでない。F A L条約の批准前にインドネシア政府関係機関 (通関、検疫、移民。港湾と船舶) 毎でF A L条約が要求する書類手続きの検討会を開き準備している、がまだF A L条約が要請する申告書には十分採用してない。

J I C TはR S Oに委託契約で荷役機械、操作状況、操作効率 (コンテナを1時間当たり15-20個の取扱量) の調査をした。

J I C TはI S P S規則に準拠した規制地域をJ I C Tのコンテナヤード区域内に図示

した保安計画を2004年7月1日前に作成した。

JICTは保安管理者を選任した。通関事務所がX線でコンテナの内容を調べるためにコンテナの貯蔵待機する場所を、多少狭い感じがするが、用意した。将来コンテナの貨物量が増加し、通関の検査量が増加したら今の用地を拡張する必要がある。

通関サービスに追加して、JICTは危険貨物/コンテナを保管する場所を用意した。JICTは船会社の代理店から送られた危険物持ち込みの書類を船が寄港するまでに審査を済ませるために特別の危険物検査官を選任している。

検査官は輸入危険貨物を国際規則に従って分類し、ADPELに輸入許可を取得するために報告する。

港湾保安施設としてタンジュンプリョク港ではCCTVと船と港との交信用の管制塔を設置、既存のフェンス、ランプ、通信システムの改善と保安管理者の雇用を増加する。

#### 4) 港湾施設の運営と利用状況

##### i) 埠頭利用率

泊地1と2に面した埠頭は港の奥にあり、泊地幅が狭いので泊地内に呼び込む船の数が制限されるのでその利用率は低い。埠頭番号009 (MTI terminal), 107~109, JICTII terminal, 207~209, 305, は利用率50%以下である。埠頭番号.115 and 007U は十分利用されていない。これは埠頭前面の船の操船面積が狭いためである。

##### ii) 船の接岸待ち時間

コンテナ船の待ち時間はほとんどない。しかし時々コジャターミナルでは接岸待ちする船がある。最近ではこの待ち時間が増加している。これは既存の港内航路が一方通行のため、と港内で船が旋回するのに必要な泊地幅、面積が狭いため、出船が接岸して港外に出るまで入船が入港、接岸できない状況の結果である。

在来埠頭の場合平均待ち時間が12時間以上の埠頭が多い、該当する埠頭の大部分は泊地1に集中している。これは泊地1前面の航路が非常に混雑しているためである。

##### iii) 荷役効率について

荷役効率 (ton/ship/hr : TSH) は埠頭毎で違っている。タンジュンプリョク港の荷役効率は下記に示すように目標の効率を達成している。

貨物	TGH(ton/bang/hr)	Target TGH in Tg. Priok
袋詰め貨物	37.34	36
液化バルク貨物	150.03	150
バラ荷	101.84	100
一般雑貨	33.30	32

Source; IPC 2

iv) 貨物の積み込み積み下ろし形式

大部分の貨物はトラックで埠頭から直接搬入搬出されている。このことは埠頭のヤード、上屋は余り使用されていないことを意味している。この直接トラックから船に荷役ではその時間帯港内の道路に集中的渋滞を引き起こす原因となっている。

その結果長い順番待ちのトラックが道路を占有して道路渋滞を引き起こしている。

v) コンテナターミナルの運営

タンジュンプリョク港のコンテナターミナル施設と効率の概要は以下の通り。

- a) コジャターミナルの接岸時間と荷役時間は妥当な所要時間である。平均2.4 時間の待ちと荷役休止は妥当な所要時間である。
- b) JICT and Koja ターミナルの埠頭クレーンの荷役効率は下記の表に示す。効率(20-25/クレーン/時間)と1隻あたりのクレーン台数も2以下で国際基準と比較すると低い。これはコンテナ船が比較的小型のため、クレーン台数を2機以上投入できないためと考えられる。

**Table 2.2.14 Crane Productivity in Container Terminal**

Terminal	BCH (Box/crane/hr)		BSH (Box/ship/hr)		Avg.No. Crane/ship	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001
JICT	20.18	20.56	32.02	40.08	1.59	1.95
Koja	24.81	25.71	28.01	30.76	1.13	1.20

Source: JICT, TPK Koja

- c) 輸入コンテナのヤード滞在時間は(YDT) J I C Tで10~12 days と長いものがある。これの長時間かかった原因等は2. 3章の輸入貨物の所要時間計測調査で詳しく記述している、が明らかに通関手続きに時間がとられることを示している。

**(6) タンジュンプリョク港の現在の交通量**

1) 現在の貨物量

i) ターミナル毎のコンテナの動き

タンジュンプリョク港には3箇所のコンテナ専用ターミナルPT J I C T 1 / 2 とコジャ コンテナターミナル、がある。これらコンテナ専用ターミナルは主に輸出入コンテナを扱っている。2002年の全コンテナ通過量は260万TEUあり、それは2001年の225万TEUと比べ4. 76%の増加であった。PTマルチターミナルインドネシア (PT.MTI) が営業する在来埠頭で内貿コンテナを主に取り扱っている。

3ターミナルの取り扱い比率ではJ I C Tが全体コンテナ総量の3分の2 (約67%) を、コジャが22%、在来埠頭が12%である。コジャの占有率は年々増加傾向にある。一方在来埠頭でのコンテナ取扱量は今まで変動してないが2001年には全体の12%を

確保した。

**Table 2.2.15 Container Cargo Movement by Terminal (1,000 TEU)**

Year	JICT 1		JICT 2		Koja CT		Conventional		Total
1998	1,119	59%	305	16%	288	15%	185	10%	1,898
1999	1,210	57%	255	12%	394	19%	258	12%	2,118
2000	1,274	55%	254	11%	496	21%	286	12%	2,310
2001	1,267	56%	233	10%	490	22%	261	12%	2,251

Source: IPC 2

輸出入コンテナ量、その額のタンジュンプリヨク港と24の戦略港湾と他の公共港湾のそれぞれの取り扱い比率を下記の表に示す。

**Table 2.2.16 Share of Trade Value by Tanjung Priok Port in Indonesia ports**

Ports	Exports		Import	
	Cargo volume	Value	Cargo volume	Value
Tanjung Priok Port	8 %	31%	27%	47%
24 strategic ports	28%	30%	39%	28%
Other commercial ports	64%	39%	34%	25%

Source: Statistic Indonesia 2002

貿易形式別の貨物量を1996年から2001年までの経年変化を下記の表に示す。タンジュンプリヨク港で2001年に扱った総取扱貨物量はオイル輸出量を除いて4200万トンであった。

**Table 2.2.17 Cargo Throughputs by Trade Type (ton)**

Year	International		Inter-island		Total	Oil Discharged
	Import	Export	Unloading	Loading		
1996	17,302,693	6,847,220	5,183,364	3,880,976	33,214,253	7,021,669
1997	19,113,402	7,177,126	5,353,272	3,617,288	35,261,088	7,314,424
1998	12,264,579	11,926,299	3,736,236	2,976,396	30,903,510	7,439,257
1999	15,403,368	13,499,273	4,365,880	3,155,075	36,334,596	7,101,655
2000	17,963,684	13,144,711	6,503,499	4,241,469	41,953,363	8,109,458
2001	20,474,026	13,381,286	4,117,747	4,339,334	42,312,393	8,462,246

Source: IPC 2

b) 荷姿別貨物量

荷姿別貨物量を下記の表に示す。袋詰め貨物と液化貨物は過去5年間ほとんど同じで変化してない。過去5年間の平均年間増加率は一般雑貨が8.7%、袋詰め貨物が2.2%、液化貨物が2.6%、バラ荷は7.9%、コンテナは11.9%であった。



**Table 2.2.18 Cargo Throughput by Packing Type (x 1,000 ton)**

	1997	1998	1999	2000	2001
General Cargo	8,078	6,212	6,255	8,692	9,421
Bag Cargo	2,715	3,111	3,263	1,665	3,769
Liquid Bulk Cargo	8,813	8,934	9,258	9,726	10,094
Dry Bulk Cargo	6,292	5,118	5,242	6,929	7,268
Total Container	16,533	14,969	19,419	22,804	20,361
Total	42,431	38,344	43,437	49,816	50,913

Source: IPC 2

2) 船舶交通量

i) 船舶サイズ

コンテナ船舶サイズと寄港隻数を下記の表に示す。最大船型は水深—1 2 m、船長 3 0 0 mであった。船のサイズの制約は港内の航路と泊地が狭く浅いことによる部分がある。

**Table 2.2.19 Ship Calls at Port**

Year	Unit	GRT(0'000)
1996	14,288	69,736
1997	15,137	74,508
1998	14,113	74,066
1999	14,807	79,522
2000	16,381	86,419
2001	17,068	89,284

Source: IPC 2

タンジュンプリヨク港とは国内貿易貨物がインドネシアの他の主要島から 4 4 島間航路で移されて、3 0 の地域地方港湾と結ばれている。

(7) タンジュンプリヨク港の将来需要予測量

1) 2 0 2 5 年のタンジュンプリヨク港の需要予測量

2 0 0 3 年に提出した J I C A によるジャカルタ大首都圏港湾開発調査では 2 0 2 5 年の長期計画と 2 0 1 2 年の短期計画の予測貨物量を推定した結果を下記の表に示す。

**Table 2.2.20 Traffic Forecast of Tanjung Priok Port in 2012 and 2025**

Cargo	2001	2012	2025
Container (x 1000 TEU)	2,255	4,346	5,321
International	2,056	3,631	3,776
Domestic	199	715	1,545
General Cargo (x 1000 ton)	9,421	11,971	15,025

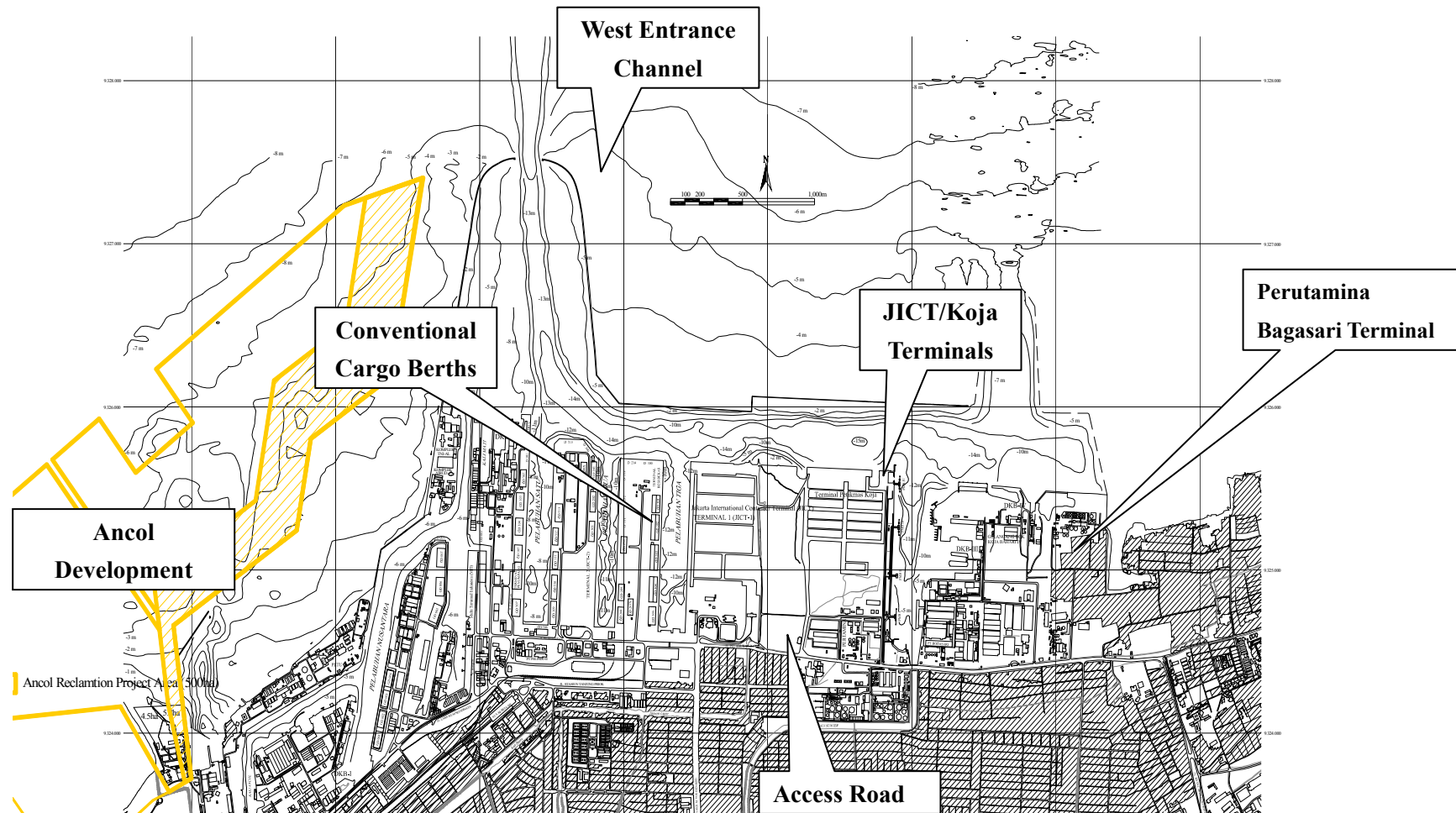
Bag Cargo (x 1000 ton)	3,769	4,274	5,365
Dry Bulk Cargo (x 1,000 ton)	7,268	11,004	20,129
Public Berths		6,563	10,720
Private Terminals		4,441	9,409
Liquid Bulk Cargo (x 1,000 ton)	10,094	11,644	14,046
Public Berths		2,386	3,480
Private Terminals		9,258	10,566

Source; the Study for Development of Greater Metropolitan Ports by JICA in 2004

上記の表はインドネシアが良好な投資環境で持続的経済成長を継続するために下記の事業の実施を示唆している。

- 妥当性のある適度なインフラの整備を継続すべき
- 国際貿易の促進のために輸出入貨物の効率的、円滑な通関手続きを用意すべきである。

Fig 2.2.2 Present Lay Out of Facilities of Tanjung Priok Port



### 2.2.3 空港施設と貿易量

#### (1) 空港施設

##### 1) インドネシア政府の航空輸送政策

インドネシアの経済担当調整大臣府(CMEA)により編集された「インドネシアにおけるインフラ整備支援」(Infrastructure Development in Indonesia)によれば、インドネシア政府の航空運賃と航空輸送に関する政策は以下のとおりである。

##### i) 航空運賃に関する政府政策

インドネシア政府は、エコノミー旅客に対する基本上限運賃を定め、下限運賃については市場のメカニズムに任せる。

##### ii) 航空輸送に関する政府政策

運輸省は、省令第11/2001号により、開放路線および非開放路線の2種類の路線を規定した。

航空輸送に関する政府政策は以下を包含している。

##### a) 路線とフライト・ネットワーク

- ・政府は、全ての地域に対して公平なサービスを提供するという枠組みにおいてハブ・アンド・スポークの飛行計画を各航空会社に確立させること。
- ・政府は、飛行の安全性確保のためのスタンダードを提言させず市場のメカニズムのもとで競争状態を維持すること。

##### b) 航空機の調達

- ・政府は、相互に有益な貿易システムに裏づけされた航空機製造の機会を創出するため、企業の効率性を促進させること。
- ・政府は、国内輸送及びASEAN（東南アジア諸国連合）地域内の運行のために、当該航空機の使用に努力すること。

##### 2) インドネシアの航空輸送

運輸省は、運輸省令第44/2002号により、187(\*)の空港を規定し、そのうち24の空港を国際空港と位置づけ、そのうちの20空港をハブ空港として規定した。なおハブ空港20のうち17空港は州都に位置している。

空港はPT. Angkasa Pura I(PT.AP-I), PT. Angkasa Pura II(PT.AP-II), 中央および地方政府等の国営企業により運営されている。省令第44/2002号では、186空港に区分し、全体の70%以上は、地方自治体によって管理されている。

**Table 2.2.21 空港運営者**

Operator 2002 – 2007	Number of Airports
• Angkasa Pura I and II	23
• Directorate General of Air Communications	25
• Region (Municipality / District)	138
Total	186

Source: Decree Minister of Communications 44/2002

Note: The figure 187 airports with asterisk (\*) above comes from the reason that Sorong Jeffman and Sorong Daratan are separately counted.

2003年においては、1つの国営航空機工場、22の定期運行会社、34の不定期運行会社、193の定期運行航空機、そして212の不定期運行航空機となっている。

**Table 2.2.22 インドネシアの航空産業**

Description	Pre-Crisis		Crisis		Post-Crisis			
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Aircraft Plant	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>Operational Companies</b>								
Scheduled	6	6	6	7	10	14	18	22
Non-Scheduled	25	43	45	12	16	24	32	34
<b>Operational Aircraft</b>								
Scheduled	186	176	93	104	122	132	167	193
Non-Scheduled	242	242	242	232	226	200	218	212

Source: Processed from Ministry of Communications, 2003

(Source: Infrastructure Development in Indonesia, opportunities for private investment compiled by the Coordinating Ministry for Economic Affairs, Republic of Indonesia)

### 3) インドネシアの航空輸送ネットワーク

次の13空港は実質的なハブ空港として見なす。すなわちジャカルタ(CGK)、ジャワのスラバヤ、スマトラのバタム、東ヌサ・トゥンガラのカパン、カリマンタンのポンティアナックとバリクパパン、スラウエシのウジュン・パンダンとマナド、マルクのアンボン、パプアのピアク、ジャワプラ、ムラウケ、ティミカである。

ジャカルタ (CGK) は、国内および国際航空輸送の両部門においてトップに位置している。国内部門では、ジャカルタ (CGK) に次ぎ、スラバヤ、デンパサールが続き、その後メダン、ウジュン・パンダン、バリクパパンが続く。国際部門では、第2位がデンパサール、第3位がスラバヤであり、その他の空港の輸送取扱量は極めて少ない。

(Source: The Master Plan on the Strategic Policy of the Air Transport Sector, Draft Final Report, June 2004)

### 4) インドネシアの航空輸送フロー

#### i) 2001年における国内航空輸送フロー

国内の州間での航空旅客数のほとんどは、ジャカルタ首都特別州 (スカルノ・ハッタ) と東ジャワ (スラバヤ)、バリ (デンパサール)、リアウ (バタムとプカンバル)、および北スマトラ (メダン) を結ぶ路線である。

国内の州間の貨物フローは、前述の旅客フローの状況に類似しているが、旅客フローと大きく異なるのは、南スラウエシ（ウジュン・パンダン）とパプア・トゥンガ（ビアクとティミカ）を結ぶ路線において比較的大量の貨物が輸送されていることである。

## ii) 2001年における国際航空輸送フロー

インドネシアには、21の国際空港があり、それらは87の外国空港との間でそれぞれ運行している。インドネシアにおける国際航空旅客および貨物の発着は、ジャカルタ（CGK）、デンパサールおよびスラバヤの主要3空港がその大部分を占めており、その相手先外国空港のトップはシンガポールである。また、シンガポール以外で比較的多くの航空旅客フローのある空港は、クアラ・ランブール、香港、台北、バンコク、ジェッタ、パースおよびシドニーであり、航空貨物フローが比較的多いのは、台北、香港、ソウル、クアラ・ランブール、アムステルダム、成田、パリである。

(Source: The Master Plan on the Strategic Policy of the Air Transport Sector, Draft Final Report, June 2004)

## 5) インドネシアにおける空港ネットワーク

### i) 国内空港

インドネシアにおいては定期運行サービスが提供されていない国内空港がたくさんあるが、定期運行サービスがないのは、その地域の産業構造が農業主体、民間航空輸送サービスの需要を十分に生み出せないためであると考えられる。

インドネシアの国内航空輸送の主な航空機種はB737であるが、長期的需要のある地方のフィーダーサービスには、F27とCS212で補完されている。既存の航空機種・路線体系から判断すると、B737を幹線、F27およびCS212を地方路線に利用される状況については、今後も大きく変化することはないと考えられる。インドネシアのように規制緩和された市場においては、航空会社は、座席当りの運行コストの低い大型航空機種の導入よりも、市場占有率を維持するために増便することを選択している。

### ii) 国際空港

インドネシアの主要国際空港としては、国の玄関口としてのスカルノ・ハッタ、国際観光の玄関口としてのバリ、第2の商業センターの玄関口としてのスラバヤおよびメダンの4空港がある。これらの主要国際空港は、2002年においては国際線旅客全体の96%、国内線旅客全体の57%を占めている。

航空機による移動は、人口密度の高い島嶼国家であり、島と島を結ぶ効率的な輸送手段のないインドネシアにとっては非常に重要である。

(Source: The Master Plan on the Strategic Policy of the Air Transport Sector, Draft Final Report, June 2004)

## 6) PT.(Perso) Angkasa Pura II (PT.AP-II)

PT. Angkasa Pura II (PT. AP- II) は、1984年8月13日に Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng (PPUJC) の名称で設立された空港及び航空運送管理サービスを行う国有の会

社である。主な事業範囲は、フライト・サービス（航空）及びフライト支援サービス（非航空）であり、現在は西部インドネシアにある空港10カ所を管理している。

#### 7) スカルノ・ハッタ国際空港施設

スカルノ・ハッタ国際空港は、インドネシアで最大の発着数を誇るハブ空港である。同空港は、国内および国際線の航空輸送の両部門においてトップに位置している。

##### i) 位置・面積

a) 位置 : スカルノ・ハッタ国際空港は、チェンカレン・タングラン、ジャカルタの西約20 kmに位置しており、ジャカルタ中心部から約30分で車によりアクセスできる。

b) 敷地面積 : 1,800ヘクタール

##### ii) ターミナル情報

スカルノ・ハッタ国際空港にはターミナル I および II の2つのターミナルがある。サブ・ターミナルA、B、Cからなるターミナル I は国内便に利用されており、サブ・ターミナルD、E、Fからなるターミナル II は国際便および国内便に利用されている。ターミナルI およびIIの総敷地面積は276,308m<sup>2</sup>であり、各ターミナルは年間900万人の旅客処理能力を保有している。

##### iii) 滑走路

2本の独立した平行滑走路は、延長2,400mの一本の交差誘導路で結ばれている。滑走路は、1時間当たり74機の処理能力をもち、同時運用ができるフリー・ランウェイになっている。

a) 南 R/W 07R/25L: 3,660m x 60m

b) 北 R/W 07L/25R: 3,600m x 60m

##### iv) エプロン

a) 面積 : ● A, B, C 及び リモート (Remote) 266,326m<sup>2</sup>

● D, E, F 及び リモート (Remote) 472,853 m<sup>2</sup>

b) 収容能力 : ● ターミナル A: 7 B-747

● ターミナル B: 7 A-300

● ターミナル C: 16 F-28/DC-9

● ターミナル D: 8 B-747

● ターミナル E: 8 B-747

● ターミナル F: 8 B-747

c) リモート・スタンド : ● ターミナル I: 8 F-28

● ターミナル II: 8 B-747

d) 貨物エプロン : 4 B-747F

e) 夜間駐機 : 13 DC-9

- v) 貨物ターミナル
- a) 貨物地区面積 : 67,290m<sup>2</sup>  
 b) 貨物ターミナル : 46,825 m<sup>2</sup>  
 c) 貨物エプロン : 4 B-747F

- d) 輸出／輸入保税上屋

**Table 2.2.23 輸出・輸入保税上屋**

	保税面積	建物サイズ
[BLDG No. 510]		
Fedex & DHL	1,129m <sup>2</sup>	16.8m (W) x 67.2m (D)
PT. Garuda輸出	14,112m <sup>2</sup>	168m (W) x 84m (D)
トラック・ドック・プラット フォーム	672m <sup>2</sup>	168m (W) x 4m (D)
[BLDG No. 520]		
PT. Garuda輸入	8,467m <sup>2</sup>	84m (W) x 108.8m (D)
PT. JAS輸入	8,467m <sup>2</sup>	84m (W) x 108.8m (D)
輸入 sub-total	16,934m <sup>2</sup>	168m (W) x 100.8m (D)
トラック・ドック・プラット フォーム	672m <sup>2</sup>	168m (W) x 4m (D)
[BLDG No. 530]		
PT. Garudaラッシュ・ハン ドリング	4,234m <sup>2</sup>	50.4m (W) x 84m (D)
PT. JAS輸出	8,467m <sup>2</sup>	100.8m (W) x 84m (D)
輸出 sub-total	12,701m <sup>2</sup>	151.2m (W) x 84m (D)
トラック・ドック・プラット フォーム	605m <sup>2</sup>	151.2m (W) x 4m (D)
合計	46,825m <sup>2</sup>	

Source: PT. Angkasa Pura II

## (2) 貿易量

- 1) インドネシアにおける通貨危機以前（1988年～1997年）の航空輸送動向

インドネシアにおいては、1988年から1997年までは旅客および貨物両方の航空輸送量は概ね着実な成長を続けてきた。

- 2) インドネシアにおける通貨危機の影響による1998年の航空輸送動向

インドネシアにおいては1998年に国内及び国際両方の航空輸送量が急激に減少した。これはアジアに端を発した1997年の通貨危機の影響により、外国通貨、特に米ドルに対してルピアの貨幣価値が低下し、航空会社の運航コストの引き上げにつながり、さらには航空運賃・料金の値上げが避けられない事態となったためである。



