

3. 現状分析と改善への障害確認

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 改善戦略策定上の基本的目標

インドネシアは、その長期の諸戦略が効果を表わすまでは、自国のコスト競争力を損なってはいけない。貿易円滑化行動計画を策定する上での基本的目的は、AFTA、APEC、WTOの枠組みに支えられる地域的、多角的市場展開の利点を享受出来るまでに強い、貿易取引上の国家コスト競争力を実現することであろう。

同時に、ますます地球規模化する世界のビジネス構造の下で、国際貿易取引に係わる全ての公的サービスにおいて、近隣諸国を凌駕する透明性、利便性、利用者都合重視（ユーザー・フレンドリネス）、法的安定性、併せて将来を見通したインフラストラクチャーの展開——こうしたことが外国・国内貿易業者の信頼を勝ち得るための最低必要条件であろう。ましてやインドネシアがアジア太平洋での貿易ハブの一つとして発展するとすれば、これらは絶対に必要となる。

インドネシアはその市場開放と貿易円滑化に向けての一連の努力を真剣に行ってきた。しかし、国際貿易市場での現下の諸展開に照らして観れば、貿易円滑化への更に多くの前向きな改善が必要と、言えるのではなかろうか。

例えば、(第2章で見た通り) APECの貿易円滑化行動計画(Action Plan)は次の4分野をカバーしている：物の動き（税関、港湾、検疫その他同種の手続きを含む）；基準・認証；人の動きやすさ(mobility)；電子商取引(e-commerce)。これは即ち、ある特定の国がこれらの目標をより早く達成すれば、その国の輸出・輸入がそれだけ速く進むことを意味する。インドネシアがこうした行動/手段の選択肢メニューから自己の戦略目標を重大な国家目標として前向きに(IMF合意について一部に見られた服従——compliance——という受動的姿勢でなく) 選択して行くことが、重要と思われる。

3.1.2 貿易円滑化の行動・手法

(この項ではAPECの2002年大臣会合で確認された行動選択肢メニューを引用表示している。)

3.1.3 関係各官庁の改善計画

(1) 工業商業省

産業再活性化・産業発展計画の一部として、工業商業省は対外貿易再活性化・発展に関して多方面の重要な新機軸を推進してきている。その中で特に貿易円滑化に係わるものとしては、次の4件が挙げられよう。

- 1) 国際公約(AFTA, APEC, WTO)に従い貿易政策を調和させ、
- 2) 非伝統的市場に浸透し、探求し、

- 3) 二国間交渉を用い自由貿易協定を創始して、カウンタートレード枠組みを利用し、
- 4) 公正競争政策を一貫して適用する。

また同省がそのホームページで、産業再活性化計画、産業発展計画といった主要な政策事項／計画の冒頭に、大統領令 54/2002——国際市場での競争力を増加すべく、物の流れと配送を改善する組織化され調和のとれた諸手段を政府当局が採ることを許す趣旨——を記載していることは、注目に値しよう。

貿易円滑化に関する同省活動中での他の