3) インドネシアにおける通貨危機以降（1998年～2002年）の航空輸送動向

インドネシアでは通貨危機による打撃からの回復の兆しは1999年から見え始めた。その後、増減の波をたどりながら徐々に回復に向かった。しかし2001年9月11日に発生したニューヨークの惨事、続く2002年のバリ爆弾事件、2003年アジアに端を發したSARS（重症急性呼吸器症候群）およびイラク戦争等、一連の出来事により航空産業は世界的に大きな打撃を受けた。それに現在のインドネシアの政治情勢および低成長が続く経済情勢等が加わり、航空ビジネス業界にとっては依然として厳しい環境が続いている。

4) スカルノ・ハッタ国際空港における現在（2002年～2003年）の航空輸送動向

スカルノ・ハッタ国際空港における2003年の航空輸送は2002年に比べて概ね増加傾向を呈しているが、2003年におけるスカルノ・ハッタ国際空港の国内および国際の総貨物量(310,124トン)は、1997年の水準 (343,450トン)にはまだ達していない状況にある。

1988年から2002年におけるインドネシアの国内旅客および国内貨物輸送動向はTable 2.2.24に示す。

**Table 2.2.24** インドネシアにおける国内航空輸送動向

Year	Departures	
	Passenger	Cargo (Ton)
1988	8,068,554	96,044
1989	8,942,540	107,942
1990	8,719,253	112,247
1991	9,166,637	114,995
1992	9,527,207	117,084
1993	10,102,101	114,715
1994	11,661,102	148,837
1995	12,948,854	177,881
1996	13,831,105	201,476
1997	13,831,526	216,753
1998	7,863,838	147,719
1999	7,045,786	161,033
2000	8,654,181	161,201
2001	10,394,330	164,135
2002	13,534,906	172,336

Source: Transportation and Communication Statistics, Statistical Bureau

1988年から2002年におけるインドネシアの国際旅客および国際貨物輸送動向はTable 2.2.25に示す。

**Table 2.2.25** インドネシアにおける国際航空貨物動向

Year	Passenger			Cargo (Ton)		
	Arrivals	Departures	Total	Arrivals	Departures	Total
1988	1,737,107	1,891,974	3,629,081	26,129	51,885	78,014
1989	1,785,816	2,021,105	3,896,921	31,215	68,856	100,071
1990	2,101,246	2,308,851	4,410,097	42,439	75,433	117,872
1991	2,337,443	2,325,895	4,663,338	33,630	82,205	115,835
1992	2,692,814	2,743,794	5,436,608	41,817	104,539	146,356
1993	3,158,845	3,449,127	6,607,972	47,282	122,371	169,653
1994	3,823,830	3,941,304	7,765,134	61,956	139,855	201,811
1995	4,146,581	4,082,021	8,228,602	78,850	151,926	230,776
1996	4,512,500	4,513,812	9,026,312	54,706	169,101	223,807
1997	4,513,364	4,474,333	8,987,687	108,484	168,573	277,057
1998	3,778,509	3,833,025	7,611,534	62,218	170,617	232,835
1999	3,877,617	3,924,275	7,801,892	82,216	165,600	247,816
2000	4,243,327	4,728,389	8,971,716	96,128	146,340	242,468
2001	4,520,028	4,675,007	9,195,035	93,742	147,008	240,750
2002	4,765,430	4,790,890	9,556,320	116,468	156,032	272,500

Source: Transportation and Communication Statistics, Statistical Bureau

1993年から2003年におけるスカルノ・ハッタ国際空港の国内および国際貨物量はTable 2.2.26に示す。

**Table 2.2.26** スカルノ・ハッタ国際空港における貨物量 (1993年～2003年)

Year	Domestic		International		Total	
	Cargo Volume (ton)	vs P/Y (%)	Cargo Volume (ton)	vs P/Y (%)	Cargo Volume (ton)	vs P/Y (%)
1993	83,091	-	121,252	-	204,343	-
1994	94,602	13.85	150,705	24.29	245,307	20.05
1995	104,512	10.48	167,740	11.30	272,252	10.98
1996	117,803	12.72	198,610	18.40	316,413	16.22
1997	122,419	3.92	221,031	11.29	343,450	8.54
1998	94,978	-22.42	167,153	-24.38	262,131	-23.68
1999	91,582	-3.58	178,838	6.99	270,420	3.16
2000	97,683	6.66	194,577	8.80	292,260	8.08
2001	107,875	10.43	177,891	-8.58	285,766	-2.22
2002	114,278	5.94	191,973	7.92	306,251	7.17
2003	134,497	17.69	175,627	-8.51	310,124	1.26

Source: PT. Angkasa Pura II

1999年から2003年におけるスカルノ・ハッタ国際空港の航空輸送動向はTable 2.2.27に示す。

**Table 2.2.27 スカルノ・ハッタ国際空港における航空輸送動向 (1999年～2003年)**

ITEM	YEAR				
	1999	2000	2001	2002	2003
<b>AIRCRAFT MOVEMENT</b>					
Domestic	62,791	75,041	89,172	109,595	152,803
International	28,918	30,770	34,141	34,980	33,677
Local	297	210	227	190	206
<b>Total</b>	<b>92,006</b>	<b>106,021</b>	<b>123,540</b>	<b>144,765</b>	<b>186,686</b>
<b>PASSENGER</b>					
Domestic	4,347,097	5,387,311	6,684,535	9,140,658	13,829,664
International	3,880,888	4,563,136	4,507,178	5,025,383	4,783,148
Transit	309,274	725,753	626,334	664,953	1,091,028
<b>Total</b>	<b>8,537,259</b>	<b>10,676,200</b>	<b>11,818,047</b>	<b>14,830,994</b>	<b>19,703,840</b>
<b>CARGO (ton)</b>					
Domestic	91,582	97,683	107,875	114,278	134,497
International	178,838	194,577	177,891	191,973	175,627
<b>Total</b>	<b>270,420</b>	<b>292,260</b>	<b>285,766</b>	<b>306,251</b>	<b>310,124</b>

Source: Statistik Angkutan Udara Tahun 2003 (Statistics of Air Transportation in 2003)

5) スカルノ・ハッタ国際空港における将来の航空輸送動向

i) ボーイング社の予測

ボーイング社は、2004年から2023年までの期間における世界の経済および航空輸送の伸びを次のとおり予測している。

- a) 世界の経済の伸びは年間平均で3.0%
- b) 世界の旅客航空輸送の伸びは年間平均で5.2%
- c) 世界の貨物航空輸送の伸びは年間平均で6.2%

Source: Boeing Current Market Outlook 2004

ii) エアバス社の予測

エアバス社は、1999年から2018年までの期間における世界の航空輸送の伸びを次のとおり予測している。

- a) 世界の旅客航空輸送の伸びは年間平均で5.0%
- b) 世界の貨物航空輸送の伸びは年間平均で5.9%

Source: The Airbus Global Market Forecast 1999

iii) JICA調査団の予測

他のJICA調査団は、2004年から2025年までの期間におけるスカルノ・ハッタ国際空港の航空輸送の伸びを次のとおり予測している。

スカルノ・ハッタ国際空港における国内および国際の年間旅客予測値をTable 2.2.28に示す。

**Table 2.2.28** スカルノ・ハッタ国際空港における年間旅客予測値(改定版)

Year	Domestic	International	Total
2003 (Actual)	13,829,664	4,783,148	18,612,812
2009 (Forecast)	19,047,031	7,142,467	26,189,498
2015 (Forecast)	25,656,566	10,069,873	35,726,439
2025 (Forecast)	39,793,428	17,823,577	57,617,005

Source: Draft Final Report for Master Plan Study on the Strategic Policy of the Airtransport Sector, June 2004

スカルノ・ハッタ国際空港における国内および国際の年間貨物予測値をTable 2.2.29に示す。

**Table 2.2.29** スカルノ・ハッタ国際空港における年間貨物予測値 (改訂版)

Year	Domestic	International	Total
2003 (Actual)	134,497	175,627	310,124
2009 (Forecast)	185,237	262,256	447,493
2015 (Forecast)	249,516	369,744	619,260
2025 (Forecast)	387,001	654,444	1,041,445

Source: Draft Final Report for Master Plan Study on the Strategic Policy of the Airtransport Sector, June 2004

## 2.2.4 内陸輸出入施設と道路交通

### 1) Tg.Priok 港地域での道路網と道路リンク

Jabotabek 地域の道路網は図 2.2.3 に図示されている。同地域の道路リンクは以下の通り。

- Jl Laks. R.E. Martadinata/ Jl. Enggano
- Jl. Jampea/ Jl. Cakung
- Jl. Laks. Yos Sudarso/ Jl. Sulawesi

**Table 2.2.30 Present Toll Road Network in Jakarta Metropolitan Area**

Type	Route
Circular Route	Intra-urban Toll Road
	Cengkareng Access Toll Road
	Outer Ring Road
	Harbor Toll Road
Radial Routes	Jagorawi Toll Road
	Cikampek Toll Road
	Tangerang to Merak Toll Road

**Table 2.2.36 Capacity and Volume Capacity Ratio at Several Road in Tanjung Priok in year 2003**

No.	Road Segment	Number of Lane	Capacity per Lane	Total Capacity	V/C Ratio
1	Cacing	4	1,153	4,613	1.49
2	Cilincing	4	1,153	4,613	1.72
3	Jampea	4	1,153	4,613	1.69
4	Sulawesi	8	1,153	9,225	0.85
5	Enggano	4	1,153	4,613	0.93
6	RE. Martadinata	4	1,153	4,613	0.84

### 2) Tg.Priok 及び周辺地域の交通現況

Tg.Priok 港との間の主たる交通流の現況は以下の通り：

- 西側（タンゲランなど）より流入する交通は Tangerang – Jakarta – Grogol – Pluit – Tanjung Priok と Harbour Road 経由で来る。
- 南側からの交通流は Jagorawi-Cawang-Tg.Priok の有料道路経由。

中部ジャワ（東側に当たる）方向より来る交通は Cikampek – Cawang – Tanjung Priok (Cirebon – Cikampek – Jakarta)で、西ジャワ州からは Purwakarta – Cikampek or Bandung – Subang – Cikampek – Jakarta. というルートで来る。

図 2.2.3 にジャカルタ首都圏の主要道路網を示し、図 2.2.4 に主要な工業立地地区よりの交通の流れを示した。

JICAによるジャカルタ首都圏港湾開発計画調査時にいくつかの陸上交通調査が実施され、交通量調査や起終点調査が Tg. Priok 港のゲートや周辺道路での物が含まれている。それらのデータを使い、以下にまとめなおした。表 2.2.32 及び図 2.2.5 および図 2.2.6 に示す。

**Table 2.2.32 Traffic Volume Each Direction and Roads (PCU/day)**

(PCU/day)

Direction	Road	2002		2012		2025	
		Volume	%	Volume	%	Volume	%
From East	Jl. Jampea	29,307	36,5%	41,815	34,8%	60,766	33,0%
	JORR Toll ROAD	50,887	63,5%	78,405	65,2%	123,373	67,0%
	<b>Total</b>	<b>80,195</b>	<b>34,7%</b>	<b>120,22</b>	<b>34,7%</b>	<b>184,138</b>	<b>34,7%</b>
From West	<b>Jl. Martadinata</b>	<b>76,556</b>	<b>33,1%</b>	<b>114,766</b>	<b>33,1%</b>	<b>175,784</b>	<b>33,1%</b>
From South	Jl. Yos Sudarso	27,21	36,5%	38,823	34,8%	56,418	33,0%
	JIUT Connector	47,247	63,5%	72,795	65,2%	114,546	67,0%
	<b>Total</b>	<b>74,457</b>	<b>32,2%</b>	<b>111,619</b>	<b>32,2%</b>	<b>170,963</b>	<b>32,2%</b>
<b>Total</b>		<b>231,208</b>	<b>100,0%</b>	<b>346,604</b>	<b>100,0%</b>	<b>530,885</b>	<b>100,0%</b>

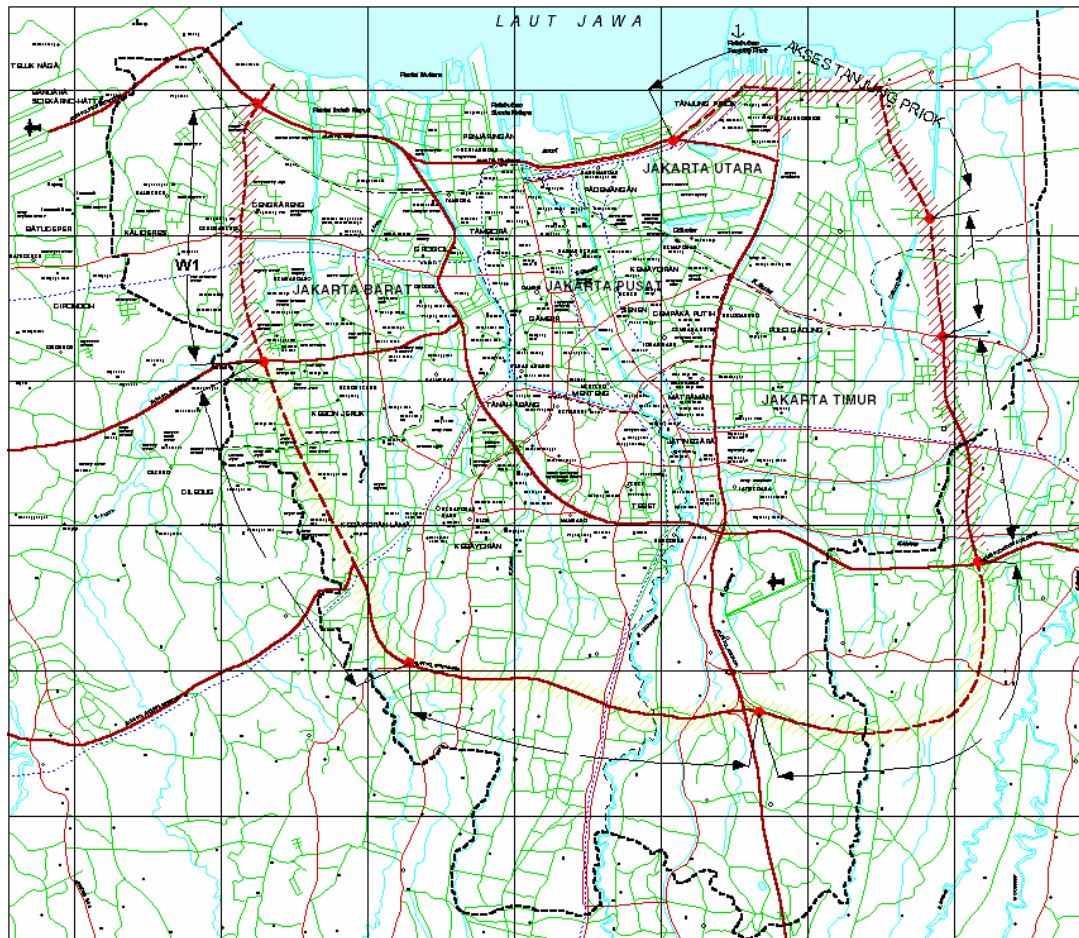


Figure 2.2.3 Main Road Network in Jakarta Metropolitan

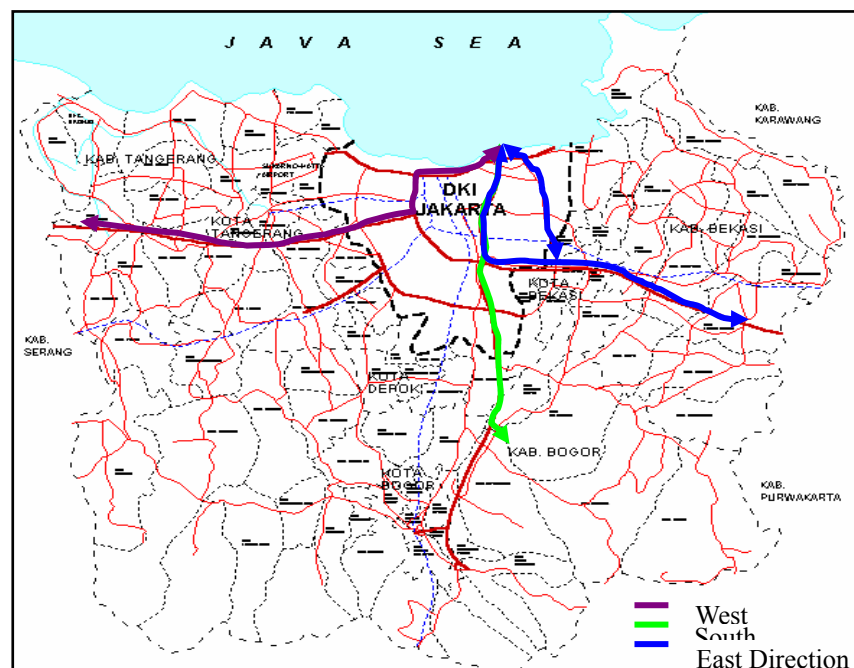


Figure 2.2.4. Movement Direction Base on Tanjung Priok Port

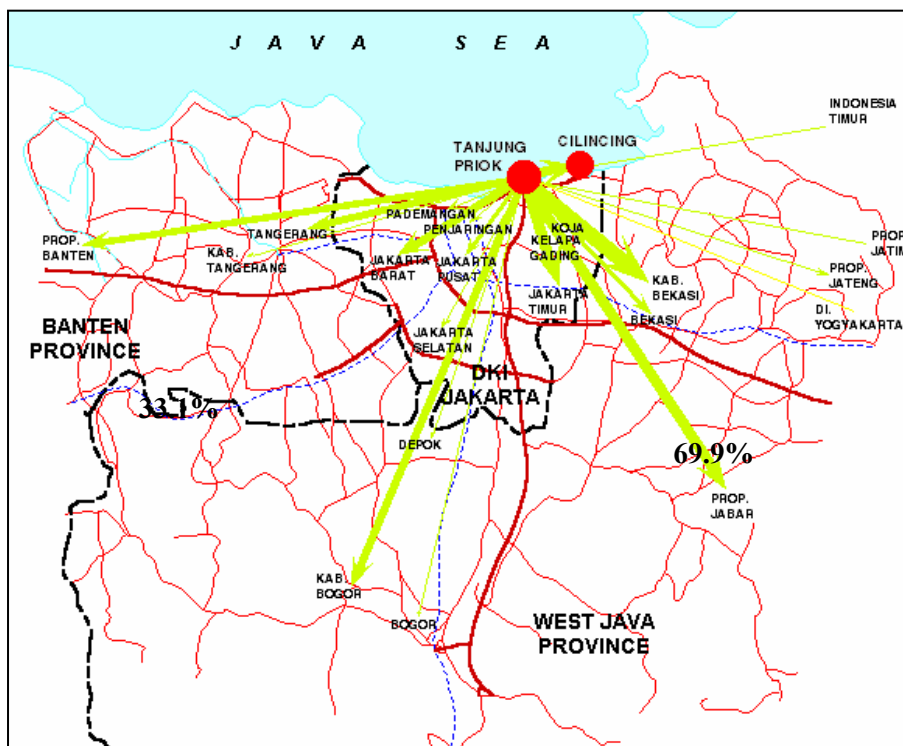


Figure 2.2..5. Trip Pattern of Trailer/ Container from/ to Tanjung Priok

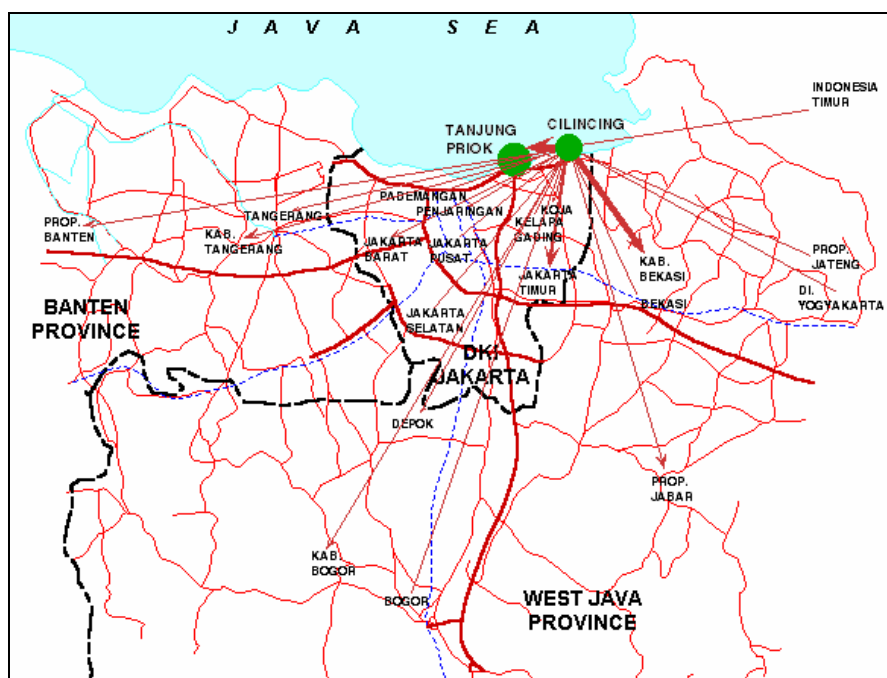


Figure 2.2..6. Trip Pattern of Trailer/ Container from/ to Cilincing Depot



3) デポとその機能

Tg. Priok 港での貨物扱いはコンベンショナルターミナルとコンテナターミナルに大別される。コンベンショナルターミナルの大部分は港湾運営者によって運営されて、コンテナターミナルは私企業も参加したいわゆる J O 方式か J V 方式で運営されている。コンテナ貨物の扱い量のトレンドをターミナルごとに表 2.8 に示した。

Table 2.2.33 Container Cargo Movement by Terminal

Year	JICT I		JICT II		KOJA		Conventional		Total
	TEU's	%	TEU's	%	TEU's	%	TEU's	%	TEU's
1991	522,792	71.0%	98,776	13.4%			114,802	15.6%	736,370
1992	591,796	68.3%	224,063	25.9%			50,858	5.9%	866,717
1993	723,122	68.6%	255,183	24.2%			75,847	7.2%	1,054,152
1994	871,710	68.6%	292,422	23.0%			105,962	8.3%	1,270,094
1995	1,016,027	62.3%	284,099	17.4%			330,194	20.3%	1,630,320
1996	1,101,530	68.6%	322,553	20.1%			182,714	11.4%	1,606,797
1997	1,157,293	60.6%	375,784	19.7%	137,817	7.2%	237,817	12.5%	1,908,711
1998	1,119,284	59.0%	305,663	16.1%	287,789	15.2%	185,333	9.8%	1,898,069
1999	1,210,890	57.2%	255,147	12.0%	394,195	18.6%	258,315	12.2%	2,118,547
2000	1,273,712	55.1%	254,001	11.0%	496,279	21.5%	285,980	12.4%	2,309,972
2001	1,266,840	56.3%	233,379	10.4%	490,120	21.8%	261,124	11.6%	2,251,463

Source: The Study on Greater Jakarta Metropolitan Ports in the Republic of Indonesia.

デポの役割は混載貨物コンテナ (LCL) の受け入れ時にあり、通関機能も付設されており、倉庫と通関を港外/内陸で実施する。Tg. priok 港周辺のデポのリストと位置図を図 2.2.7 に示した。

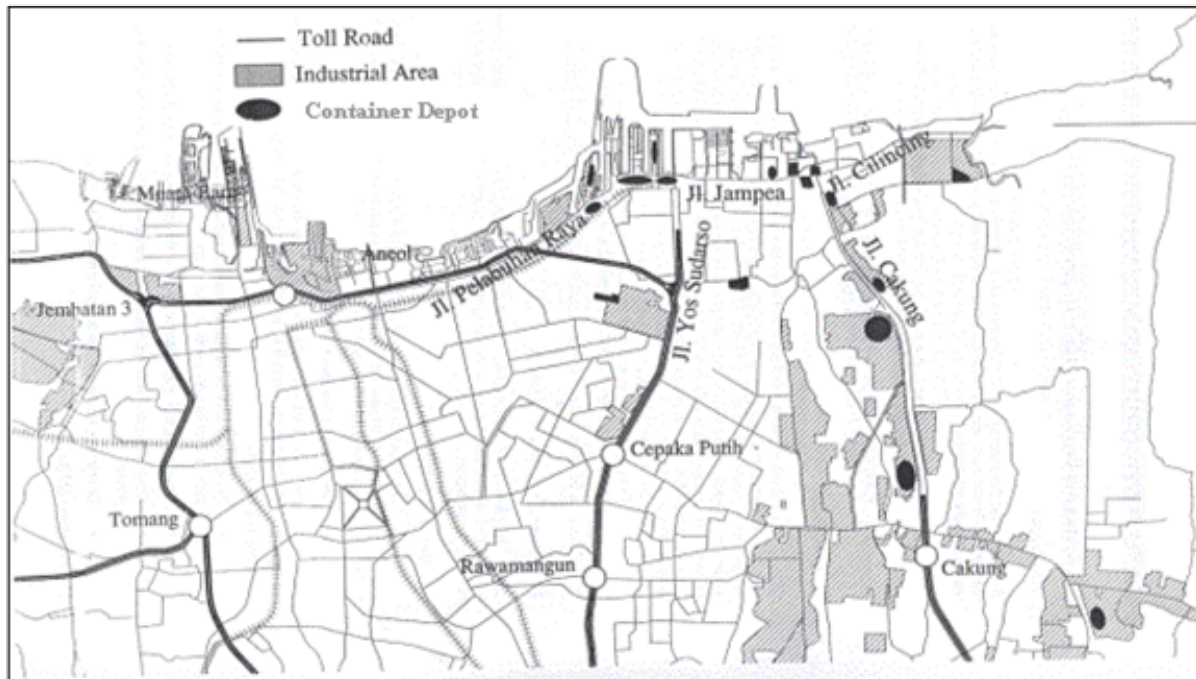


Figure 2.2.7 Location Map of Container Terminal/Depot

## (6) アクセス時間分布

### 1) 中距離の走行速度

本調査で実施された走行速度調査結果より、3方向への JICT-1 よりの走行速度を見ると南方向と東方向には有料道路利用の効果が出ている。利用したルートと結果を以下に示す。

#### i) 南方向 :

幹線道路 : Tg. Priok-Yos Sudarso-Sutoyo-Raya Bogor

有料道路利用 : Tg. Priok-JIUT-Jagorawi Tollroad

#### ii) 東方向 :

幹線道路 : Tg. Priok-Jampea-Cilincin-Cakung-Raya Bekasi-Bypass Bekasi-Raya Tambun

有料道路利用 : Tg. Priok-Jampea- Cilincing-Cakung-JORR E2-Cikampek Tollroad

#### iii) 西方向 :

幹線道路 : Tg. Priok-Martadinata-Grogol-Daan Mogot-tangerang-Balaraja

有料道路利用 : Tg. Priok-Sulawesi-Harbour Road-JIUT-Jakarta Merak Tollroad

Table 2.2.34 Directional Travel Speed

Tanjung Priok - Cibinong (South Direction)	Average Distance (km)	Average Travel Time	Average Travel Speed
Arterial	49,1	2:49	17,79
Toll Road	49,0	1:18	39,02

Tanjung Priok - Cikarang (East Direction)	Average Distance (km)	Average Travel Time	Average Travel Speed
Arterial	49,1	2:51	17,59
Toll Road	45,5	1:27	33,39

Tanjung Priok - Balaraja (West Direction)	Average Distance (km)	Average Travel Time	Average Travel Speed
Arterial	54,1	2:39	20,84
Toll Road	33,1	1:41	21,50

## 2.2.5 フォワーディング業

### (1) フォワーディング業の現状

#### 1) インドネシアにおけるフォワーディング業の概要

ジャカルタ首都圏においてフォワーディング業に従事している企業は約800社ある。それら企業の主な業務内容および輸出入に係る貨物の流れは概ね港湾に関してFig. 2.2.8および空港に関してFig. 2.2.9にまとめられる。

港湾における輸出入の手続の流れをそれぞれFig. 2.2.10およびFig. 2.2.11に空港に関してはFig. 2.2.12および2.2.13に示す。図中の所要時間についてはインタビュー調査により得られた情報であり、所要時間を示す補足資料として示している。実際の貨物および書類に係る所要時間調査結果はSection 2.3において説明がなされている。

#### 2) フォワーディング業に関する問題

一般的に、港湾および空港におけるフォワーディング業に関しては主として以下の4つ問題が考えられる。

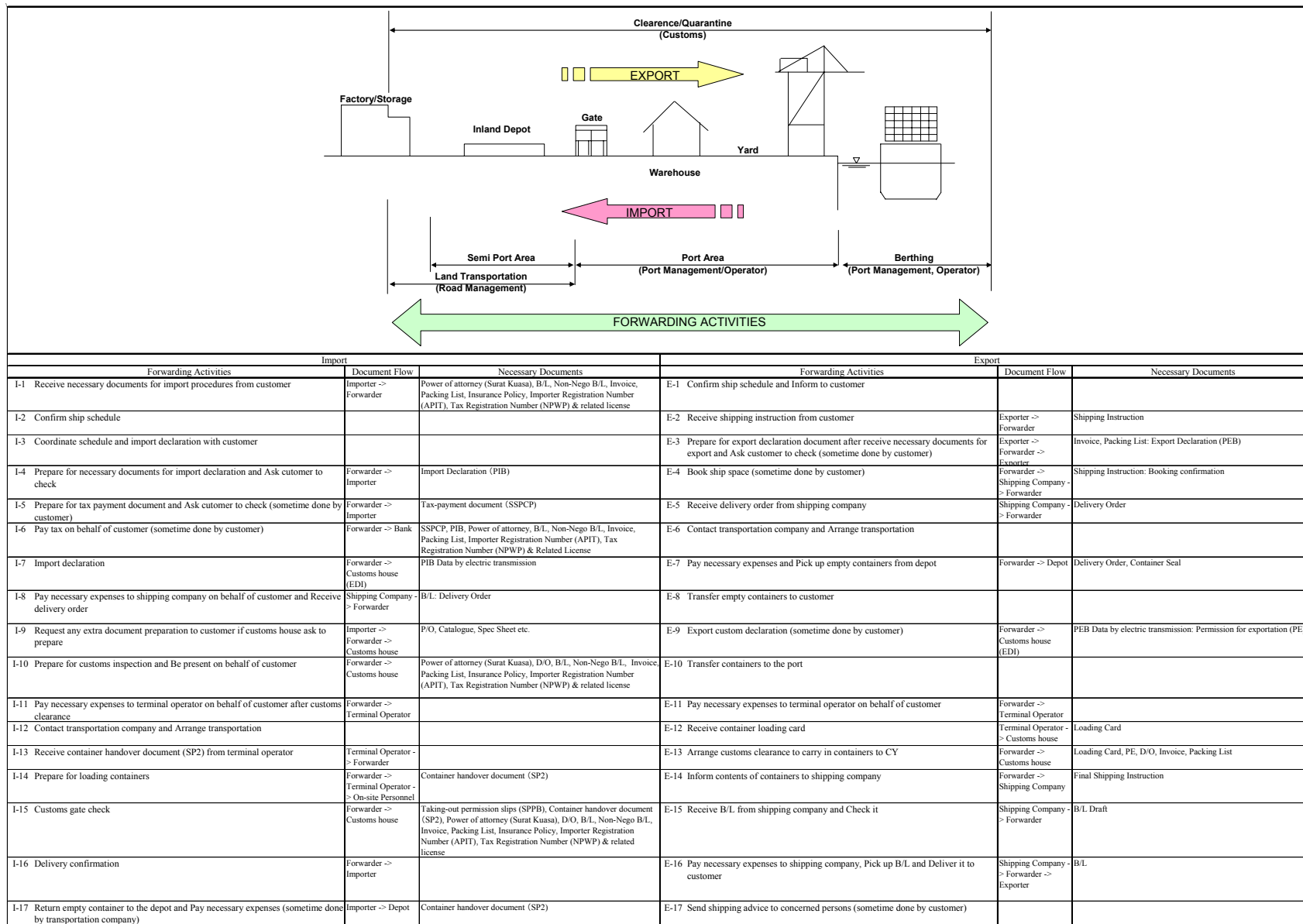
- 不十分な情報開示
- 不明確なスケジュールおよび担当者
- 不十分な施設
- 不都合な通関手続き

港湾および空港におけるフォワーディング業に関して共通の問題点を表2.2.35 にまとめる。

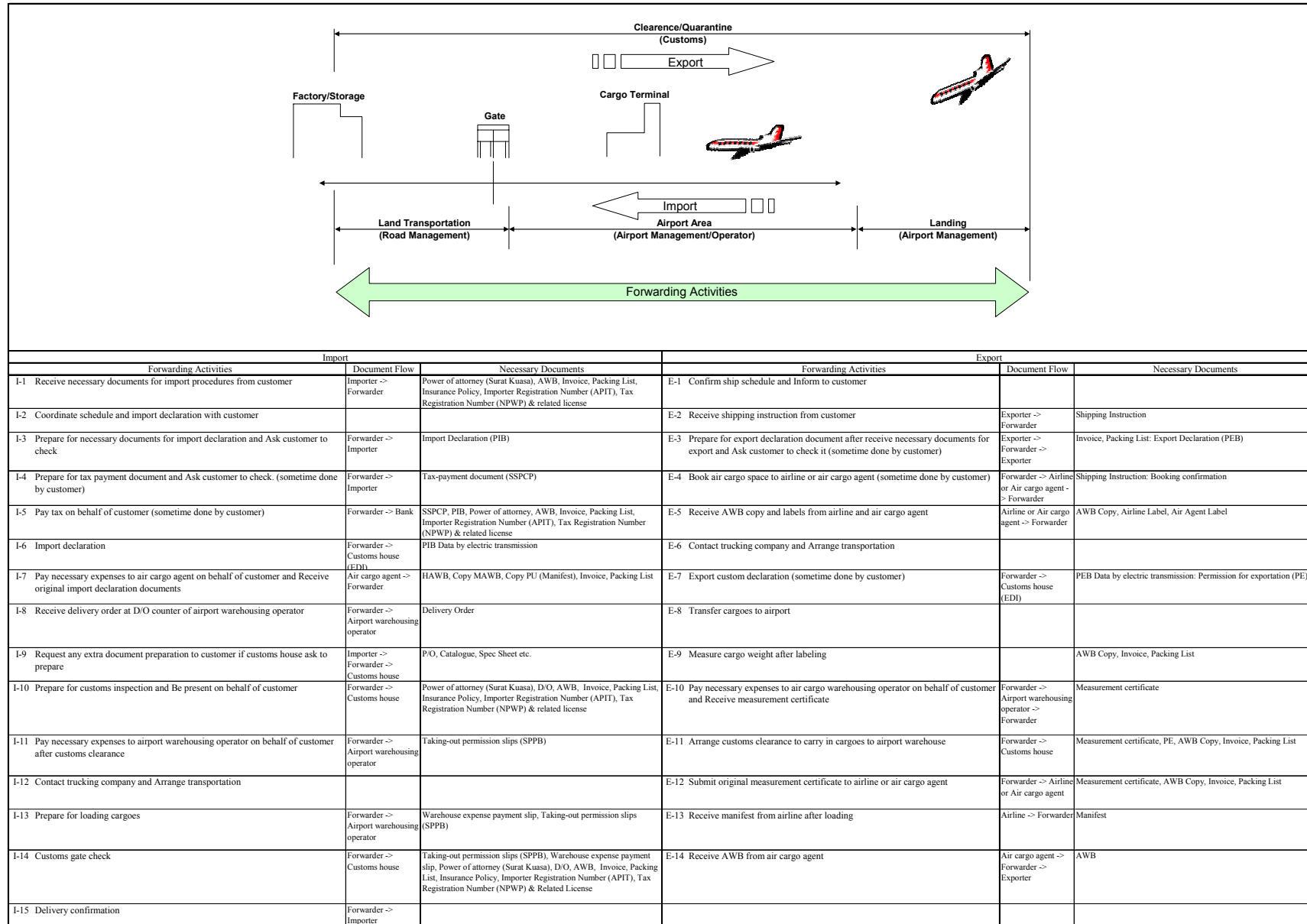
**Table 2.2.35 Major Problems for Forwarding Activities in Port and Airport**

Major Problems	Export		Import	
	Port <sup>*1</sup>	Airport <sup>*2</sup>	Port <sup>*3</sup>	Airport <sup>*4</sup>
Inadequate information disclosure	E-3, E-9	E-3, E-7	I-1	I-1
Unclear schedule and person in charge	N/A	N/A	I-3, I-10	I-2, I-10
Inadequate infrastructure	E-7, E-8, E-10, E-11, E-12, E-13	E-4, E-8, E-9	I-13, I-14, I-16	I-13, I-14, I-15
Inconvenient custom procedures	E-7, E-11, E-12, E-13	E-9	I-4, I-5, I-6, I-8	I-3, I-4, I-5, I-7, I-13, I-14

\*1, \*2, \*3 and \*4 refer to Table 2.2.36-1, Table 2.2.36-2, Table 2.2.36-3, and Table 2.2.36-4 respectively, which indicate the category of forwarding activities.



**Fig. 2.2.8 Forwarding Activities and Concept of Cargo Flow at Port**



**Fig. 2.2.9 Forwarding Activities and Concept of Cargo Flow at Airport**

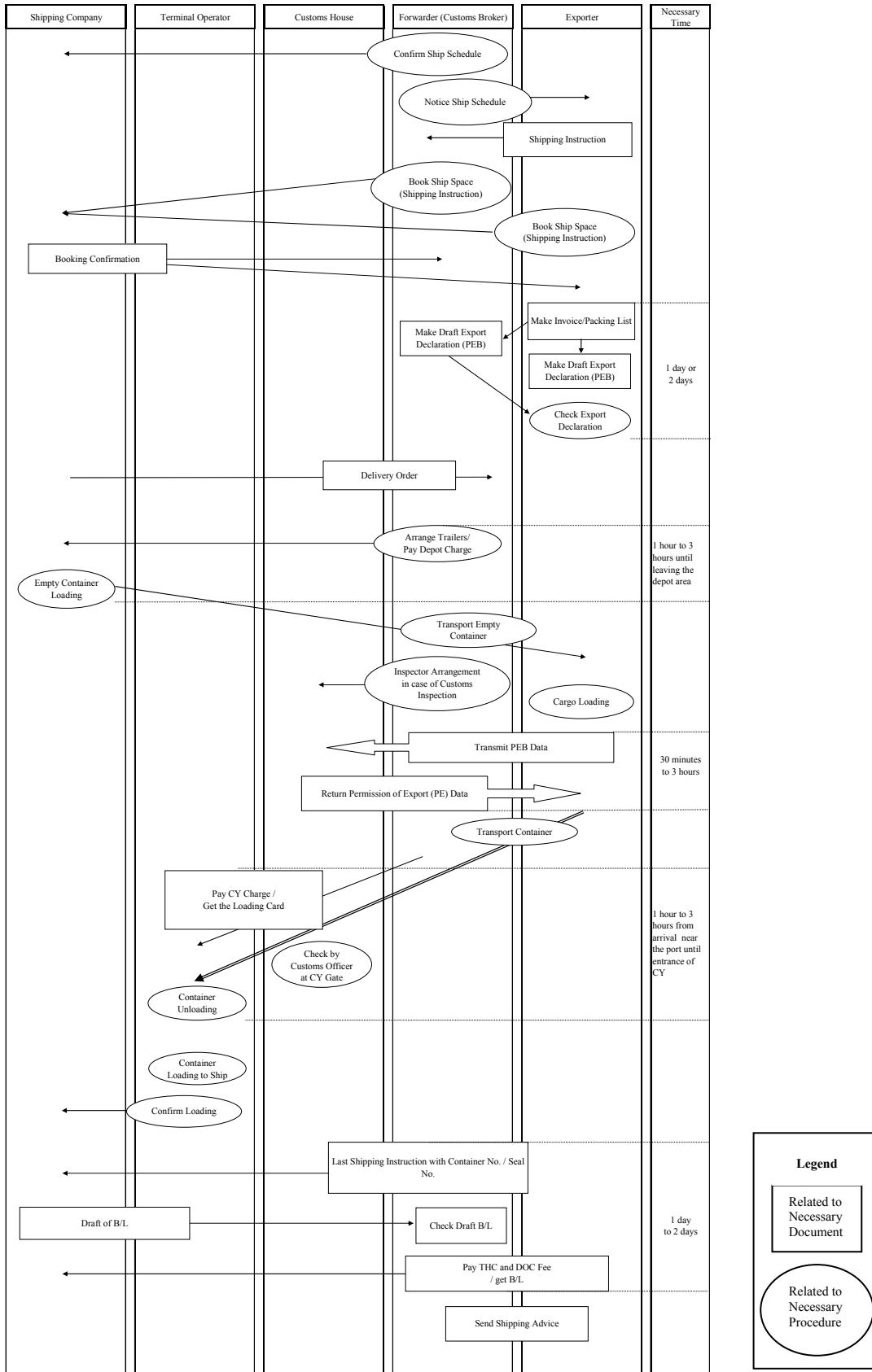


Fig. 2.2.10 Flow of Procedures on Export on Port

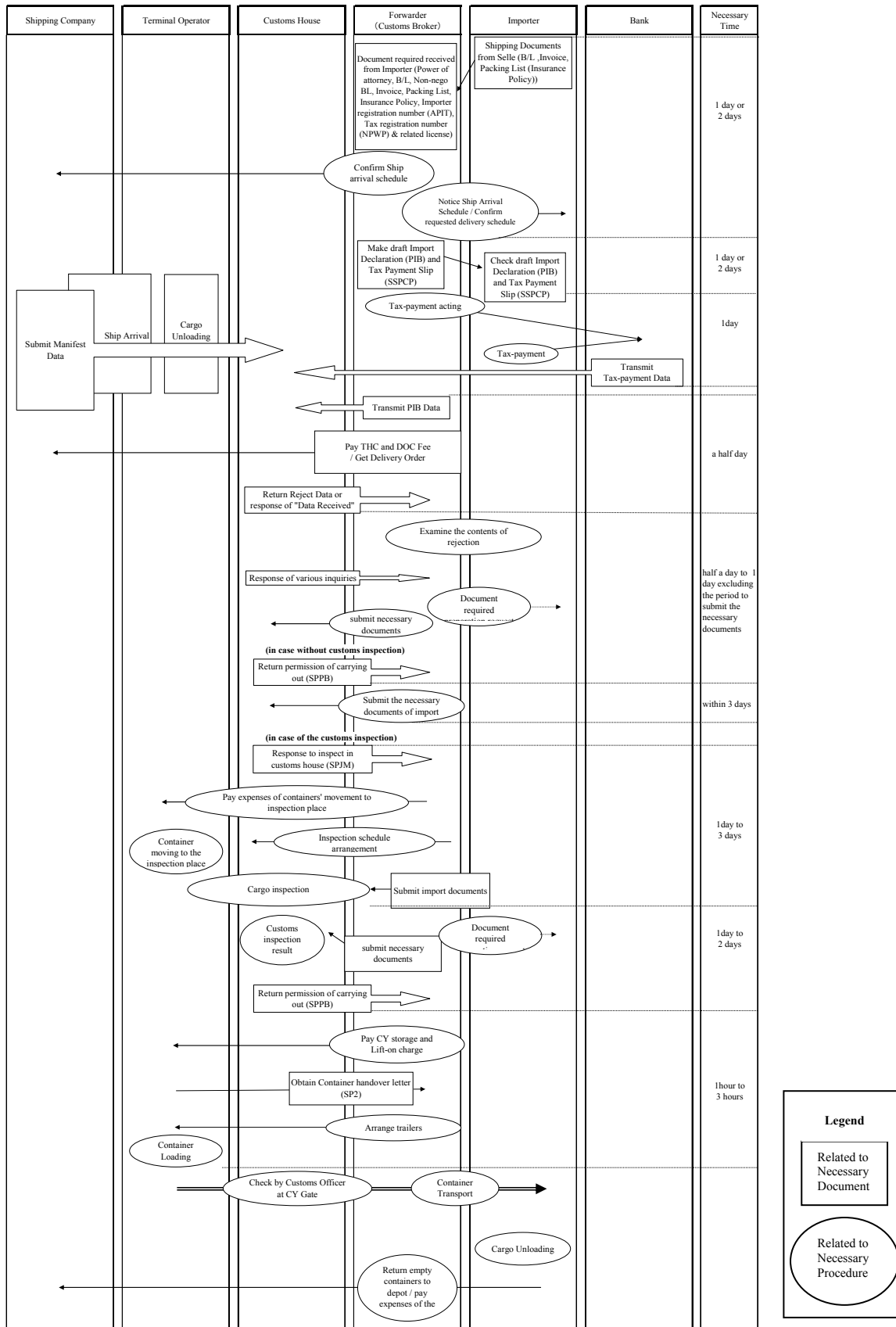
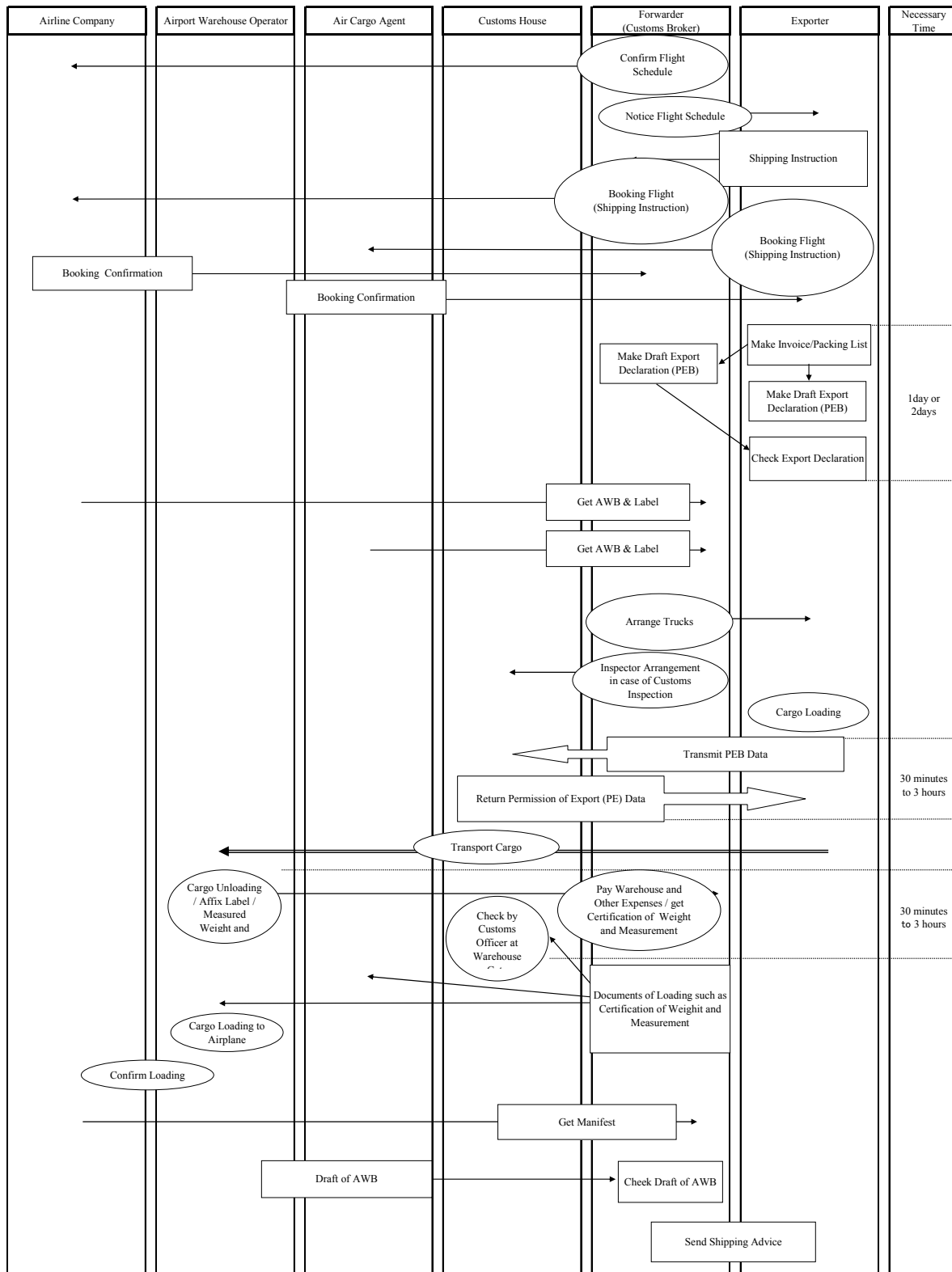
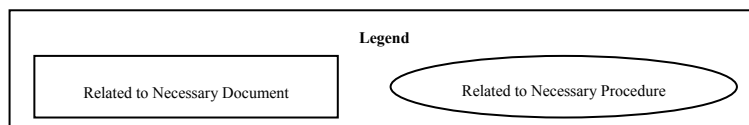


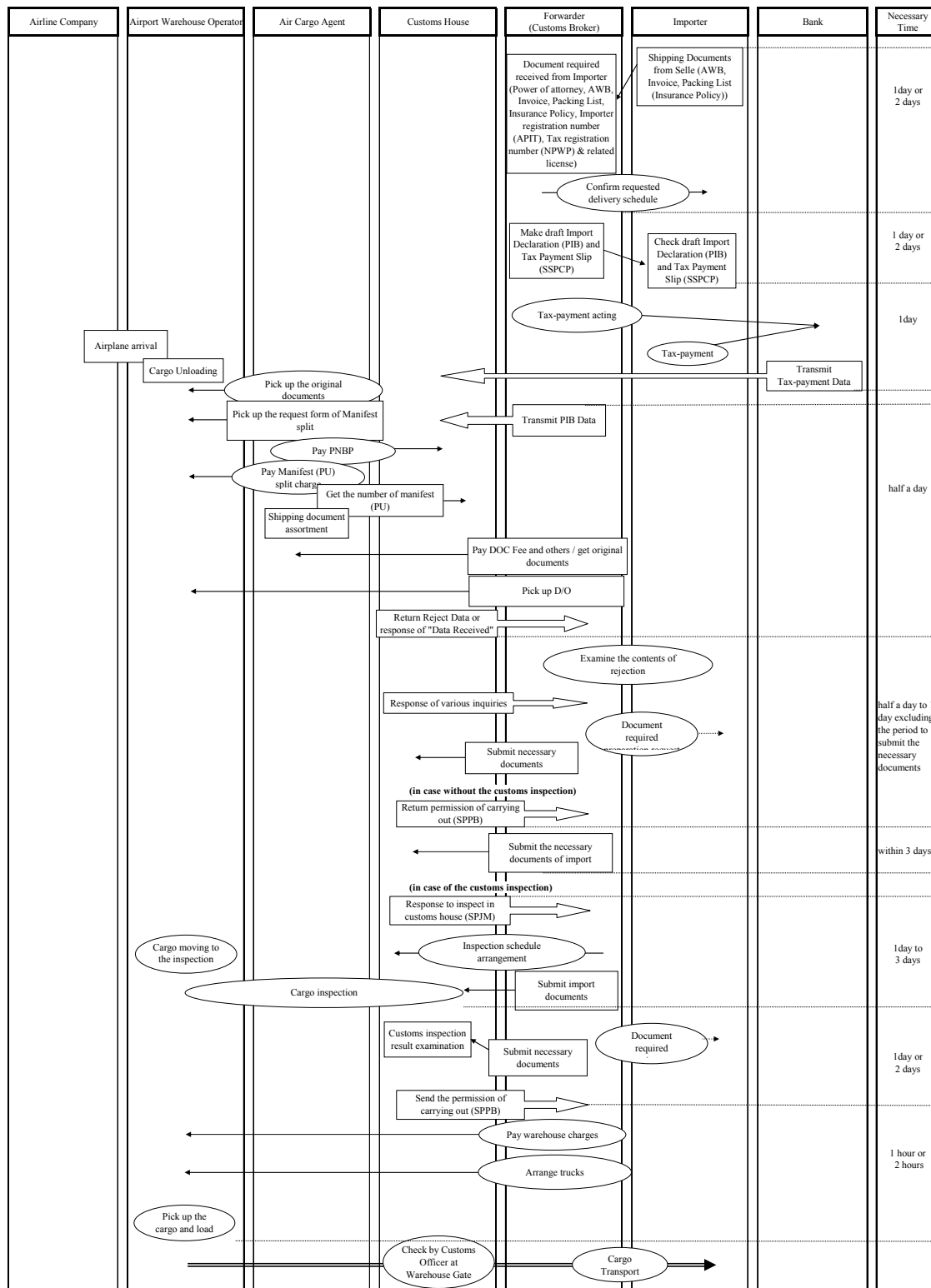
Fig. 2.2.11 Flow of Procedures on Import on Port



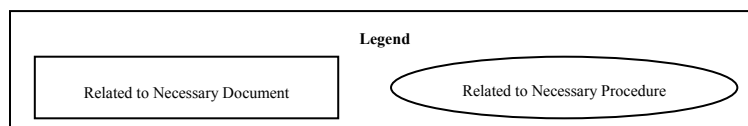


**Fig. 2.2.12 Flow of Procedures on Export on Airport**





**Table 2.2.13 Flow of Procedures on Import on Airport**



## (2) 問題分析

### 1) 港湾および空港におけるフォワーディング業務

#### i) 港湾における問題改善のための要請

港湾におけるフォワーディング業務に関連する問題の改善要請は以下のとおりである。

- 不十分な情報開示

情報開示を徹底させるためには、以下のような方策を取ることが考えられる。

- 法令集や通達集の作成
- 新しい法令や通達の事前通知
- 税関のウェブサイトや月刊誌の有効活用
- すべての法令を入手できるような公共施設の創設

- 不明確なスケジュールおよび担当者

不明確なスケジュールおよび担当者の状態を改善するためには、以下のような方策を取ることが考えられる。

- 問い合わせや問題発生時のコンタクト先、担当者の明確化
- 検査官の名前、検査時間に関して事前に書面による通知の徹底
- 税関申告に関する大体の所要時間の通知

- 不十分な施設

不十分な施設の改善のためには、以下のような方策を取ることが考えられる。

- 港内および港湾周辺における駐車スペースの増設
- 信頼性の高いターミナルオペレーティングシステムの構築および有事の補完手段の確保
- 通関手続きの効率化

- 不都合な通関手続き

不都合な通関手続き改善のためには、以下のような方策を取ることが考えられる。

- ユーザーの利便性に対応した税関事務所の営業時間拡大
- 銀行の窓口時間の拡大

#### ii) 空港における問題改善のための要請

空港におけるフォワーディング業務に関連する問題の改善要請は以下のとおりである。

- 不十分な情報開示

- 不明確なスケジュールおよび担当者

- 不十分な施設

不十分な施設の改善のためには、以下のような方策を取ることが考えられる。

- 上屋エプロンの拡張
- 駐車スペースの拡張
- 不都合な通関手続き

不都合な通関手続き改善のためには、以下のような方策を取ることが考えられる。

- 上屋の営業時間の拡大
- 上屋作業の効率化の改善（特にピーク時）
- 貨物の丁寧な取り扱い

## 2) コンテナターミナルに関連するフォワーディング業務

海上交通における国際貿易はコンテナ化貨物が主流となっている。ここでは、タンジュンプリオク港におけるコンテナターミナル業務に焦点を絞って海上交通による貿易円滑化について論じる。

### i) ターミナル・ハンドリング・チャージ (THC)

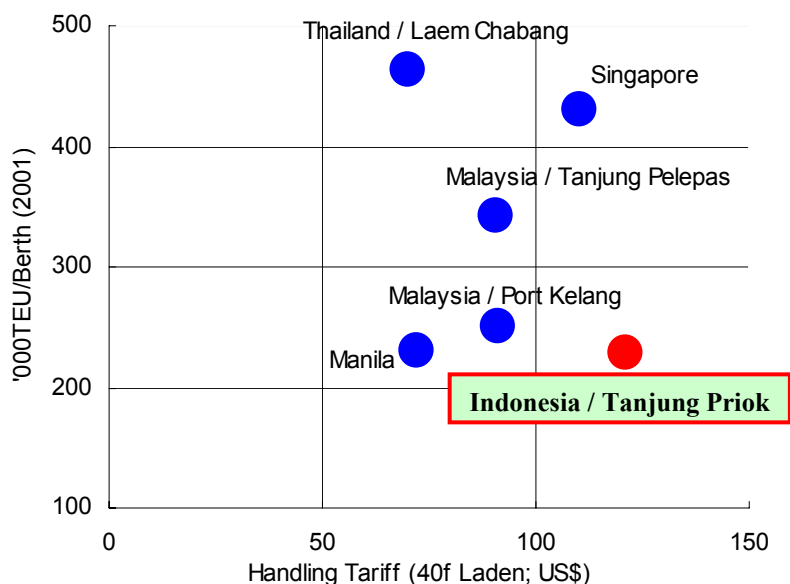
インドネシア国におけるターミナル・ハンドリング・チャージ (THC) は近隣諸国に比べて非常に高く、特にタイに比べるとその額は2倍以上となっている。インドネシア国の競争力は高め、貨物量増加および投資を促進させるためには、このTHCを近隣諸国と同水準あるいはより低水準に設定する必要がある。

### ii) リード・タイム

インドネシア発の欧米向コンテナの約80%が、Feeder Vesselによりシンガポールあるいはマレーシアに輸送され、欧米向のMother Vesselに積み替えられている。この積み替えにより、リード・タイムが長くなり、結果として市場への商品供給が遅れることになっている。このような状況はインドネシアが競争力を失っていく一つの原因となっている。

iii) アジア諸国における主要港湾との比較

Fig. 2.2.14 が示すように、岸壁の生産性と荷役タリフの関係はインドネシア（タンジュンプリオク港）の競争力が他国と比較して低いことを示す一つの側面である。



**Figure 2.2.14 Relationship between Productivity of Quay and Cargo Handling Tariff for 40 Feet Laden**

Note) Handling Tariff:  
US\$ per FEU (40f FCL Container)  
Loading/Discharging plus moving to/from CT yard  
10% discount from official tariff as for Singapore and Malaysian ports  
Source: JICA Study Report “The Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports” , November 2003

iv) 港湾におけるヤードセキュリティ

コンテナヤード (CY) にコンテナを搬入する際コンテナシールナンバーを確認し、シールナンバーが記載された受取証を発行し、このナンバーを常にチェックするといった対処方法がヤードにおけるセキュリティを確保するための一つの方策として考えられる。また、CY内における保安レベルを強化するとともに、コンテナの出入りチェックの強化もあわせて実施し、セキュリティ面での強化が必要である。

3) 空港

スカルノハッタ空港に関する現状および問題点を以下に記述するが、詳細は「2.2.3 空港施設および航空貨物 (Airport Infrastructure and Trade Volume through Airport)」を参照されたい。

4) コンテナヤードゲート周辺の道路事情

CY周辺の道路に関しては以下のような問題があり、この状況を改善するためには何らか

の方策を講じる必要がある。

- 現在港内にはコンテナトラックの駐車場が不足しており、タンジュンプリオク港の通関手続きのためにCY内に収容できない。(Photo 1および2参照)
- ゲートへの入場待ちをしている車両が道路にあふれ出している。
- ゲート周辺において常に大渋滞を引き起こしている。
- 配船スケジュールの関係から、木・金曜日の夜間にトラックがJICTゲート前に集中してしまう。
- プルタミナタンク前に夜間路上駐車されるタンクローリー車も、渋滞問題をさらに深刻化させている。



Photo 1 Road Condition around the Gate to CY



Photo 2 Congestion in front of the CY Gate

#### 5) 空コンヤード付近の道路事情

空コンヤード付近の道路に関しては以下のような問題があり、この状況を改善するためには何らかの方策を講じる必要がある。

- 空コンデポは、チャクン、チリンチン地域に集中しており、チャクンの空コンデポ周辺道路から港間の道路には多くのトラックが常に駐車している (Photo 3および4参照)
- 毎年、雨期明けの道路補修工事の時期になると、2車線道路が1車線通行となる箇所もでき、大渋滞を引き起こしている。
- 雨期明けの工事に限らず、陥没等による道路状態の悪さ、ゴミ回収車のゴミ捨て場への入場待ち、故障車の放置や無断駐車により、道路事情をより悪化させている。
- 空コンのピックアップおよび輸入の空コンテナ返却が集中する午前中における道路の混雑状況は特に深刻である。



Photo 3 Road Condition around the Empty Container Depot Area



Photo 4 Long Queuing at the Gate of Empty Container Depot

## 6) 税関

### i) 輸出入通関に関する法制度の周知

ホームページや税関等が発行している月刊誌をより有効活用することで輸出入通関に関する法令（他省庁が発令するものも含む）の周知徹底を図ることが重要である。また、図書館等の公的施設において、すべての法令等を閲覧できるようなシステムを確立させることも必要である。

### ii) 輸出入通関に関する法令等に関する理解度

実際に現場で通関手続きに携わっている通関業者職員の中で、理解度の十分でない職員に対しては、レベルアップ研修等への参加を奨励し、通関手続きの円滑化促進のために能力改善を図る必要がある。

また、通関業者職員のみならず、現場業務を担っている税関スタッフに対してもこのようなレベルアップ研修等への参加を促し、新しい法令等の運用の周知徹底を図り、異なる対応の是正を図ることが肝要である。

通関業務に関わる人的資源の能力向上を図ることが貿易円滑化のためには重要である。

### iii) 緊急事項の周知

2003年度の輸入EDI開始および2004年5月の輸出EDI開始にともない、税関との情報のやり取りは電子媒体を通すことでスピードアップされようとしている。問題が発生した場合、その事実、障害発生時の対処・対応の方法、復旧時期等をタイムリーに公開し、二次的被害を誘発しないように周知徹底を図ることが必要である。

### iv) 税関検査について

- 税関検査場の整備
- 不透明な税関検査費用

v) 不明確な検査スケジュール

税関検査に関する時間的ロスを最小化し効率よく実施するためには、通関業者による税関検査手配（コンテナの移動、作業員手配）と税関職員の検査出張のタイミングをあわせることが不可欠である。そのためには、税関検査通知書には検査官の名前だけでなく、検査日時を記載させることで、税関検査スケジュールを明確にさせることが必要である。

vi) 税金以外の国家徴収 (PNBP: Penerimaan Negara Bukan Pajak)

法令118/KMK.04/2004により2004年5月1日より輸出入手続き時に、PNBPの支払いが輸出入業者に対して義務付けられた。

新たに徴収され始めた資金が税関サービス向上のために有効に活用されているかどうかを判断するために、実際の用途の開示を政府に対して要求するとともに、この新制度の導入効果を継続してモニタリングしていくことが重要である。

vii) EDIシステムの利用

EDIシステムのような新しい技術の導入には、それら新技術に適用できる人的資源が乏しいため、人的資源に対する能力開発が重要である。

viii) 税関手続き全般

税関では、「関税部門におけるサービスおよび監視業務の向上の一環として (For Part of the Improvement of Service and Surveillance at the Customs Section)」という政策書を作成し、2002年7月から半年間、税関部門の管理や業務の向上のための政府合同チームを結成し、政策書の説明、意見の聴取を実施している。

本政策の下にインドネシア政府が主体になって税関業務の改善を推進している。しかしながら、この政策を実効あるものにし貿易に関する手続きを着実に改善していくためには、施策の効果が十分に達成されているかどうかを適宜モニタリングし、必要に応じて施策を見直していくことが重要である。

**I. 貿易円滑化の処方**

- A. 新ルートを通関システムの適用
  - 1. 優先レーン（ゴールドカード）
  - 2. 赤レーンおよび緑レーン
- B. 支払いシステムの完全化
  - 1. 支払い用書類の書式の完全化
  - 2. 電子による支払いデータ送付システム
  - 3. 指定銀行に支払いを委託する方法
- C. 価格データベースの改善



- D. 物品の引取りシステムの改善
  - E. 関税総局 (DJBC) 情報システムの開発
    - 1. 現在の関税総局オートメーションシステムの近代化
    - 2. 関税総局 (DJBC) サイトの完全化
    - 3. 税務PDE社会の開発
- II. 密輸や過少申告 (Undervaluation) を根絶するための処方**
- A. 輸入業者の登録
  - B. アンチ密輸キャンペーン
  - C. 検査設備や技術の改善
    - 1. 検査設備
    - 2. 走査X線検査 (Hi-Co Scan X-Ray) システムの利用
  - D. 通関前管理 (Pre-Release Control)
  - E. 抜き取り検査 (Spot Check)
  - F. 通関後管理 (Post-Release Control)
    - 1. 認証業務の再定義
    - 2. 輸入の枠組みにおける、関税総局と会計検査チーム他関連他局との協力による、輸入税および国内税の滞納督促プログラムの開発
- III. 職員の誠実さを向上させるための処方**
- A. 倫理規定 (Code of Conduct) の完全化
  - B. 倫理規定委員会の設立 (Code of Conduct Committee: CCC)
  - C. 第IV監査局長による関税総局 (DJBC) 職員の倫理・行動規定の実行監視機能の完全化
  - D. 相談ラインの設置
  - E. 国内オンブズマン (KON) と財務省との間の協力関係の発展
  - F. 報奨金の支給 (Incentives)
- IV. 費用および財源**

7) 他省庁許認可事項について

貿易に関する商工省や税務署等他省庁による許認可制度には、例外規定の記述が少なく、必要性が明確ではないものがある。

関係省庁および輸出入関係業者等が以下に関するような事項に関して意見を調整し、納得のいく制度にしていくことが必要である。

- 現在の許認可制度の改廃
- 制度の明確化
- 例外規定の追加

インタビュー調査および現地調査結果に基づき、港湾におけるフォワーディング業務の現状および想定される問題点をTable 2.2.36-1およびTable 2.2.36-2に整理する。また、空港におけるフォワーディング業務については、Table 2.2.36-3およびTable 2.2.36-4にまとめる。

Table 2.2.36-1 Problems of Executing Forwarding Activities on Export at Port

	Forwarding Activities	Actual and Considerable Problems	Considerable Countermeasure
Export	E-1 Confirm ship schedule and Inform to customer	N/A	N/A
	E-2 Receive shipping instruction from customer	N/A	N/A
	E-3 Prepare for export declaration document after receive necessary documents for export and Ask customer to check (sometime done by customer)	The decrees from Ministry of Industry and Trade, Customs House, etc. are not recognized to publics widely. There are cases that documents required for export customs clearance cannot be prepared timely since decrees are announced suddenly and enforced at the same time.	1. To prepare collection of decrees and notifications; 2. To inform any new decrees and notifications in advance before enforcement; 3. To utilize effectively website or monthly periodical of the customs office as the information distribution tools; 4. To establish public facility in order for any individuals to access to all decrees
	E-4 Book ship space (sometime done by customer)	N/A	N/A
	E-5 Receive delivery order from shipping company	N/A	N/A
	E-6 Contact transportation company and Arrange transportation	N/A	N/A
	E-7 Pay necessary expenses and Pick up empty containers from depot	It may sometime take 3 to 4 hours to pick up the empty containers depending on time, day of the week, and a time slot, which is too long.	1. To widen the road; 2. To construct an elevated expressway; 3. To extend business hours of empty container depot; 4. To carry out traffic control
	E-8 Transfer empty containers to customer	Cargo arrival time may be unable to be foreseen in case of traffic congestion.	1. To improve the road condition
	E-9 Export custom declaration (sometime done by customer)	A response is sometimes slow depending on day of the week and a time slot. Moreover, the way of information disclosure is not established in case a declaration by EDI system is impossible because of the system down or some other reasons.	1. To disclose any urgent matters timely
	E-10 Transfer containers to the port	Cargo arrival time may be unable to be foreseen in case of traffic congestion.	Same as E-8
	E-11 Pay necessary expenses to terminal operator on behalf of customer	Only few parking spaces for trailers are available during the procedure of E-11 to E-13. Because of this, traffic congestion is frequently caused.	1. To extend parking spaces in or around the port area 2. To carry out any procedures at gate efficiently
	E-12 Receive container loading card	ditto	ditto
	E-13 Arrange customs clearance to carry in containers to CY	ditto	ditto
	E-14 Inform contents of containers to shipping company	N/A	N/A
	E-15 Receive B/L from shipping company and Check it	N/A	N/A
	E-16 Pay necessary expenses to shipping company, Pick up B/L and Deliver it to customer	N/A	N/A
	E-17 Send shipping advice to concerned persons (sometime done by customer)	N/A	N/A

Note: N/A means any problem is not considered during this process.

Table 2.2.36-2 Problems of Executing Forwarding Activities on Import at Port

	Forwarding Activities	Actual and Considerable Problems	Considerable Countermeasure
Import	I-1 Receive necessary documents for import procedures from customer	The decrees from Ministry of Industry and Trade, Customs House, etc. are not recognized to publics widely. There are cases that documents required for export customs clearance cannot be prepared timely since decrees are announced suddenly and enforced at the same time.	Same as E-3 in Table 2.2.5.3-1
	I-2 Confirm ship schedule	N/A	N/A
	I-3 Coordinate schedule and import declaration with customer	The contact person is not clear in case the response from customs house is late. Moreover, the time required cannot be foreseen in case customs inspection becomes necessary. Furthermore, it is difficult to make exact delivery schedule since it will sometimes take lots of time to pick up containers from a CY after the completion of customs clearance.	1. To clearly specify the contact section and person in charge for any inquiries or troubles; 2. To specify both inspectors' name and inspection time in advance in written form; 3. To notify approximate time required for customs clearance
	I-4 Prepare for necessary documents for import declaration and Ask customer to check	In case that tax payment cannot be completed by Friday, preparation of necessary documents for import declaration cannot be carried out before 10:00 a.m. on Monday since the conversion rate of tax payment and customs declaration changes every week at present.	To extend business hour of the customs office flexibly in response to the users' convenience
	I-5 Prepare for tax payment document and Ask customer to check (sometime done by customer)	In case that tax payment cannot be completed by Friday, preparation of necessary documents for import declaration cannot be carried out before 10:00 a.m. on Monday since the conversion rate of tax payment and customs declaration changes every week at present.	ditto
	I-6 Pay tax on behalf of customer (sometime done by customer)	Tax payment is accepted only till around 10:00 or 11:00 depending on a bank, which is inconvenient.	To extend operation hours of the bank
	I-7 Import declaration	N/A	N/A
	I-8 Pay necessary expenses to shipping company on behalf of customer and Receive delivery order	It may take 1 to 3 hours to exchange D/O depending on shipping company. And it may be also impossible to exchange D/O on Saturday according to circumstances.	To treat all companies fairly and operate appropriately
	I-9 Request any extra document preparation to customer if customs house ask to prepare	N/A	N/A
	I-10 Prepare for customs inspection and Be present on behalf of customer	Since scheduling with customs inspectors is sometime difficult, it is hard to make a schedule of a customs inspection. It is often happened to keep waiting for customs inspection since customs inspection stations are undeveloped.	To clearly the contact section and person in charge in advance in order to make schedule specifically
	I-11 Pay necessary expenses to terminal operator on behalf of customer after customs clearance	N/A	N/A
	I-12 Contact transportation company and Arrange transportation	N/A	N/A
	I-13 Receive container handover document (SP2) from terminal operator	It may be kept waiting for issuance of container handover document (SP2) for a long time by the defect of a terminal operating system.	To establish reliable terminal operating system and prepare supportive measure in case of failure and defect
	I-14 Prepare for loading containers	It may be kept waiting for loading because of the undeveloped equipment in CY.	ditto
	I-15 Customs gate check	N/A	N/A
	I-16 Delivery confirmation	Cargo arrival time may be unable to be foreseen in case of traffic congestion.	Same as E-8 in Table 2.2.5.3-1
	I-17 Return empty container to the depot and Pay necessary expenses (sometime done by transportation company)	N/A	N/A

Note: N/A means any problem is not considered during this process.

Table 2.2.36-3 Problems on Executing Forwarding Activities on Export at Airport

	Forwarding Activities	Actual and Considerable Problems	Considerable Countermeasure
Export	E-1 Confirm ship schedule and Inform to customer	N/A	N/A
	E-2 Receive shipping instruction from customer	N/A	N/A
	E-3 Prepare for export declaration document after receive necessary documents for export and Ask customer to check it (sometime done by customer)	The decrees from Ministry of Industry and Trade, Customs House, etc. are not recognized to publics widely. There are cases that documents required for export customs clearance cannot be prepared timely since decrees are announced suddenly and enforced at the same time.	Same as E-3 in Table 2.2.5.3-1
	E-4 Book air cargo space to airline or air cargo agent (sometime done by customer)	Difficulty arises in reservation of a space depending on timing.	To expand space for air cargoes
	E-5 Receive AWB copy and labels from airline and air cargo agent	N/A	N/A
	E-6 Contact trucking company and Arrange transportation	N/A	N/A
	E-7 Export custom declaration (sometime done by customer)	A response is sometimes slow depending on a day of the week and a time slot. Moreover, the way of information disclosure is not established when an declaration by EDI system is impossible by the system down.	Same as E-9 in Table 2.2.5.3-1
	E-8 Transfer cargoes to airport	Cargo arrival time may be unable to be foreseen in case of traffic congestion.	Same as E-8 in Table 2.2.5.3-1
	E-9 Measure cargo weight after labeling	Carrying-in of export cargo to warehouse is concentrated around 7 to 9 p.m. Moreover, since the warehouse apron is narrow, the space for palletizing is difficult to be reserved and it makes cargo handling disorderly. Besides, only few parking spaces are available.	1. To operate the warehousing works efficiently especially during peak time; 2. To expand the warehouse apron; 3. To expand parking lots; 4. To handle air cargoes with care
	E-10 Pay necessary expenses to air cargo warehousing operator on behalf of customer and Receive measurement certificate	N/A	N/A
	E-11 Arrange customs clearance to carry in cargoes to airport warehouse	N/A	N/A
	E-12 Submit original measurement certificate to airline or air cargo agent	N/A	N/A
	E-13 Receive manifest from airline after loading	N/A	N/A
	E-14 Receive AWB from air cargo agent	N/A	N/A

Note: N/A means any problem is not considered during this process.

Table 2.2.36-4 Problems on Executing Forwarding Activities on Import at Airport

	Forwarding Activities	Actual and Considerable Problems	Considerable Countermeasure
Import	I-1 Receive necessary documents for import procedures from customer	The decrees from Ministry of Industry and Trade, Customs House, etc. are not recognized to publics widely. There are cases that documents required for export customs clearance cannot be prepared timely since decrees are announced suddenly and enforced at the same time.	Same as E-3 in Table 2.2.5.3-1
	I-2 Coordinate schedule and import declaration with customer	The contact person is not clear in case the response from customs house is late. Moreover, the time required cannot be foreseen in case customs inspection becomes necessary. Furthermore, it is difficult to make exact delivery schedule since it will sometimes take lots of time to pick up containers from a yard after the completion of customs clearance.	Same as I-3 in Table 2.2.5.3-2
	I-3 Prepare for necessary documents for import declaration and Ask customer to check	In case that tax payment cannot be completed by Friday, preparation of necessary documents for import declaration cannot be carried out before 10:00 a.m. on Monday since the conversion rate of tax payment and customs declaration changes every week at present.	Same as I-4 in Table 2.2.5.3-2
	I-4 Prepare for tax payment document and Ask customer to check. (sometime done by customer)	In case that tax payment cannot be completed by Friday, preparation of necessary documents for import declaration cannot be carried out before 10:00 a.m. on Monday since the conversion rate of tax payment and customs declaration changes every week at present.	ditto
	I-5 Pay tax on behalf of customer (sometime done by customer)	Tax payment is accepted only till around 10:00 or 11:00 depending on a bank, which is inconvenient.	Same as I-6 in Table 2.2.5.3-2
	I-6 Import declaration	N/A	N/A
	I-7 Pay necessary expenses to air cargo agent on behalf of customer and Receive original import declaration documents	It may take lots of time to break documents depending on air cargo agent.	Same as I-8 in Table 2.2.5.3-2
	I-8 Receive delivery order at D/O counter of airport warehousing operator	N/A	N/A
	I-9 Request any extra document preparation to customer if customs house ask to prepare	N/A	N/A
	I-10 Prepare for customs inspection and Be present on behalf of customer	Since scheduling with customs inspectors is sometime difficult, it is hard to make a schedule of a customs inspection. It is often happened to keep waiting for customs inspection since customs inspection stations are undeveloped.	Same as I-10 in Table 2.2.5.3-2
	I-11 Pay necessary expenses to airport warehousing operator on behalf of customer after customs clearance	N/A	N/A
	I-12 Contact trucking company and Arrange transportation	N/A	N/A
	I-13 Prepare for loading cargoes	Since warehouse for import cargoes at airport is closed at 5:00 p.m., delivery works are concentrated at around 4 to 5 p.m. Moreover, since the apron is narrow and few parking spaces are available, it takes lots of times to proceed shipment works. Besides, the cargo handling is also disorderly.	1. To extend business hour of warehousing works; 2. To operate the warehousing works efficiently especially during peak time; 3. To expand the warehouse apron; 4. To expand parking lots; 5. To handle air cargoes with care
	I-14 Customs gate check	Import customs clearance is ended at 4:00 p.m. It becomes impossible to proceed customs clearance till the next day when it passes over 4:00 p.m. since there is no extraordinary extension for business hours. For this reason, the lead time of customs clearance may become quite long depending on arrival time of an airplane.	1. To extend operation hour of customs clearance; 2. To operate the warehousing works efficiently especially during peak time
	I-15 Delivery confirmation	Cargo arrival time may be unable to be foreseen in case of traffic congestion.	Same as E-8 in Table 2.2.5.3-1

Note: N/A means any problem is not considered during this process.

## 2.3 輸出入貨物と書類の手続きに要する時間調査

### 2.3.1 時間調査の設計

#### (1) 調査目的

ジャカルタ首都圏の貿易環境（輸出入貨物と書類の流れ）について、輸出入過程の各所要時間を計測し、各過程で発生する所要時間を統計的、あるいは個別に分析し、数値的に状態を捉え、本体調査である首都圏貿易環境改善調査の計画策定の資料とする事を目的とする。

#### (2) 調査項目・調査地区及び調査方法

本調査は、輸入については「船舶がタンジュンプリオク港の沖合いで入港待ちを始めた時点、および、航空機がスカルノハッタ空港に着陸した時点から、貨物が輸入者に渡るまで」、輸出については「輸出者の手元から貨物が搬送され、船舶の離岸、および航空機の離陸まで」の所要時間調査を行う。なお輸出入ともに、通関や陸上輸送等すべての過程を対象に所要時間調査を行い、測定は WCO ガイドラインに準じた計測を行う事とする。

##### 1) 調査項目

海上コンテナ貨物と航空貨物の流れの基本的概念を図 2.3.1 と図 2.3.2 にそれぞれ示した。さらに、タンジュンプリオク港の JICT1 を通して輸入されるコンテナ貨物の流れを図 2.3.3 に示した。

輸入される港湾貨物の流れは基本的に 3 段階に分類される。即ち、船舶の入港から接岸までの第 1 段階、ヤードへの荷揚げと一時蔵置の第 2 段階、最後は陸上輸送による荷主の元への配送であり、この過程で必要な書類は、港湾使用合意書、輸入通関書類（納税証明書、輸入規制品の輸入許可、輸入申告書）が主な物である。輸入航空貨物の場合も港湾貨物と同様な手続きを経て、国内に持ち込まれる。

輸出の場合は、輸出奨励策にもとづき、課税、輸出規制の制限が少ないため、輸入に比べて手続きの過程が少ない。

##### 2) 調査地域

調査対象地域は、タンジュンプリオク港、スカルノハッタ国際空港とジャカルタ首都圏の道路輸送網とする。

##### 3) 調査方法

所要時間調査は下記の要領で実施する。

##### i) 港湾貨物

##### A. 輸入 FCL

- (1) ゲート搬出データを 14 日間収集する。調査地点はタンジョンプリオク港の約 70%のコンテナを扱う JICT 1 のゲートとする。
- (2) 調査員を配置して下記 (3) のコンテナ本数をランダムにサンプル記録する。記録する項目は輸入申告書番号(PIB 番号)、コンテナ番号、ゲート通過時間(日時)。
- (3) サンプルは 14 日間、AM、PM 各 75 本ずつ、毎日 150 本以上を選択する。JICT 1 ゲートにて、14 日間で合計 2,100 本以上を記録する。また、JICT 1 から関連船の岸壁荷役データ、コンテナ番号を入手する。一方、税関で PIB (輸入申告書) を閲覧し、当該コンテナ情報を得る。
- (4) PELINDO II の入出港船の港湾利用合意書 (PPKB) を入手し、(3) の情報を補強確認する。
- (5) (1) の期間中の 7 日間に、選択したコンテナのうちからランダムに、毎日約 6 本を調査団の車両で追跡し、目的地までの輸送到着時間を記録する。行先は東西南北の 4 方向である。但し、北とは港周辺の CFS 地区を含む工業地帯である。

#### B. 輸入 LCL

- (1) 事前に選定した CFS に調査員を駐在させ、PIB (輸入申告書) を閲覧して LCL コンテナを特定し、コンテナ番号と B/L 番号を確認する(予定 PIB は 420 ケース)。
- (2) 税関事務所、CFS 業者の協力を得て、調査員により通関時間を調査票に記録する。その他は輸入 FCL と同じである。

#### C. 輸入一般貨物

- (1) PELINDO II と船社の入港情報をもとに、通関業者に調査票記入の協力を得る。
- (2) 荷役期間中、調査員を税関事務所、通関業者事務所、岸壁、倉庫に駐在させ、入港した船舶が荷卸しを続ける間、段階時間を記録し、必要情報を収集する。
- (3) 調査対象船舶は、入港実績から計 8 隻である。

#### D. 輸出 FCL 貨物

- (1) 7 日間の調査期間中に主要輸出品目を均等にカバーする輸出申告書 420 ケース (毎日 60 PIB) を税関事務所 (Tanjung Priok Office 3、JICT 1 を管理) で閲覧する。
- (2) ターミナル会社のゲート記録の提供を受け、コンテナ番号、PEB 番号を照合して、ターミナルに搬入された日時を調査する。
- (3) 税関事務所の輸出許可書を閲覧して、輸出許可が出された時間を記録する。

### ii) 輸出入時間調査 (航空貨物)

#### A. 輸入貨物

- (1) 到着便を成田、関西空港、バンコック、シンガポールからの JAL、ガルーダ、タイ、シンガポール航空に限り、連続した 10 日間に 1 日平均 5 便を選定して、合計 50 便以上を調査対象とする。
- (2) 調査員を航空機の傍、上屋の前、上屋の中に配置し、輸入貨物 (ユニット) の輸送・搬入と、ユニットを解体し、個別貨物 (AWB) に整理する過程の作業開始と終了時間を記録する。

- (3) 税関事務所にて輸入申告書類から AWB 番号を閲覧し、約 400 件の AWB をランダムに選び、搬出許可書が発行されるまでの時間を記録する。
- (4) 空港上屋から荷主受取地までの輸送所要時間は、4 日間において各午前 6 回、午後 6 回を目標とする実走試験を行い、走行状況を記録する。

#### B. 輸出貨物

- (1) 保税上屋に搬入される輸出品を、輸出申告書から数日間に合計 100 件選定し、その要点を記録する。
- (2) 上屋内で輸出許可確認を受け、または通関検査を受け、個別貨物がユニット化され、保管された後、積み込まれる過程の作業開始時間と終了時間を記録する。
- (3) 通関の所要時間と、上屋内搬出作業時間を統計処理し取りまとめる。

### 2.3.2 時間調査の実施

#### (1) 調査の手順

調査団は、2004 年 3 月に実施した第 1 次ジャカルタ調査においてテストランを実施し、実際に現地で記録できる計測データの種類、また、書類、EDI に記録されているデータの種類を調査した。

現場調査と関係機関から得た記録と資料および、その処理手順を、FCL コンテナの輸入について図 2.3.4 に示した。

#### (2) 資料記録の現地調査地点と関係機関

調査員により時間を記録した場所、またはコンピュータ記録資料を入手した関係機関を、調査貨物毎に整理し、以下に示した。

##### 1) FCL コンテナの輸出入

- (a) JICT 1 Gate No.6,7,8, (b) Customs Service Office, (c) JICT Container yard,  
(d) Toll Road and Artery Road, (e) PELINDO II, (f) Office of JICT 1,

##### 2) LCL コンテナの輸入

Inland Container Depot – CFS に調査員を駐在させた。

##### 3) 一般貨物の輸入

- (a) General Cargo Berth GD304, (b) Warehouse, (c) PERINDO II

##### 4) 航空貨物の輸出入

- (a) Spot in Apron, (b) Cargo Yard in front of Warehouse, (c) Inside of Warehouse,  
(d) Customs Office, (e) ANGKASA PURA II

### (3) 調査期間

時間調査の現地計測作業とデータ入力した期間を表 2.3.1 に示した。

**Table 2.3.1 Survey Period for Time Measurement**

No.	Period	01 Week	02 Week	03 week	04 Week	05 Week	06 Week	07 Week	08 Week
	Month/Date Item	6/07 to 6/13	6/14 to 6/20	6/21 to 6/27	6/28 to 7/04	7/05 to 7/11	7/12 to 7/18	7/19 to 7/25	7/26 to 7/31
01	Preparation								
02	JICT 1 Gate								
03	Customs Service Office								
04	JICT 1 Office and Yard								
05	Road (Travel speed)								
06	PELINDO II								
07	CFS								
08	General Cargo Berth and Warehouse								
09	Airport and Warehouse								
10	Customs (Airport)								
11	ANGKASA PURA II								
12	Data Inputing								

### (4) サンプル数

現地調査期間中に記録したデータ数を表 2.3.2 に示した。

**Table 2.3.2 Number of Data Recorded**

Type of Cargo		Data Sampling Places for Analysis	No. of Samples
Port of Tanjung Priok	<b>Import</b>		
	FCL Container	JICT 1	2,207 Containers
	LCL Container	CFS	350 PIB
	Conventional Cargo	General Cargo Berth GD304	36 PIB
	<b>Export</b>		
	FCL Container	JICT 1	544 PEB
Soekarno-Hatta International Air Port	<b>Import</b>		
	Air Cargo	Cargo Warehouse	397 PIB
	<b>Export</b>		
	Air Cargo	Cargo Warehouse	103 PEB

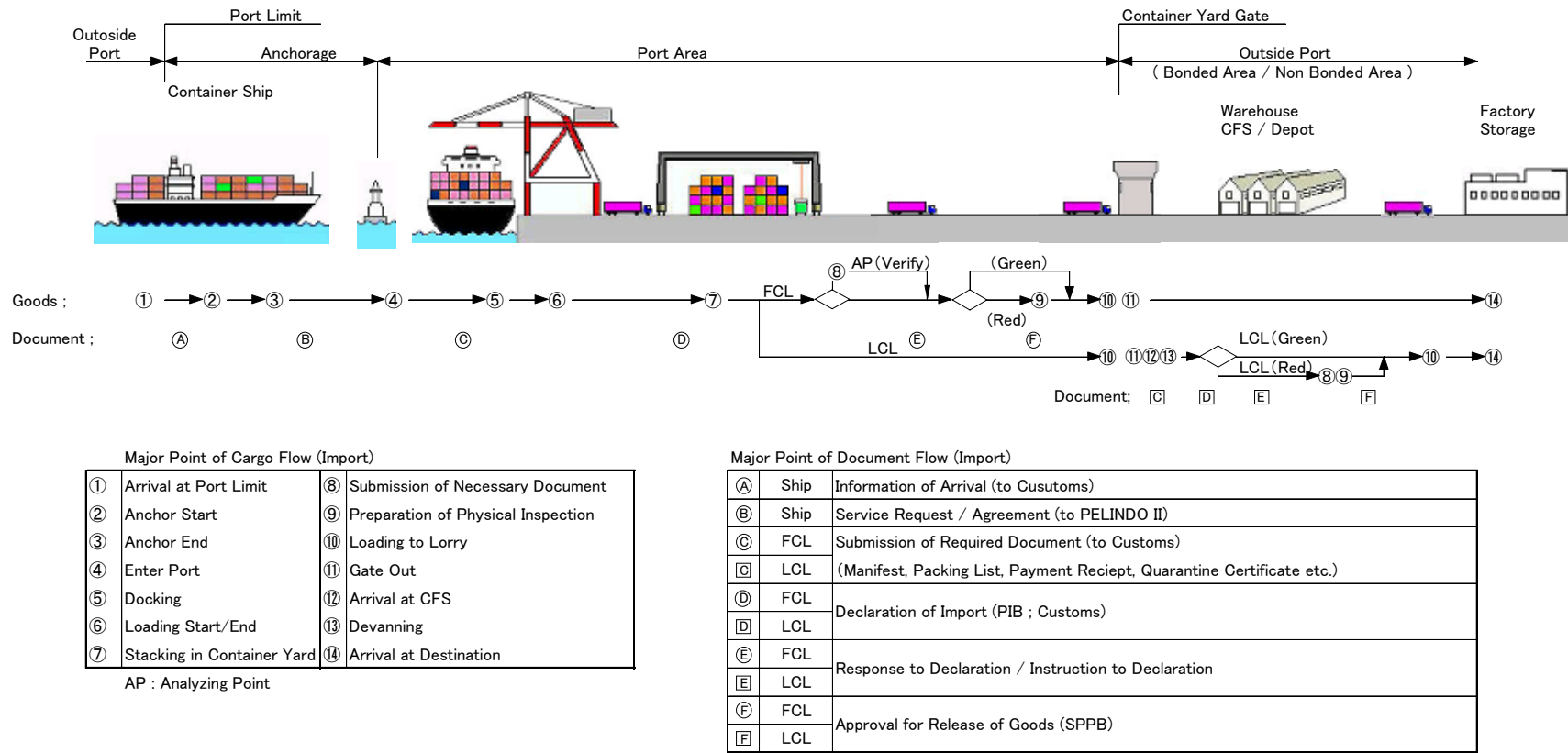


Figure 2.3.1 Import Cargo Clearance Flow (Goods and Documents) Sea Freight



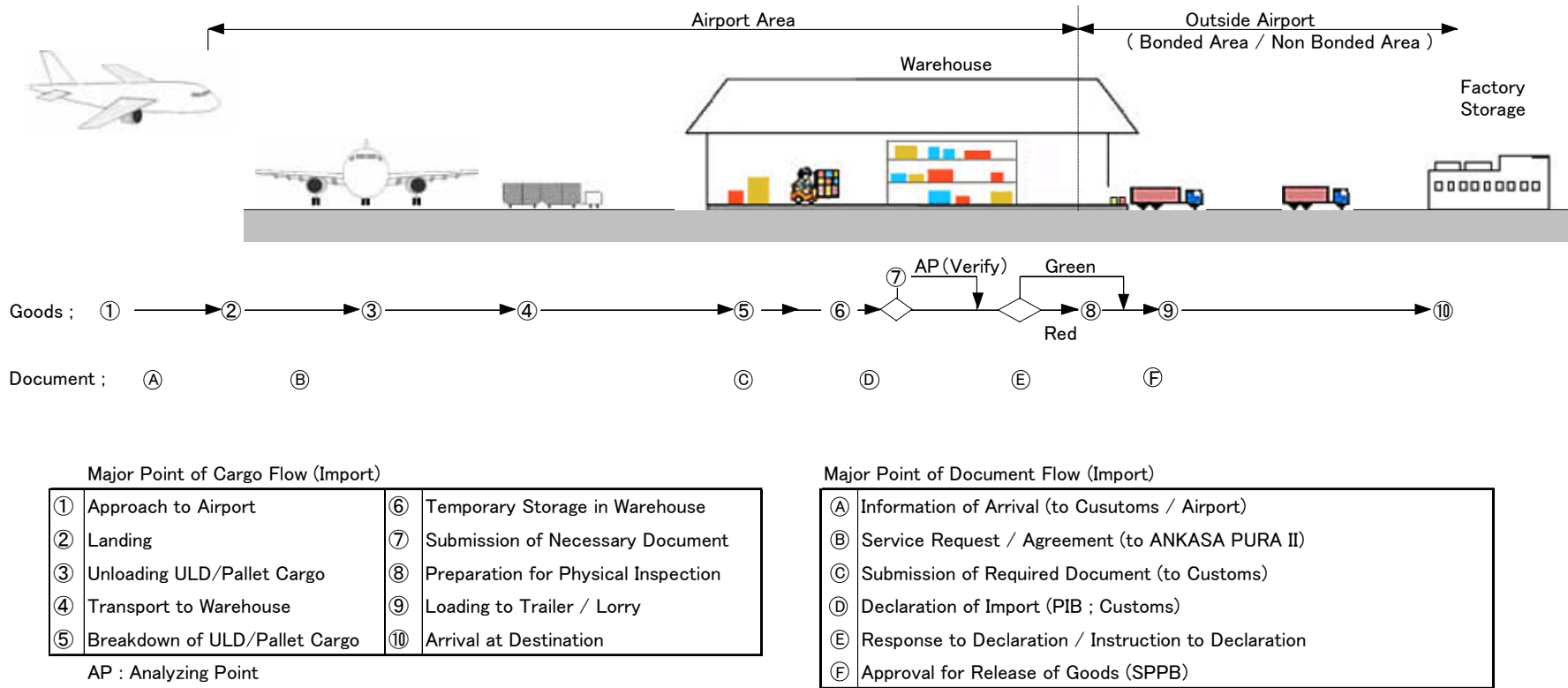


Figure 2.3.2 Import Cargo Clearance Flow (Goods and Documents) Air Cargo



### 2.3.3 調査結果の分析

#### (1) 概要

海上貨物の輸入コンテナについて、物の流れと書類の流れに分けた詳細過程をFigure 2.3.5に示し、所要時間を記録した計測ポイントを、この図中で説明した。

まず本章では、輸入FCLのコンテナの流れの計測結果を、以下の事項について分析した。

- 1) 船舶の港湾区域到着から入港許可までの時間
- 2) 入港許可から岸壁接岸、荷役、出航までの船舶に関する事項
- 3) 岸壁接岸からコンテナゲートを出るまでのコンテナの流れに関する時間
- 4) コンテナゲートからジャカルタ近郊の目的地までの輸送時間

次に、輸入FCLの税関手続きの時間記録を、書類の流れとして第1次分析と第2次分析に分けて実施した。

#### 第1次分析

- 1) 岸壁接岸から輸入申請書(PIB) 輸入許可(SPPB) を経てGate Out までの過程

#### 第2次分析

- 2) グリーンラインに分類されたコンテナの処理過程
- 3) レッドラインに分類された場合の現物検査 (Physical Inspection) 手続き過程
- 4) PIB提出からアナライジング・ポイント (AP) の手続きを終了する過程

Figure 2.3.5 の時間調査の輸入過程に使用する用語を次に説明した。

- [A] G Green: APを問題なく通過し、次にグリーンチャンネルに分類されたもの。
- [B] AP Green: APにて説明を要求され、AP通過後グリーンチャンネルに分類されたもの。
- [C] R Red: APを問題なく通過し、次にレッドチャンネルに分類されたもの。
- [D] AP Red: APにて説明を要求され、AP通過後レッドチャンネルに分類されたもの。

但し、上記のグリーン、レッド、AP の意味は以下のとおりである。

- [a] Green: 過去の一定期間の実績から、税関の登録リスト上グリーンと分類された輸入者や通関業者、および品目。通常、貨物の現物検査は求められない。
- [b] Red: 上記の分類から外れた輸入品、または、グリーン者の輸入品であっても特別に指定されたもので、現物検査が適応される。
- [c] AP: Analyzing Pointのこと。 PIB (輸入申請) の確認が行われ、必要に応じて輸入制限、輸入許可、関税支払いに関する書類審査、追加提出が要求される。

なお、ここで代表して説明した輸入FCLの書類の流れは、他の貨物、航空貨物にも概略適用されるものである。

## (2) 輸入FCLコンテナ

### 1) 入港船舶関連の所要時間調査

#### i) 調査data

- ・調査対象船舶： 調査サンプルコンテナを積んでJICT 1 (Jakarta International Container terminal 1) に接岸したコンテナ船
- ・総隻数： 60隻
- ・期間： 2<sup>nd</sup> June 2004 to 28<sup>th</sup> June 2004

#### ii) 船舶到着と港外待ち時間

Figure 2.3.6 にJICT1に接岸した60隻の調査対象コンテナ船の入港待ち時間を示した。

41隻が港外到着後5時間以内に入港したが、残りの19隻は6時間以上泊地に停泊した。1日以上待った船が5隻あった。

到着後半日以上待たされる船舶が20%以上あることは、コンテナターミナルの取り扱い容量が不足していることが、第1理由として想像される。

#### iii) 入港から接岸、荷役開始時間

Figure 2.3.7 に入港開始から接岸までの時間を示した。60隻のうち54隻(90%)は1時間以内に入港・接岸したが、5隻は1時間から3時間を要した。原因は調査していないが、航路での対向船待ちや、タグボート、パイロットの都合による待ちが考えられる。

船舶が岸壁に接岸した後、荷役を開始するまでの時間をFigure 2.3.8 に示した。43隻(72%)は1時間以内に荷揚げを開始した。7隻がしばらく待たされた理由は、ターミナルの準備または税関の荷揚げ開始許可が、その要素として考えられる。

#### iv) 荷役時間

Figure 2.3.9 はコンテナ船が荷揚げを開始してから船舶が岸壁を離れる期間を整理した結果である。

この全期間がコンテナ荷役時間かどうか調査していないので、正確な評価は出来ない。しかし、荷役開始後1日以内に出航した船が23隻(38%)である一方、1日から1.5日滞在した船舶が27隻(45%)もある事は、比較的 average 接岸時間が長いといえる。

さらに1.5日以上接岸していた船が10隻記録された。忙しいターミナルとしては、早く離岸させる対策が必要と思われる。

### 2) FCLコンテナのヤード時間

#### i) 調査条件とDataの記録

- ・サンプルコンテナ： 2,207 Box
- ・期間： 15<sup>th</sup> June 2004 to 28<sup>th</sup> June 2004
- ・調査場所： Container Gate of JICT 1

サンプルコンテナの数は、毎日Container Yard のGate から搬出されるコンテナの6%を目標とした。Table 2.3.3 に毎日の採取コンテナ・サンプル数を示した。

## ii) 輸入FCLの1次分析

ここではコンテナヤード内での基本的な輸入段階の所要日数を、次の4グラフに取りまとめた。

Figure 2.3.10 コンテナ船接岸後、ゲート搬出までのヤード滞留日数

Figure 2.3.11 コンテナ船接岸後、PIB提出までの日数

Figure 2.3.12 PIB提出後、SPPBが発行されるまでの日数

Figure 2.3.13 SPPB発行後、ゲート搬出までの日数

これらのデータによれば、輸入された40%のコンテナが5日以内にコンテナヤードから搬出される。さらに50%のコンテナが搬出されるのは6日後である。90%のコンテナが搬出されるのには13日を要した。

船舶接岸後PIB（輸入申告）が提出された割合は、当日が32%、3日までに58%、7日後には87%であった。

PIB提出後SPPB（輸入許可）が出されるまでの日数をみると、50%が即日許可、4日後には80%が輸入許可を得た。そのSPPB後、47%のコンテナが即日にゲートから搬出された。一方で14%のコンテナが7日経過してもヤードに残っている。

これらの結果を単純に概観すると、20%位のコンテナは陸揚げ後、約4日間で全ての手続きを終えて搬出されるが、1週間経っても30%のコンテナはコンテナヤードにとどまっている結果である。

## iii) 輸入FCLの第2次分析

### a) Green and Red Line

まず最初に2,207個のコンテナのG Green, R Red, AP Green, AP Red の4分類の割合を計算した（Figure 2.3.14）。この結果 Physical Inspection（現物検査）が求められるRed Lineに分類されたコンテナは53.6%、グリーンラインには46.4%であった。またAP処理を求められたPIBは51.7%であった。

Figure 2.3.15 にはPIBを提出してからSPPBが発行されるまでの時間を上記の4分類について整理した。G Green Container は平均33分で処理されたが、一方、AP Green, R Red, AP Red はそれぞれ 22時間、77時間、100時間 で輸入許可の発行を受けた。

この結果からは、それぞれの時間差から判断して、AP 手続きには約20時間、Red 処理には約70時間を平均的に要することが分かる。

この4分類について、それぞれの（1）船舶接岸からPIB提出、（2）PIB提出からSPPB発行、（3）SPPB発行からGate Out までの時間をもとめ Figure 2.3.16 に示した。4分類とも接岸からPIB提出に約3日間を要しており、各分類の差は見られない。しかし、SPPB からGate Out についてはGreen系（G Green、AP Green）では2から3日要したのに対し、Red

系 (R Red, AP Red) は1日強でゲートから搬出された。

従ってグリーンに分類されたコンテナでもPIB提出とゲート搬出準備に時間を要し、結局、接岸からゲート搬出までに約6.5日かかってしまった。一方、Red 系は約8日を要した。いずれにしても、接岸からゲート搬出までに平均 1 週間かかるという統計結果である。ちなみに日本では入港から輸入許可まで3.1日という調査が公表されている。この調査は2001年3月12日から3月18日の 1 週間、日本の税関の2,400の輸入申告書を統計処理した調査である。また同様の数値は、シンガポールでは1日、ドイツと米国では2日が報告されているので、これらを比較してFigure 2.3.17 に示した。

次にR Red の498サンプルについて、現物検査の手続きを統計処理し Figure 2.3.18 に示した。これによれば、PIB提出後Redと判定される時間は平均49分、判定された後に検査が始まるまでの時間は68時間、検査時間は2時間、検査後SPPBが発行される時間は5時間、合計 3.2 日であった。検査準備期間が大変長いことが分かる。

### (3) 輸入LCLコンテナ

#### 1) 調査条件とData の記録

- ・サンプル： 350 PIB
- ・期間： 18<sup>th</sup> June 2004 to 15<sup>th</sup> July 2004
- ・調査場所： Private CFS (PT. PUNINAR, PT. DWIPA, RT. MASAJI)

#### 2) 所要時間調査

Fig 2.3.19 に調査結果を取りまとめた。

CFS 内の滞留時間は1日から8日の間にほぼ均等に分布しており、毎日約10%の貨物が全ての処理を終えて、搬出されている。ピークは2日目と3日目で15%/day が搬出される。平均滞留時間は、5.6 日である。

この内訳を分析した結果を Table 2.3.4 に示した。コンテナが開放されてからPIBが提出されるまでの時間が5.4 日(96%) かかり、滞留の主要因となっている。

### (4) 輸入一般貨物

#### 1) 調査条件とData の記録

- ・サンプル： 36 PIB
- ・貨物船： 8 隻
- ・期間： 21<sup>st</sup> June 2004 to 28<sup>th</sup> June 2004
- ・調査場所： General Cargo Berth ( GD304 in Port of Tanjung Priok )

#### 2) 所要時間調査

一般貨物船は接岸後 1, 2 時間以内に貨物陸揚げを開始し、平均30時間で荷揚げを終了する。貨物はその後輸入許可を得て、港湾地区のゲートを出てゆくが、接岸からGate Out

の平均時間は約 3 2 時間である (Table 2.3.5)。

サンプル貨物は分類上 AP Green と AP Red の 2 種のみであった。更に、一般貨物においては入港前の事前申告が一般的に行われていることが、税関手続きを調査した結果判明した。2 種の税関手続きの過程を Table 2.3.6 に整理した。

調査によれば、事前輸入申告は、貨物船到着 29 時間前 (平均値) に税関に提出されており、AP 手続き処理は貨物荷揚げと同時に終了した。

## (5) 輸出 FCL コンテナ

### 1) 調査条件と Data の記録

- ・ サンプル : 544 Container
- ・ 期間 : 23rd June 2004 to 29<sup>th</sup> June 2004
- ・ 調査場所 : JICT 1

### 2) 所要時間調査

輸出貨物は、本調査対象プロセスの範囲では、一般的に書類検査だけで輸出許可が出されるが、そのうちで Case A; 書類の修正の求められるケースと Case B; 修正無しで輸出許可が出る 2 ケースに分けられる。Case A は全体の 12.5% であった。

PEB 提出後に輸出許可を得て JICT に Gate In したコンテナの所要日数を計算し Table 2.3.7 と Figure 2.3.20 に示した。これによれば、66% のコンテナが PEB 提出後 1 日以内に Container Yard に搬入された。最も長時間を要したコンテナは 7 日間であった。90% のコンテナは 3 日以内にヤードに搬入されている。

JICT 1 では船舶積み込み予定の 3 日前からコンテナを受け付けるが、ほとんどのコンテナは 1,2 日前に搬入される。

税関に関する処理時間は、PEB の提出から輸出許可発行に要する時間について Case A は 47 時間、Case B の場合は 24 時間という平均値が求められた (Table 2.3.7)。

## (6) 輸入航空貨物

### 1) 調査条件と Data の記録

- ・ サンプル : 397 PIB (収集資料の詳細は Table 2.3.8 に示した。)
- ・ 採取期間 : 22nd June 2004 to 1<sup>st</sup> July 2004
- ・ 場所 : Soekarno-Hatta International Airport
- ・ Flight No. : GA880, JAL725, JAL713, SQ158, SQ162, TG413

### 2) 輸入航空貨物の 1 次分析

本章の Figure 2.3.2 に航空貨物の輸入過程を模式的に示したので参照のこと。

Figure 2.3.21 に航空機着陸から上屋搬出までの所要時間を示した。これによれば、24 時間

以内に搬出されることは無く、2日目、3日目に合計74%が搬出される。14%がRed Line の貨物であったが、これらは5日目以降に搬出のピークがあった。

Green Line Cargo は 8 日目までに全てが搬出された。Figure 2.3.22 に滞留日毎のサンプルについて、各段階の所要時間の平均値を示した。この分析から、着陸からPIB申告までに30から40時間、また申告から輸入許可に要する時間は約4時間で割合一定しているが、輸入許可発行後ゲート搬出までの時間については、滞留の長いものほど、長くなる傾向が見られる。

### 3) 輸入航空貨物の2次分析 (Green Line and red Line Cargo)

航空貨物のG Green, R Red, AP Green, AP Red の4分類の割合を計算した (Figure 2.3.23)。この結果 Physical Inspection (現物検査) が求められるRed Line に分類されたコンテナは14%、グリーンラインは86%であった。またAP 処理を求められたPIBは53%であった。

Figure 2.3.24 にはPIBを提出してからSPPBが発行されるまでの時間を上記の4分類について整理した。G Green 貨物 は平均7時間で処理されたが、AP Green, R Red, AP Red はそれぞれ 14時間、94時間、126時間 で輸入許可の発行を受けた。

## (7) 輸出航空貨物

### 1) 調査条件とDataの記録

- ・ サンプル : 103 PEB (Table 2.3.9)
- ・ 期間 : 30th June 2004 to 3rd July 2004
- ・ Fright No. : GA880, JL714, 726, TG414, SQ163
- ・ 調査場所 : Soekarno-Hatta International Airport

調査期間中に対象航空機に積み込まれる貨物について、輸出上屋で税関の協力を得て輸出申請書を参照できた103PEBを調査サンプルとした (Table 2.3.9)。

### 2) 所要時間

上屋に搬入されてから航空機に積み込まれるまでの平均時間は約8時間であった。大半の貨物は11時間以内に航空機まで運ばれる。Figure 2.3.25 に所要時間ごとの貨物分布 (PEB) を、また、Table 2.3.10 に輸出行程の各段階の平均所要時間、最短時間、最長時間を整理して示した。最長時間を記録したのは上屋のRack においてULDにBuild Up されるまでの待ち時間の24時間であった。

## (8) ジャカルタ市および近郊の輸送時間調査

### 1) 調査条件とDataの記録

- ・ サンプル : 147 回の調査車によるコンテナ車追跡走行
  - ・ 期間 : 15th June 2004 to 28th June 2004
  - ・ 調査場所 : 港湾から東西南北方向のジャカルタ近郊、および空港周辺
- 各道路方向を示す地図を Figure 2.3.26 に、またTable 2.3.11 に調査走行回数を示した。



調査車両をJICT 1 または空港上屋のゲートからスタートさせてコンテナ車を実際に追跡し、出発地からジャカルタ市周辺の最終目的地までの到達時間と、道路走行状況を観察記録した。

Date	Direction (from Tanjung Priok)						Total
	East	South	West		North		
2004 June			via. Cawang	via. Ancol	Cakung Area	Sunta Area	
15	4	1	1	1	5	2	
16	6	2	3	0	1	3	
17	4	3	2	3	0	3	
18	4	2	1	1	1	3	
19	4	3	1	2	5	2	
20	2	0	0	1	7	6	
21	5	3	3	2	0	3	
Total	29	14	11	10	19	22	105

Table 2.3.11 Number of Run and Direction (from Tanjung Priok)

## 2) 所要時間

調査成果を次の図にとりまとめた。

1. Figure 2.3.27: East Direction From Tanjung Priok Port
2. Figure 2.3.28: South Direction From Tanjung Priok Port
3. Figure 2.3.29: West Direction From Tanjung Priok Port through Cawang
4. Figure 2.3.30: West Direction From Tanjung Priok Port through Ancol
5. Figure 2.3.31: North Area (Near Tanjung Priok Port)
6. Figure 2.3.32: Approach Roads to Destination after Gate Out from Toll

調査結果によれば、午前午後には大きな差は見られず、到達時間も1時間から2時間に分布し、方向別に大きな差は無かった。

港湾ゲートを出た後、有料道路に入るまでの区間は平均時速20 Km/h 程度で走行し、有料道路は最初は約 45 Km/h で走行する。市街地を離れるに従い速度は 60 Km/h に増加する。一般的に市街を離れるにつれて平均速度が増加し、目的地の近くの有料道路 Interchange を降りた後の一般道路では非常にスピードが遅くなった。

タンジュン・プリオク港の直背後に位置するCFS、倉庫、工場に向かう貨物車両の時間調査結果によれば、平均時速 25 Km/h を記録し、幾つかのケースは平均10 Km/h という低速であった。

有料道路の出口から最終目的地までの地道の時間記録は、西行きのタンゲラン、ビトゥン地区の記録が、他と比べて悪い結果であった。この地道や、また有料道路といえどもチカラン、クラワン地区の状態も平均時速 10 Km/h 以下の場合があった。

## (9) 総評

港湾輸入、空港輸入、道路輸送の所要時間は、全て日本の最近の調査の約2倍の時間がかかっている。コンテナターミナルの機能強化、港湾・空港の上屋や駐車場等の拡張、輸入申告書の提出にかかわる改善、現物検査過程の合理化、港湾周辺道路、空港周辺道路の改善によって、輸出入過程の平均所要時間は容易に短縮できるものと考えられる。

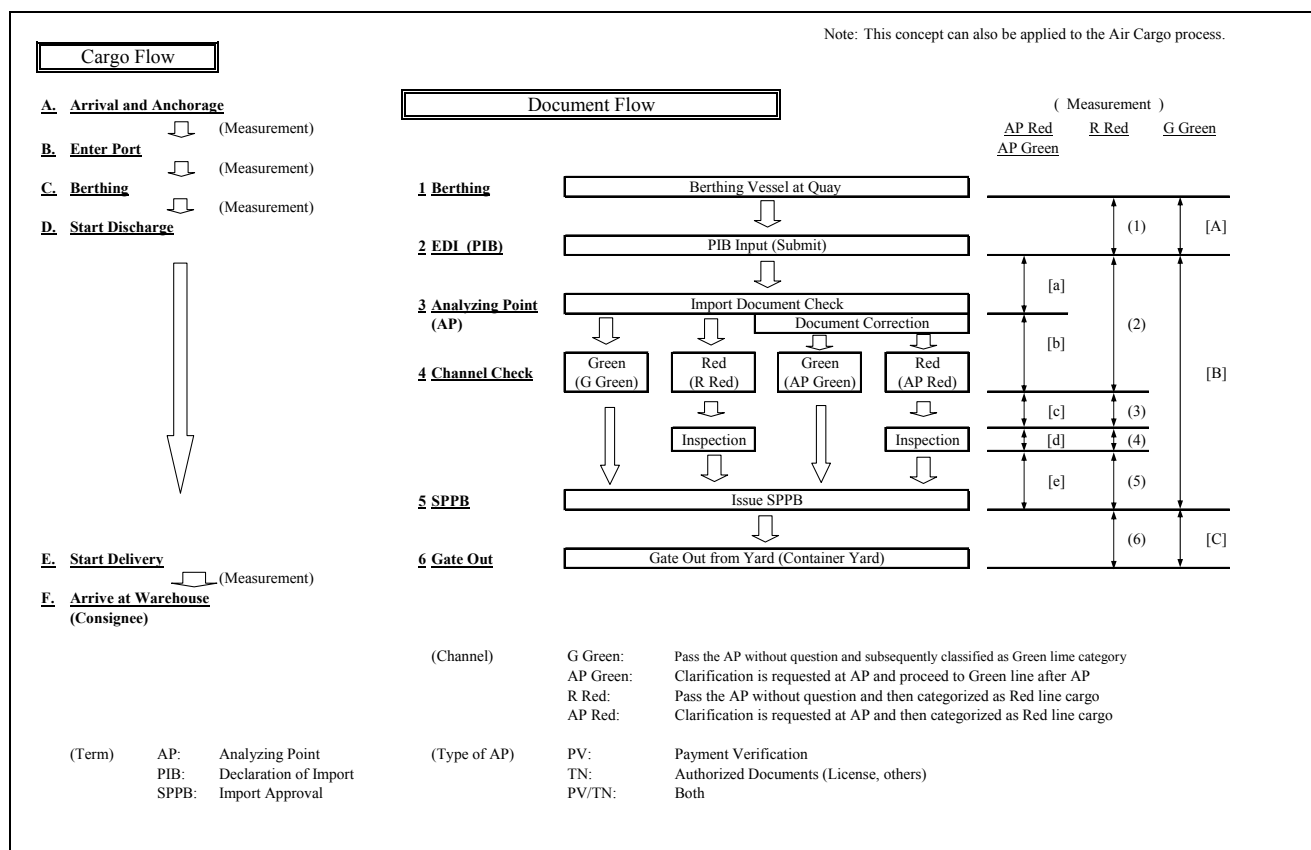


Figure 2.3.5 Measurement of Time Required for Import Process for Both Cargo Flow and Document Flow

Table 2.3.3 Total Sample Number of FCL Import and Export

Sample: **FCL Import**

Date : 15th June to 28th June 2004

Place : JICT 1

Date	Day	Gate No.			Total
		6	7	8	
Jun-04	15th	46	61	63	170
	16th	60	62	64	186
	17th	60	67	58	185
	18th	57	59	64	180
	19th	60	63	12	135
	20th	54	20	0	74
	21st	60	60	64	184
	22nd	60	58	61	179
	23rd	60	60	59	179
	24th	59	64	65	188
	25th	59	59	59	177
	26th	60	54	47	161
	27th	0	20	0	20
	28th	57	68	64	189
	Total	752	775	680	2207

[ Unit ; Container]

Sample: **FCL Export**

Sample: 23rd June to 29th June 2004

Place: JICT 1

Date	Day	Sample
Jun-04	23rd	43
	23rd	41
	24th	48
	24th	41
	25th	55
	25th	42
	26th	38
	26th	46
	27th	4
	27th	3
	28th	43
	28th	39
	29th	51
	29th	50
	Total	544

[ Unit ; Container]

## Arrival Data of Container Vessel

1. Survey Period: 15<sup>th</sup> June to 28<sup>th</sup> June 2004
2. Berth: JICT 1, Port of Tanjung Priok
3. Total No. of Vessel: 60 Container Vessels

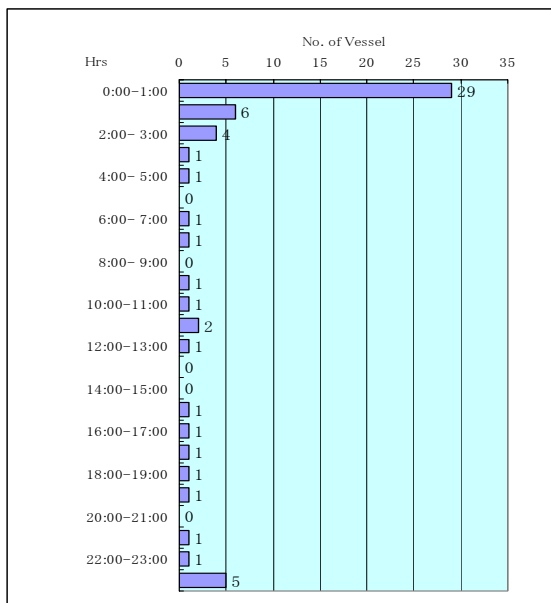


Figure 2.3.6 Waiting Time at Anchorage before Enter Port

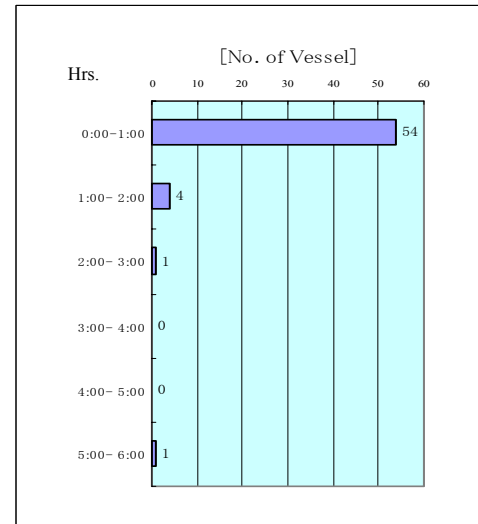


Figure 2.3.7 Enter to Port and Berthing from Anchorage

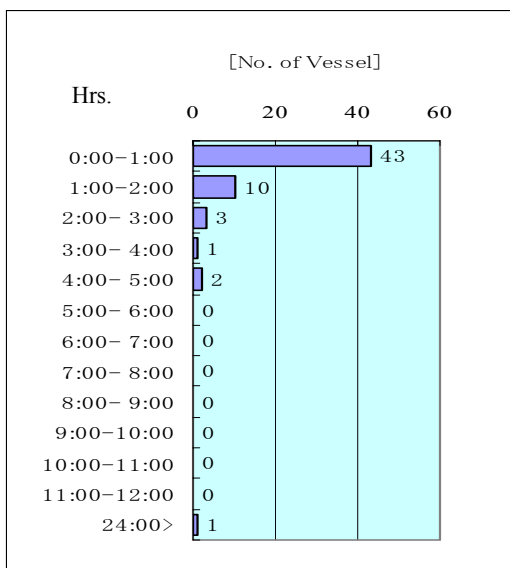


Figure 2.3.8 Start Unloading Operation after Berthing

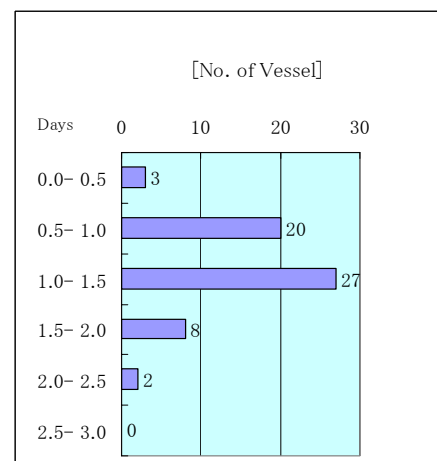


Figure 2.3.9 Dwell Time at Berth

[1<sup>st</sup> Analysis – Import FCL]

Required Days for Processing Import Container in the Container Yard

Case: FCL Imported  
Survey: 15th June to 28th June 2004  
Place: JICT 1

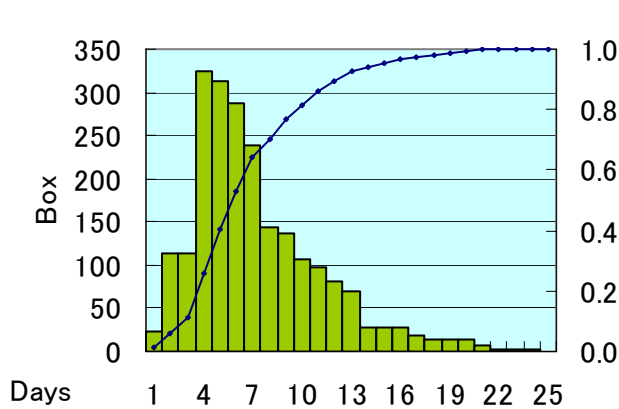


Figure 2.3.10 After Berthing to Gate Out

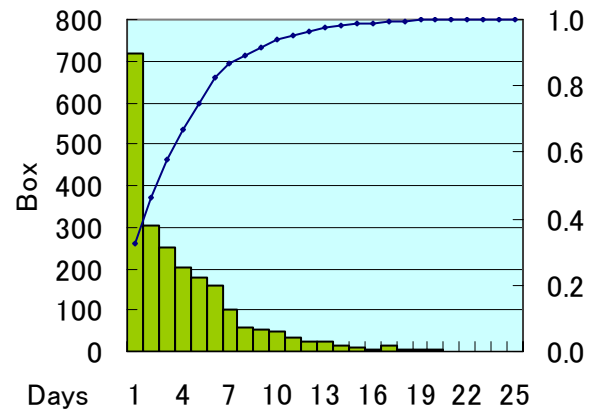


Figure 2.3.11 After Berthing to PIB Submit

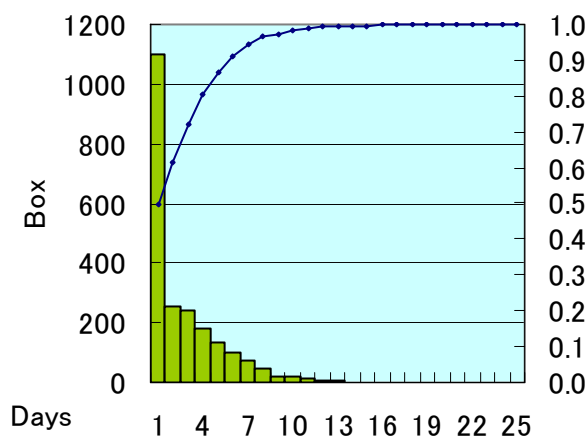


Figure 2.3.12 After PIB Submit to Issue SPPB

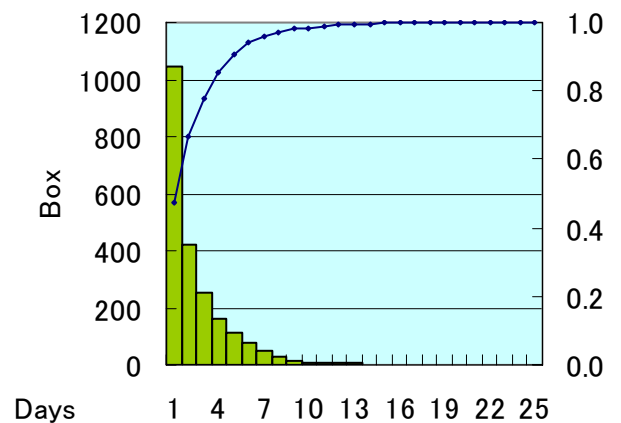


Figure 2.3.13 After Issue SPPB to Gate Out

Legend :  PIB (one container box)      ..... Cumulative (%)

[2<sup>nd</sup> Analysis] Document Process of Import FCL

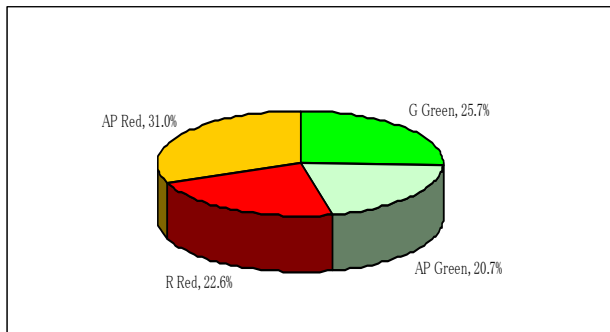


Figure 2.3.14 Percentage of Different Channel

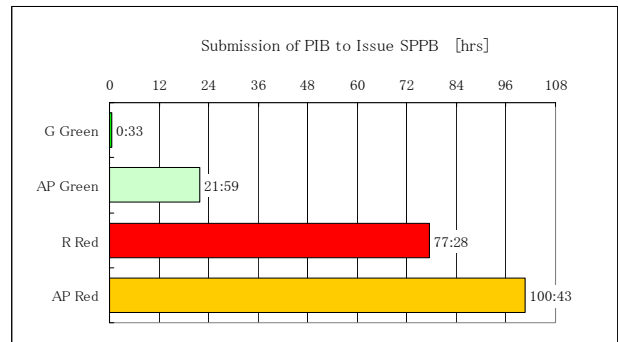


Figure 2.3.15 Average Required Time for Documents Process

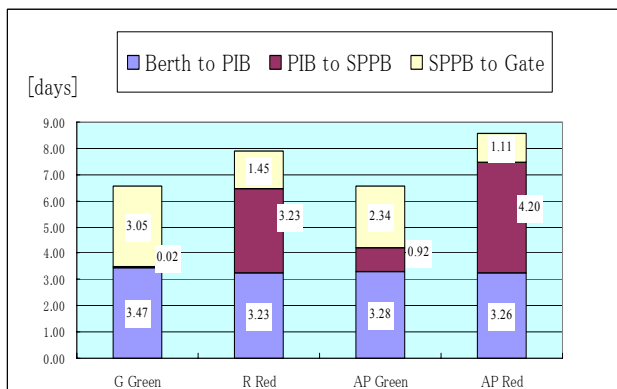


Figure 2.3.16 Average Required Days from Discharge at Berth to gate Out

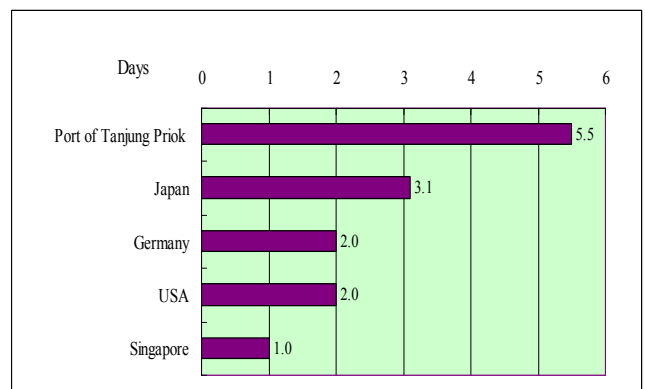


Figure 2.3.17 Comparison of Lead Time among Countries – Container Import (Lead Time: From vessel arrival to Issue SPPB)

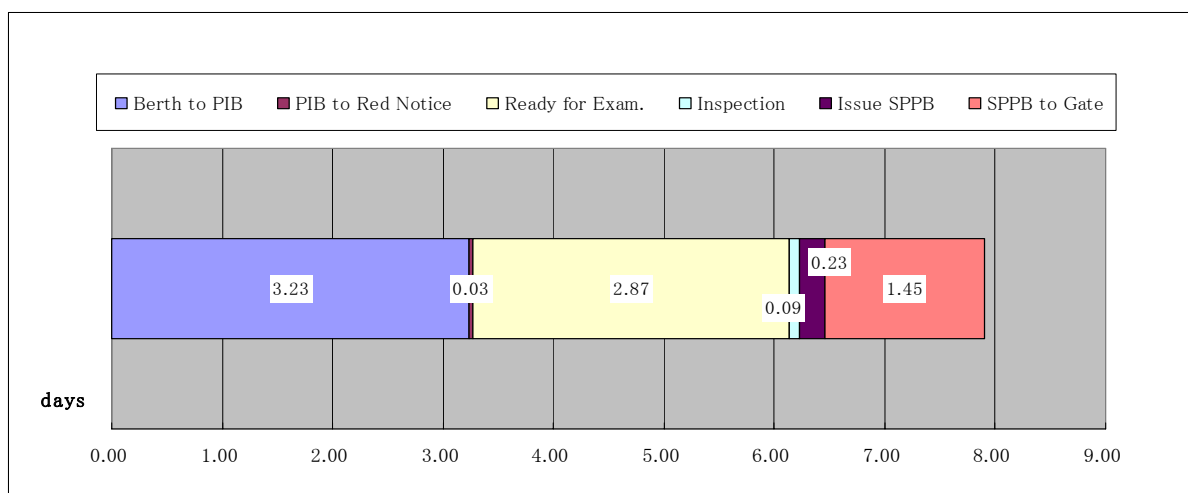


Figure 2.3.18 Breakdown of required time for Red Channel process - FCL

## Import of LCL – Surveyed at CFS

Cargo: LCL Import  
Survey: 18th June to 15th July 2004  
Place: Private CFS (PT. PUNINAR, PT. DWIPA, PT. MASAJI)  
No. of Sample: Total 350 PIB

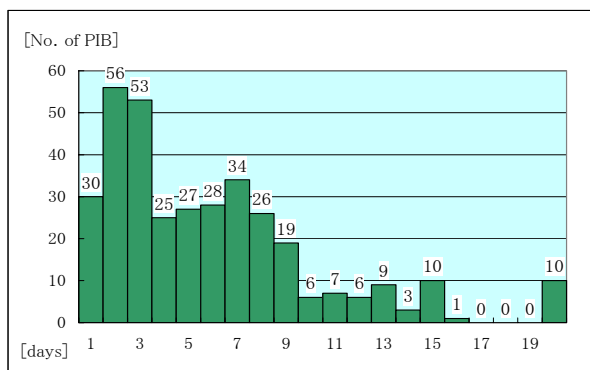


Figure 2.3.19 Required Days from Arrival at CFS to Gate Out of CFS

Table 2.3.4 Average Time Required in Each Process

Required Days for Clear	Unit : Hour: Minutes					Total Time
	Container Arrive at CFS to Start de Van	Start de Van to Completion	Complete de Van to Submit PIB	Check Document Physical Exam. to Issue SPPB	After SPPB to Take Out	
1	1:16	1:11	12:00	0:13	0:12	14:54
2	1:53	0:40	27:26	1:13	0:47	32:02
3	1:47	0:33	53:59	0:24	2:21	59:05
4	2:58	0:54	71:54	1:19	3:46	80:54
5	4:42	0:42	102:52	0:12	0:09	108:38
6	1:58	0:35	125:47	0:10	0:50	129:22
7	1:13	0:41	145:37	0:10	3:08	150:51
8	1:55	0:39	170:38	0:18	2:45	176:17
9	4:26	0:41	192:35	0:14	0:11	198:08
10	0:25	0:32	210:56	0:14	16:13	228:22
11	0:44	0:33	246:06	0:12	0:09	247:45
12	0:18	0:33	267:13	0:12	0:12	268:30
13	0:25	0:37	297:31	0:13	4:06	302:54
14	0:49	0:36	289:30	0:12	24:18	315:26
15	0:30	0:33	338:58	0:12	3:44	343:58
16	0:28	0:42	380:19	0:10	0:11	381:50
20 > (not include)	(0:58)	(0:40)	(610:52)	(0:18)	(12:36)	(625:25)
Average (hr)	1:59	0:42	129:16	0:29	2:34	135:01
Average (day)	0.08	0.03	5.39	0.02	0.11	5.63
(%)	1.48%	0.52%	95.74%	0.36%	1.90%	100%

## Import General Cargo

Table 2.3.5 Cargo Flow – After berthing to Gate Out

Survey: 21st June to 28th June 2004  
Place: Tanjung Priok Port (General Cargo Berths)  
No. of Ship: 8 Ships  
Sample: 36 PIB

No.	Unit : Hours			
	(1)	(2)	(3)	(4)
Steps	Berthing to Start Unloading	Unloading Operation Time	Issue SPPB to Gate Out	Total
Max Time	2:10	60:16	2:40	-
Min Time	0:40	7:05	0:00	-
Average Time	1:24	30:06	0:20	31:50

Table 2.3.6 Document Flow – PIB Submit to Issue SPPB

No.	Sample: 34 Cases					Total
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Steps	Berthing to PIB Submit	PIB Submit to AP Request	AP Request to AP Clear	AP Clear to Channel Check	Channel Check to Issue SPPB	(2) to (5) (PIB to SPPB)
Average Time	- 29:57	1:28	5:08	27:34	0:00	29:18
Remarks	PIBs were submitted before Berthing				All cases were judged as Green	

AP Request: Analyzing Point requests to resubmit the necessary documents.  
AP Clear: All documents including payment evidence are accepted.  
Channel Check: PIB is checked whether Green or Red Category.

## Export FCL

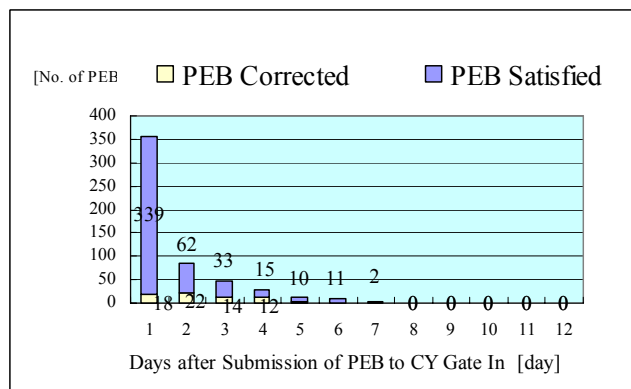


Figure 2.3.20 Required days for export Process

Table 2.3.7 Required time of Customs Clearance Process

After submission of PEB to Issue the Approval for Export		(Unit: Hrs)		
Case	Description	Average	Min	Max
Case A	Correction of Document is requested	47:22	4:04	148:54
Case B	Documents are satisfied without Correction	24:12	1:06	146:10
Case	Average	27:16	1:06	148:54

### Air Cargo - Sampling

Table 2.3.8 Sampling Number of Import PIB

Date	Day	Fright						Total	
		GA880	JL713	JL725	SO158	SQ162	TG413		
2004									
June	22	Tue	12	8	19	5	10	5	59
June	23	Wed	5	11	7	8	5	15	51
June	24	Thu	4	4	5	3	2	6	24
June	25	Fri	0	0	0	0	0	0	0
June	26	Sat	4	2	17	12	5	4	44
June	27	Sun	8	8	11	4	9	16	56
June	28	Mon	9	8	13	7	9	13	59
June	29	Tue	1	11	6	5	11	13	47
June	30	Wed	5	2	12	3	10	8	40
July	1	Thu	4	0	6	1	2	4	17
	Total		52	54	96	48	63	84	397

Table 2.3.9 Sampling Number of Export PEB

Date	Fright					Total
	GA 880	JAL 714	JAL 726	TG 414	SQ 163	
30-Jun-04	3	5	0	0	0	8
1-Jul-04	2	8	13	6	3	32
2-Jul-04	3	7	7	3	2	22
3-Jul-04	5	7	9	16	4	41
Total	13	27	29	25	9	103

### Air Cargo - Import

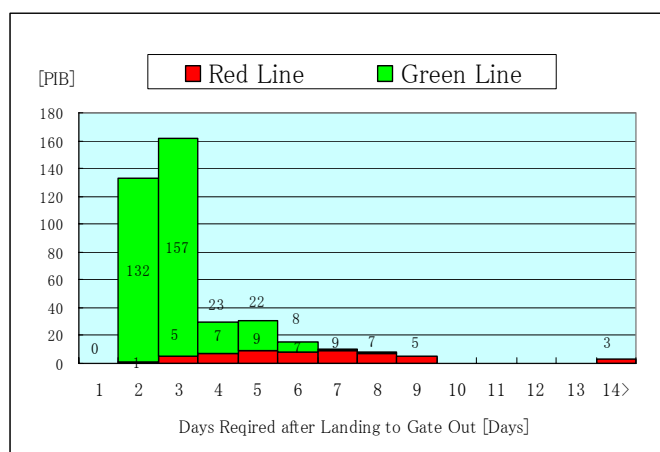


Figure 2.3.21 Average required days for Import Process

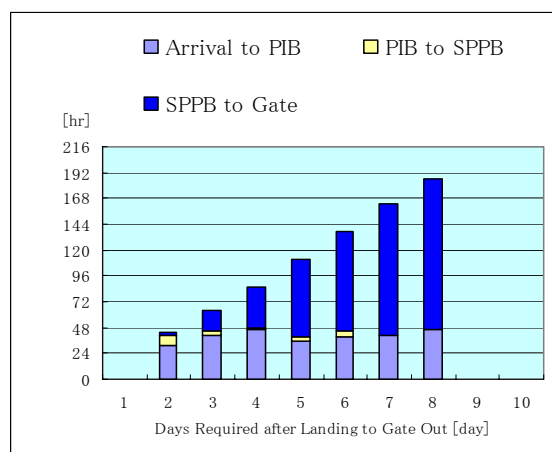


Figure 2.3.22 Average Required Time in Each Process

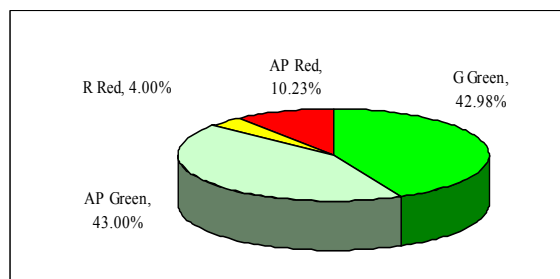


Figure 2.3.23 Percentage of Different Channel

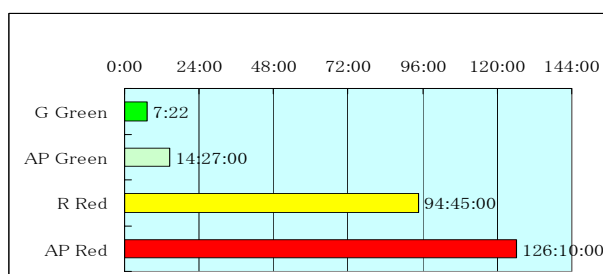


Figure 2.3.24 Average Required time for Documents Process [PIB to SPPB]

### Air Cargo - Export

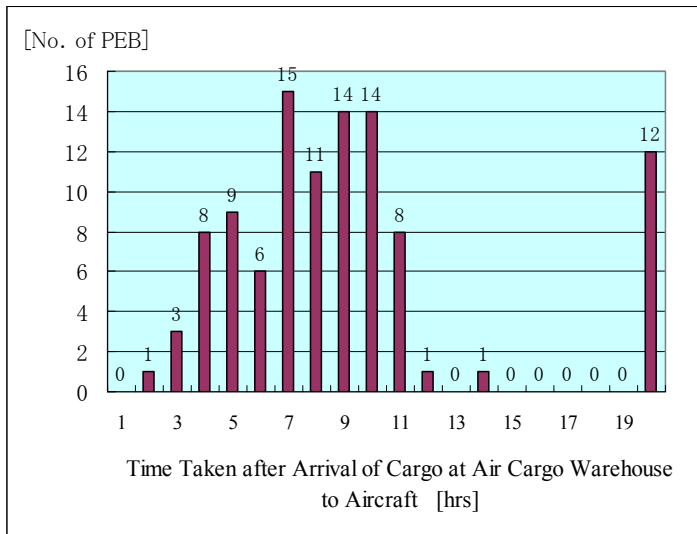


Table 2.3.10 Required time in Each Process

No.	Export Operation Process		Operation Hours		
	Start	End	Average	Min	Max
1	Arrival Cargo at Warehouse	Receive/Confirm Cargo and Temporary Storing	0:08	0:00	0:49
2	Temporary Storing	Keep on Rack after Customs Check	0:32	0:00	7:45
3	Keep on Rack	Build Up ULD Start	2:45	0:00	24:12
4	Build Up ULD Start	Build UP ULD End	0:48	0:00	4:00
5	Waiting		1:03	0:00	4:46
6	Loading to Trailer (Start)	Loading to Trailer (End)	0:39	0:00	2:21
7	Waiting Transport		0:17	0:00	3:33
8	Transport from Warehouse	Arrival at Plane Side	0:56	0:03	2:20
9	Loading to Plane		0:19	0:07	0:27
10	Loading Finish	Taxing Start	0:25	0:09	0:59
11	Total		7:57		

Figure 2.3.25 Required Time for Export Process

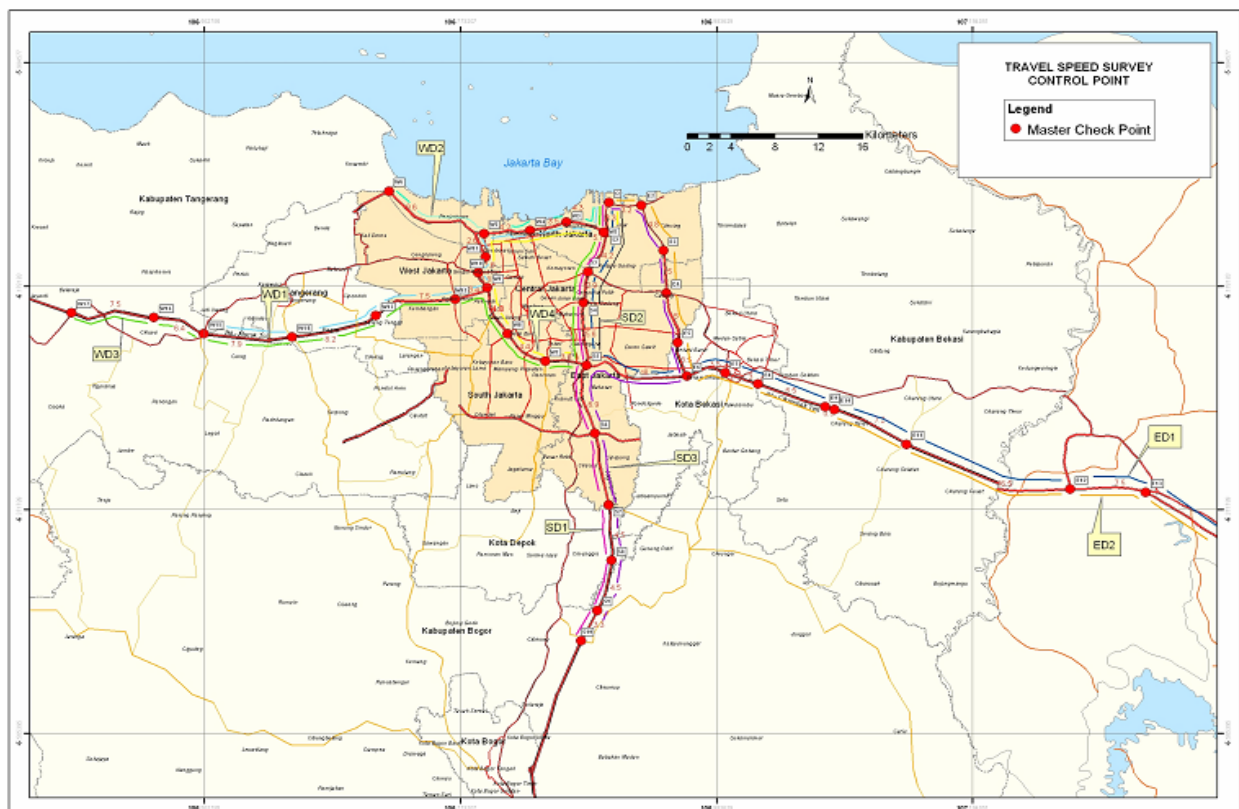


Figure 2.3.26 Traffic Survey – East, South, West and North of Jakarta



## Travel Speed of Container Trailers Between Points

[Legend] ○ Average Speed of the Each Section  
■ Travel Speed (Morning)  
▲ Travel Speed (Afternoon)

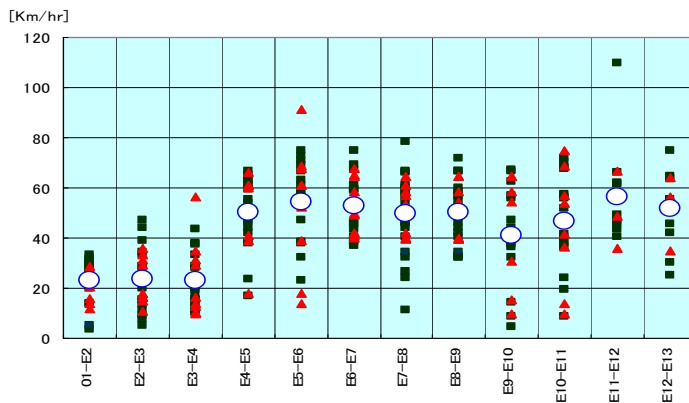


Figure 2.3.27 East Direction

Point No. Name of Point (Type of Road)

- 01: JICT I Main Gate (Arteri)
- E2: Cakung-Cilincing T-intersection (Arteri)
- E3: Cakung interchange (Arteri)
- E4: Cakung Selatan Interchange (Toll)
- E5: Bintara Interchange (Toll)
- E6: Cikunir Interchange (Toll)
- E7: Bekasi Barat Interchange (Toll)
- E8: Bekasi Timur Interchange (Toll)
- E9: Jl. Raya Setu Intersection (Toll) Not Interchange
- E10: Cibitung Interchange (Toll)
- E11: Cikarang Interchange (Toll)
- E12: Kerawang Barat Interchange (Toll)
- E13: Kerawang Timur Interchange (Toll)

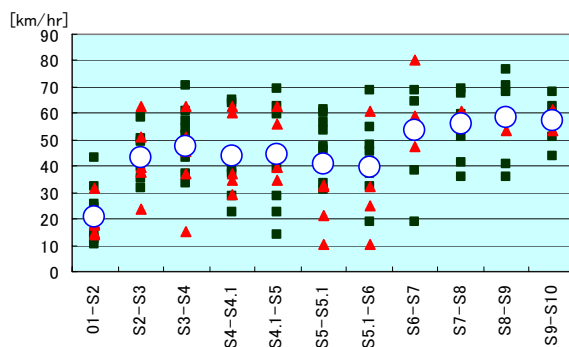


Figure 2.3.28 South Direction

Point No. Name of Point (Type of Road)

- 01: JICT I Main Gate (Arteri)
- S2: Tanjung Priok Toll Gate I (Toll)
- S3: Cempaka Putih Interchange (Toll)
- S4: Rawamangun Interchange (Toll)
- S4.1: Perempatan tol D.I. Panjaitan - Basuki Rahmat (Toll)
- S5: Cawang Intersection (Toll)
- S5.1: Perempatan tol Jagorawi - Pd. Gede (TMII) (Toll)
- S6: Taman Mini Interchange (Toll)
- S7: Cibubur Toll Gate
- S8: Cimanggis Interchange (Toll)
- S9: Gunung Putri Interchange (Toll)
- S10: Citeureup Toll Interchange (Toll)

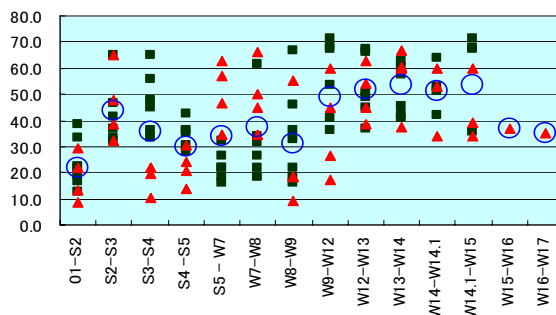
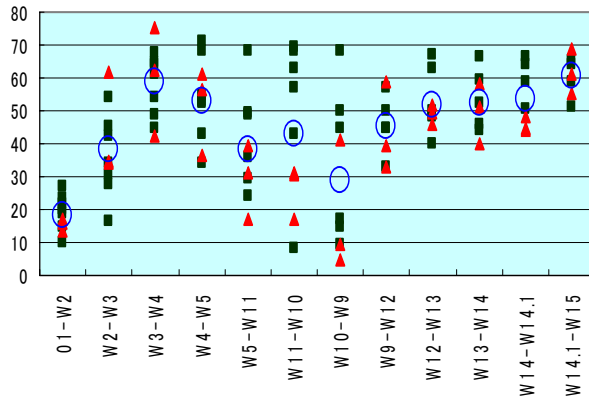


Figure 2.3.29 West Direction (through Cawang)

Point No. Name of Point (Type of Road)

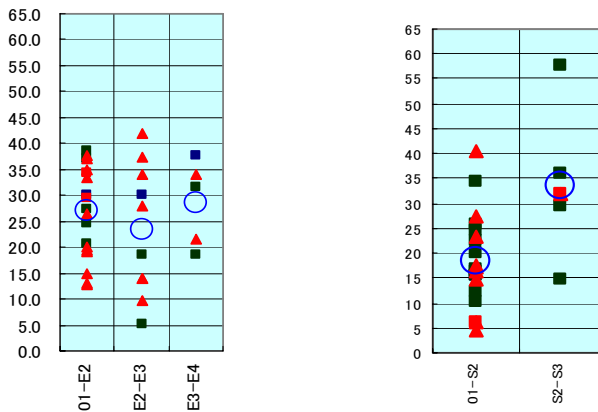
- 01: JICT I Main Gate (Arteri)
- S2: Tanjung Priok Toll Gate I (Toll)
- S3: Cempaka Putih Interchange (Toll)
- S4: Rawamangun Interchange (Toll)
- S5: Cawang Intersection (Toll)
- W7: Pancoran Interchange (Toll)
- W8: Semanggi Interchange (Toll)
- W9: Tomang Intersection (Toll)
- W12: Kebun Jeruk Toll Gate
- W13: Karang Tengah Toll Gate
- W14: Tangerang Interchange (Toll)
- W14.1: Karawaci (Toll)
- W15: Bitung Interchange (Toll)
- W16: Cikupa Interchange (Toll)
- W17: East Balaraja Interchange (Toll)



Point No. Name of Point (Type of Road)

- 01 JICT I Main Gate ( Arteri )
- W2 Tanjung Priok Toll Gate II
- W3 Ancol Timur Toll Interchange ( Toll )
- W4 Ancol Barat Toll Interchange ( Toll )
- W5 Pluit Interchange ( Toll )
- W10 Grogol Interchange ( Toll )
- W11 Jl. Jembatan Besi Intersection *Not Interchange*
- W9 Tomang Intersection ( Toll )
- W12 Kebun Jeruk Toll Gate
- W13 Karang Tengah Toll Gate
- W14 Tangerang Interchange ( Toll )
- W14.1 Karawaci (Toll)
- W15 Bitung Interchange ( Toll )
- W16 Cikupa Interchange ( Toll )
- W17 East Balaraja Interchange ( Toll )

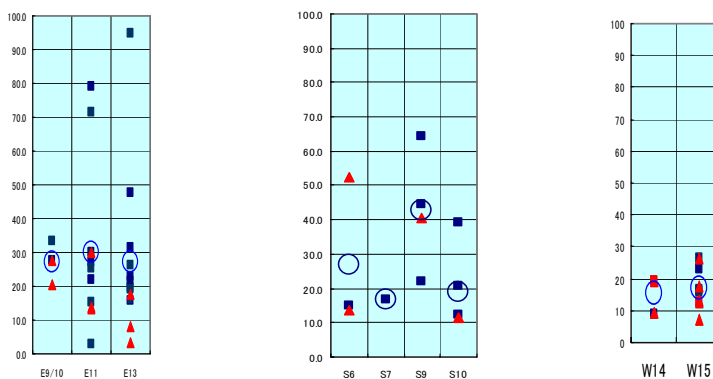
Figure 2.3.30 West Direction (through Ancole)



Point No. Name of Point (Type of Road)

- 01 JICT I Main Gate ( Arteri )
- S2 Tanjung Priok Toll Gate I
- S3 Cempaka Putih Interchange
- E2: Cakung-Cilincing T-intersection (Arteri)
- E3: Cakung interchange (Arteri)
- E4: Cakung Selatan Interchange

Figure 2.3.31 North Area around Tanjung Priok Port



Point No. Name of Point (Type of Road)

- E9: Jl. Raya Setu Intersection (Toll)
- E10: Cibitung Interchange ( Toll )
- E11: Cikarang Interchange ( Toll )
- E13: Kerawang Timur Interchange ( Toll )
- S6 Taman Mini Interchange ( Toll )
- S7 Cibubur Toll Gate
- S9 Gunung Putri Interchange ( Toll )
- S10 Citeureup Toll Interchange ( Toll )
- W14 Tangerang Interchange ( Toll )
- W15 Bitung Interchange ( Toll )

Figure 2.3.32 After Toll Gate Exit to Final Destination

## 2.4 アンケート調査にもとづく通関および貿易関連手続きの問題分析

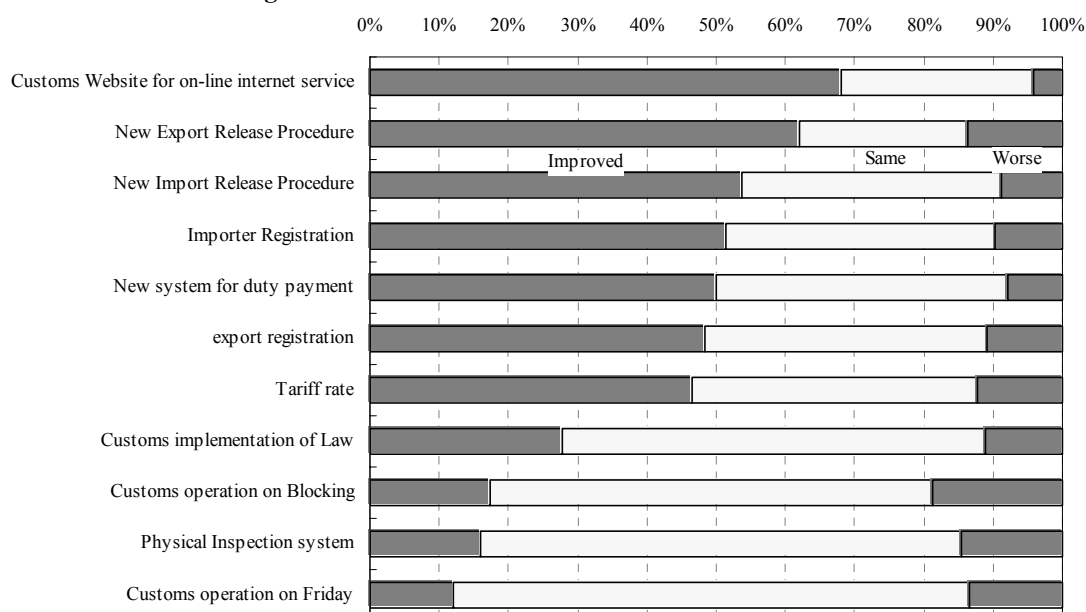
### (1) 税関の業務改善に対する利用者の評価

貿易通関の利用者から意見を聞き、EDIの導入など最近の通関事情をはじめ、関連機関の許認可等インドネシアの貿易実務に関する問題点を主要民間事業者から意見収集し、今後の貿易環境改善に参考とするべき資料の収集を目的として、アンケート質問票にもとづくインタビュー調査をおこなった。調査対象として総数141社に回答を依頼した結果、通関代行をおこなっているフォワーダー企業68社、および製造業で輸出入にかかわっている大手企業16社、合計84社の貿易担当者に直接インタビューをおこなうことができた。

税関改革による改善の成果を業務別に利用者にとずねたところ、ウェブサイトの充実、輸出入に関する手続きの改善などが高い評価を得た。さらに関税の支払いについても50%の回答者が改善したと評価している。

一方、改善のみられない項目として「受付拒否」(ブロッキング)、「現物検査」と「金曜日の業務状況」である。これらに関して回答者の約70%は改善がみられないと答えたほか、残りのうちの半数にあたる約15%は悪くなったと評価している。

Figure: Evaluation of Recent Effort of the Customs



### (2) 税関EDIに対する利用者の評価

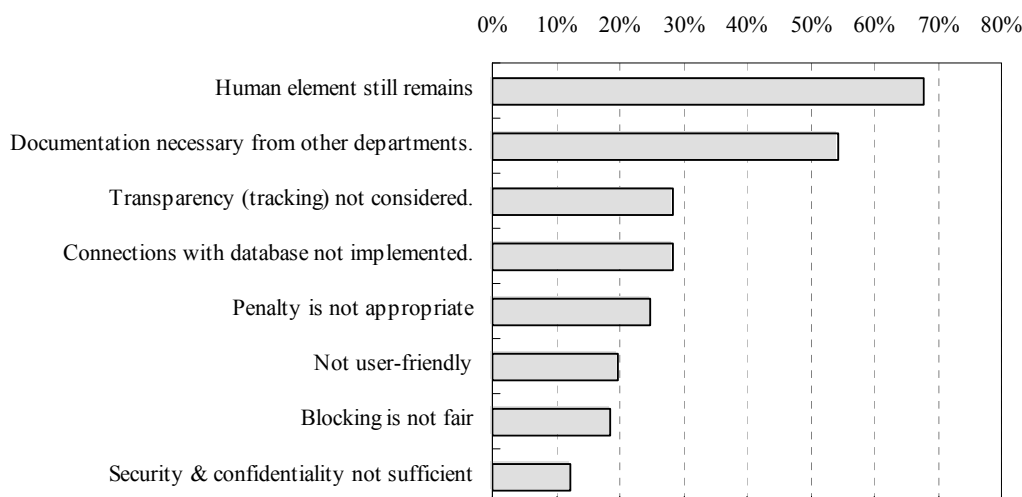
税関EDIに対する全体的な評価を訪ねたところ、税関手続きの改善に役立っているとする回答が40%にのぼり(84件中34件)、EDIが評価されていることが確認された。しかしながら、改善にはさほど役立っていないとする意見も半数の42件にのぼった。悪くなったとする意見は10%にとどまったことから、利用者全体の意見としては好意的に評価されているといえる。

**Table: Evaluation of EDI**

	No. of Respondents	%
Become Very good	8	40%
Better	26	
Better than before but not very much different	42	50%
Worse	4	10%
New Problems	5	

また、30%近い回答者が「透明性」と「データベースとの連携」を問題として指摘している。透明性とは具体的にはここでは書類の審査プロセスが十分公開されていないことや、問題発生時の追跡が容易ではないことが指摘されている。「データベースとの連携」は上記の「他の省庁からの書類」と同様、内容の照合・確認などに書類の要求と時間がかかることが問題とされている。

**Figure: Evaluation of the Concept of EDI**



### (3) 最近の通関関連の問題とその原因

最近経験した問題としては、規則に関するものと、コミュニケーションの問題があがっている。つまり「新規則の解釈が定まっていない」「十分な予告なしに、いきなり新たな規則を実施する」など、下表の項目1と2と、税関内部の「本庁から現場のサービスオフィスに至る連絡が十分おこなわれていない」「税関と他の関連省庁との連絡が十分でない」の表の項目3と4である。

**Table: Trouble area in recent years**

Ranking the most serious as 1, next is 2 ... and grouped by three ranks	1-3	4-6	7-9
1. Interpretation of new regulation	47	13	6
2. New regulation without prior notice	42	18	2
3. Lack of information relaying from HQ to Service office	37	23	7
4. Organizational problem between customs and related agencies	36	17	11
5. Customs Documentation	28	22	11
6. Electronic Customs Procedure	24	24	9
7. Customs Due payment	8	22	21
8. Post-Clearance Audit	7	15	29
9. Others	3	3	9

次に、アンケート質問票では問題の原因に関して質問をおこなった。問題の発生は多くの場合複数の原因が絡み合っている場合が多いため、原因の特定は困難であることが多

いが、回答者にはそれらの中から最も重要と考えられる原因を抽出して答えてもらうこととした。

重要度の順にランキングされた原因と考えられる要因のトップは、「税関役人の法解釈の食い違い」であった。これは前項の問題点指摘において「法規則の施行におけるトラブル」の原因として呼応するものである。それにつづく原因としては「不正な費用の発生」が指摘された。これは役人のみならず現場の作業員も含めて、作業を行うにあたって追加費用（アンダーテーブル）を要求する習慣が根強く残っていることを示すもので、E D I の導入後もこの要素が残ったままであるために、通関業者の頭痛の種となっていることのあらわれといえる。

その次の原因として指摘されたものは「人材不足」と「情報技術の不足」であった。これらは、国としてソフトウェアの分野における立ち後れを反映している。そして港湾や空港におけるインフラの整備の立ち後れも原因として指摘されている。

**Table: Underlying Reasons of Problems**

Ranking the most serious as 1, next is 2...and grouped by two ranks	1-2	3-4	5-6
1. Inconsistent interpretation of regulation by officials	52	34	2
2. High rate of irregular cost	35	0	7
3. Lack of human resources	27	19	15
4. Lack of information and related technology (Website on-line service)	24	22	14
5. Lack of supporting infrastructure at Port or Airport	15	2	9
6. Others	4	3	5

**(4) 税関の言い分はどの程度あてはまりますか？**

輸入手続きにおいて、通関の手続きだけではなく、その前後に種々の手続きや作業が存在する。それらのいずれも滞りなくおこなわれることが重要で、たとえば (A) 通関終了後に引き取りの手配が遅れて貨物が構内に残されたり、(B) 通関書類にミスがあり訂正に時間がかかったり、(C) 現物検査のために係官が到着してもコンテナを開けるための準備が整っていなかったりするケースがあると税関職員から指摘があった。そこで利用者側にとって、このようなケースがどの程度存在し、税関の主張にどの程度同意できるかを質問した。

まず(A)通関終了後に引き取りの手配が遅れる可能性に関しては、ほとんどの回答者は強く否定し、全体で約90%が否定した。これに対して、(B) の通関書類にミスがあり、申告側の担当者が不慣れであるケースは、比較的多くの回答者が可能性ありと返答している。結果的に彼ら利用者側にも50%以上の責任があると答えた回答者の数は全体で20%近くにのぼった。(表、中段網かけ部分の合計19%)

**Table: & Figure: Degree of agreement by users to contentions of the Customs**

	Less than 30%	30-50%	50%	50-70%	Over 70%	Total Response
A. Consignees are slow to pull-out ?	89%	8%	3%	1%	0%	80
B. Mistakes in Documents ?	64%	18%	15%	1%	3%	80
C. Preparations to physical inspections?	76%	12%	8%	4%	0%	76

(C) 現物検査のために担当官が到着してもコンテナを開けるための準備が整っていないケースについては、利用者側の不備を若干自覚しつつも(約25%)、指名された税関担当官が詰め所にいないため、探し回るケースの方が多いと反論する回答者が数多く存在

した。検査準備としてコンテナを検査場所に移動するためには港湾荷役業者に依頼する必要があり、それらの手続きに慣れていない業者にとっては時間もコストも負担が大きい。

#### (5) 他の省庁とのコミュニケーション

税関以外にも輸出入のコントロールに係わる役所は多い。下の表にあるように商工省が産業政策に関する法令を発効するために、それに関連する製品の輸出入は規制の対象となり許可や登録が求められることとなる。その結果60%以上の回答者が、商工省を関連省庁の中では最も重要かつ手続きの困難な省庁として認識している。

**Table: Department identified as difficult to communicate**

Deprindag (Ministry of Trade & Industry)	53	63%
DJ Bea dan Cukai (Directorate General of Customs & Excise)	48	57%
B POM (Agency for Food & Drug Supervision)	18	21%
Deptan (Ministry of Agriculture)	11	13%
Depkes (Ministry of Health)	10	12%
Dephut (Ministry of Forestry)	8	10%
BKPM (Capital Investment Coordination Board)	7	8%

また、表には含まれていないが、港湾公社 (PELINDO-2) やJICT、ガルルーダやJASなど、港湾や空港の運営会社や荷役会社における官僚機構の弊害を指摘する意見もあった。

もし、コミュニケーションが取りやすくなった場合どのようなメリットが考えられるか質問したところ、約80%の回答者が手続きのための時間とコストの削減に役立つと回答したほか、3分の1以上の回答者が簡素化や書類の重複の解消に役立つと回答している。

**Table: Expected improvements by smooth communication with above departments**

Items to be expected	No. of respondents	Ratio
Processing time will be minimized	69	82%
Less costly	62	74%
Documentation will be less	39	46%
Duplication of documents will be avoided	29	35%

#### (6) インフラ整備に関して

インフラ整備はなかなか進んでいないとして利用者からの不満の声が高い中で、過半数の評価を得たのは銀行での支払いのシステムであった。同時にまだまだ改善の余地があるとの指摘も存在する。ヤードや上屋が改善したと回答する人も約30%程度あった。

**Table: Recent improvements of infrastructures recognized by the users**

Item of improvements	Response	Ratio
Banking and payment system have improved (with EDI system)	52	62%
Yard condition inside the port area has been improved	25	30%
Warehouses are improved.	21	25%
Security has been improved.	17	20%
Parking area has been improved.	13	15%
Road has improved outside the port area	13	15%
Lighting system has improved.	11	13%
Bonded area and its system have been improved.	10	12%
Sign system and area guidance are improved	6	7%
Others	5	6%

次に、インフラ面での改善要望の高い項目としては、保安面55%と人材教育54%があがっている。空港の場合、照明が暗くセキュリティ上監視が行き届かない面も懸念されている。また、アクセスロードの改善は、業界を始め多くの人が長年間希望を出してきた事項で、今回も50%近い回答者の要望として再認識しておく必要がある。また倉庫等上屋の改善とヤードの拡張も整備対象として早急に対応が期待される事項である。

**Table: Request for the improvement of facilities and trade system**

Item of request	Response	Ratio
Security to be improved	46	55%
Officers need to be trained for enforcement of law.	45	54%
Access Road outside the port area needs to be improved	39	46%
Warehouses needs to be upgraded	37	44%
Organization needs to be changed in order to deal with the recent EDI development	34	40%
Bonded area and its system need to be better prepared	27	32%
Yard inside the port area needs to be enlarged	26	31%
Number of officers need to be increased.	24	29%
Parking needs to be increased	23	27%
Lighting needs to be improved	20	24%
Others	12	14%

保税地域における規制や通関手続きへの対応は、港湾も空港も今後の発展を考慮するとき、リスク管理を損なわない限りにおいて、利用者の利便を優先して税関サービスを拡張すべき分野であり、柔軟な対応が期待されている。

調査内容として掲げたそれぞれのテーマについて、次のようにまとめることができる。

- 1) 税関改革の評価については、税関の改善努力は利用者の賛同を得ているものの、さらなる改善が期待されている。税関EDIの導入やウェブサイトの向上、関税の支払い手続きの改善などが評価されている一方、ブロッキングや現物検査、金曜日の勤務状況など検査官の活動分野において問題が存在する。
- 2) EDIの現状と評価においては人の関与とシステムに対応した組織の体勢になっていないため、不測の事態に対応できない現状や、情報インフラの弱さなどEDIの効果を十分実現するだけの周辺環境が整っていないことが問題として指摘されている。
- 3) 通関における問題事例と原因の分析では、規則を運用する準備が十分整っていないまま実施している現状が浮かび上がっており、税関職員の研修や実務教育をはじめとして、利用者への公示の徹底、関連省庁との情報交換など、コミュニケーションの向上が緊急の課題となっている。
- 4) 税関以外の政府機関の問題としては、商工省が官庁としては最も課題の大きい機関としてあげられており、コミュニケーションが取りやすくなった場合、貿易円滑化に取って大変大きな効果があると回答者は指摘している。
- 5) 物流関連施設（インフラ）の整備に関しては、支払いシステムの改善が評価を得ている反面、多くの利用者がセキュリティや施設の運営に関して改善の希望を寄せている。



## 2.5 タイとマレーシアにおける貿易環境との比較調査

現地調査の期間内に短機関ながら、タイとマレーシアにてそれぞれ2日ずつ、貿易環境の現状に関してインタビュー調査を行なった。この調査によってそれぞれの国における経験や情報を、インドネシアの貿易環境改善に関する提言に活用することを目的としている。

### (1) タイとマレーシアにおける貿易環境の現状

- 1) ASEANなどの合意に基づき、貿易円滑化のための優先策（グリーンレーン）などは各国で実施されており、その結果、通関処理にかかる時間の短縮が近年実現されている。EDIも同様に各国で実施されており、インドネシアほど開発段階は進んでないものの、その活用においては、すでに十分、貿易円滑化に貢献している。
- 2) 関税率はタイやマレーシアでは自国内産業保護の目的で、インドネシアより高いと考えられるが、それらに関する批判は今回のインタビューではほとんどなかった。その理由は、今回のインタビュー先の企業が関税特惠地区に立地する輸出目的の加工工場などが中心であったことや、何か問題が発生したときにはすばやく処理できる体制が税関をはじめ各政府機関に確立されてきているためであると考えられる。
- 3) タイやマレーシアでは、輸入貨物は100%現物検査とされているが、実情はエアカーゴの場合5%程度の貨物が精査されるだけで、他は形式的なものとなっており、検査のために貨物が滞るような事態は発生していない。
- 4) 金曜日の礼拝に由来する税関の業務の滞りは、一部マレーシアにおいては問題視する指摘も残ってはいるが、インドネシアほど大きな問題とはなっていない。これは約5年ほど前からの業務行動改善の政府方針が功を奏しているためと考えられ、政治トップのリーダーシップの成果であると考えられる。ちなみにタイではこのような問題はない。
- 5) タイやマレーシアの税関職員は法律や規則の施行に関して十分教育を受けており、担当者によって主張や要求書類が代わることはない。しかし、通関規則の公布はいつも突然で、民間事業者がそれらの変更に対応できる時間がないという批判がある。
- 6) 通関や貿易にかかわる民間事業者と税関との定例会議はタイもマレーシアも開催しており、インドネシアと同様であるが、日常業務において発生するほとんどの問題は現場のオフィスの対応によって解決しているために、会議は懇親会的な雰囲気の間となっている。その他、ポリシーを議論する省庁合同の会議があり、そこで民間側からの要望や政府の方針を検討している。
- 7) タイやマレーシアでは港湾や空港の隣接地に特惠関税地区を設置して外国企業の誘致を行っており、それらの地区では通関や消費税等の手続き、支払いが免除されていることから、貨物を自由に搬入搬出し、製造活動ができる。保税の扱い等がインドネシアと比較して民業支援の観点に立っている印象がある。



## (2) タイにおける貿易円滑化促進にかかわる特記事項

- 1) 第二ポートシステムとして建設されたレムチャバン港はラッカバン内陸デポとともにバンコク港の補完港として目覚ましい活動成果を挙げている。荷揚げされた貨物は保税区域であるデポにすぐ搬入され、そこで通関処理が行なわれる。これにより計画貨物の2倍近いコンテナ貨物を荷役することが可能となっている。
- 2) ラッカバン内陸コンテナデポは、首都圏の外郭環状道路と港湾への高速道路の結節点に位置し、バンコク都市部と北部周辺の工業団地からの貨物を搬送するための中心（ハブ）となっている。
- 3) レムチャバン港とラッカバン内陸デポは鉄道と高速道路の両方でつながれており、対国有鉄道が一日13往復して貨物を運んでいるものの、単線で荷役効率が十分ではないことから、大多数のコンテナはトレーラーにて輸送されている。
- 4) バンコクでは輸出入バランスが輸出に大きく偏っており、全体では輸入量の倍を海上貨物として輸出しているため、コンテナの不足が発生している。なかには輸入量の4倍に達する企業もある。

## (3) マレーシアにおける貿易円滑化促進にかかわる特記事項

- 1) インフラの整備・計画においては港湾・空港ともに将来を見越した規模の大きな最新鋭の設備を整えており、港湾においてはポートケランがエバーグリーン、タンジュンプラバスがマースクのアジアのハブとしてコンテナ輸送の基地となっている。クアラルンプール国際空港はその施設の容量と業務効率ゆえにタイからの貨物を陸上と空輸で受け、ヨーロッパやアメリカへのトランシップハブとして機能している一面も持つようになってきている。
- 2) マレーシア政府は1990年から港湾や空港の隣接地に自由貿易地区を設定して投資を誘導する政策を採っている。
- 3) ポートケランでは、税関のEDIである税関情報システム（CIS）を融合する形で、ポートケラン・コミュニティ・サービス（PKCS）を稼働させており、現状では港湾が主導する形でIT化が進んでいる。税関は遅れを取り戻すため、インドネシア税関にEDIの開発に関して教えを請う意向である。

(4) 貿易環境の各国比較

インドネシア、マレーシア、タイの3国の貿易環境比較を、手続き面、港湾施設面、空港施設面から比較した。詳細は次の3表に見られるように各国それぞれ特徴がある。

Table 2.5.2 Comparison of Trade Related Procedures

	Indonesia	Malaysia	Thailand
業務時間	7.30 – 17.00 for import, 24 hours for export	7.00 – 17.00 for import, 24 hours for export 6.00 – 22.00 at land border	7.00 – 17.00 for import, 24 hours for export at airport and Laem Chabang Seaport 7.00 – 23.00 at land border
通関申告者の 選別に関して	レッド、グリーン、プライオリティの 区分けがなされており、円滑化の ためにプライオリティの制度が近年 新たに設けられ、リスク管理の 成果として業務円滑化に寄与し ている。	インドネシアと同様、レッド、グリーン の区分けがなされている。	レッド、グリーンの区分けはあるが 検査内容に大きな違いがない上、 申告者がレーンを選択する方式で あること、グリーンの場合に事後 調査等が厳しくなることから、ほと んどの申告者はレッドを選択して いる。 優良輸入者は税関の認定により、 優遇措置を受けることができる。
税関 EDI の特徴	EDI は 1997 年に開始され、その 後 2003 年 4 月に輸入通関業務 が、翌 2004 年 5 月からは輸出業 務がシステム化された。これら EDI による税関業務の近代化は 税関改革の一環として導入され た。実施に先立ち輸入者登録を 始め、さまざまなデータベースが 作成され、通関業務の円滑化とリ スクコントロールのバランスを実現 することが目標とされている。	1992 に開始され、港湾 EDI や空 港 EDI に接続する形態のシステ ムとして開発された。税関はカス タムズ・インフォメーション・シス テム(CIS)として通関業務用のシス テムを開発したが、業務の 50% が電子化されたに過ぎず、残りは 手作業として残っている。現在は 他の省庁と連携を取り、貿易関連 情報のフォーマットの統一などを 始めている。	原則として EDI による申告が義務 化されているが、プリントアウトの 提出が申告時に求められるため に、EDI がシステムとして機能し ているとは言いがたい。 港湾 EDI と税関との接続も実現し ていない。 輸出貨物に関しては EDI による 申告が手続きの迅速化を実現し ていると評価する向きもある。
EDI の 接続方式	税関申告を行うために(株)EDI もし くは(株)パラバにメンバーとして入 会し、ソフトウェアを購入して EDI 専用回線による接続サービスが 受けられるようになる。 税関と港湾は、まだ EDI によって 接続されていない。	EDI は(株)ダガンネット(Dagang Net)によって接続されており、デ ータ処理は主要な港湾や空港に て行われている。ポートケラン、ジ ョホール、KL 国際空港そして税 関本部に情報処理設備が設置さ れている。	(株)トレードサイアム(Trade Siam) によって接続サービスが行われ ているが、回線状況が十分な容 量を備えていないため、接続中 の切断やサーバーのストップなど が起りやすい。
EDI の 開発に関して	システムは関税局内部の IT 部門 が開発のコンセプトデザインを行 ない、(株)シインドサットによって プログラム開発が行われた。	税関 EDI はインハウスで開発を 進め、港湾や空港の EDI システ ムと接続する形で税関業務に利 用されている。	通関申告は書面によるものとな っており、EDI で申告書を送付す ることは書面の補完的な役割にと どまっている。 また、主要港でもレムチャバンな どはまだ通関の EDI による処理 は行なわれていない。
ウェブサイト	最近ウェブサイトは充実し、さま ざまな情報が掲載されるようにな ったと利用者から評価されている。 しかし情報インフラが弱いのでウ ェブページの表示に時間がかかる など難点がある。	税関内部の職員が港湾や空港の システムに対応するよう設計や改 良を行なっている。現在はまだ開 発を検討している段階である。	ウェブサイトはまだ開発段階で あり、円滑化のために十分活用さ れるまでにはいたっていない。
関税の電子的支 払い Electric Fund Transfer (EFT)	電子的支払いが可能ではあるが、 支払証明書の提出義務があるこ とから、普及していない。また、銀行 の負担が入金報告を財務省に行 うにあたり 3 つの方法で行う必要 があることから、入金締切時間が 早く設定される傾向にある。1) 税関 へは EDI にて、2) 国税局へは MP3 にて、3) 予算局へは SISPEN に てそれぞれ報告する。	ダガンネットを使って支払いを電 子的に行うことが可能である。 港湾利用者の 95%が電子的支払 いを経験しているが、空港利用 者は 10%にとどまっている。ワン ストップサービスセンターは KL 国 際空港の敷地内にあり、24 時間 利用となっている。	電子的な支払いはまだ行われて いない。
利用者・関係者 との協調・連携	定期的なミーティングが行なわれ ているが、利用者からは法律や 規則の変更時に、より緊密な連絡 が必要との意見がある。	定期的なミーティングが行なわれ ており、利用者はその成果に満 足しているようである。しかし規則 が予告なしに変更されたりする ことがあり、不満はまだ残っている。	定期的なミーティングが行なわれ ているが詳細な内容まで検討す るものとはなっていない。 事後調査が頻繁に行なわれる傾 向にある。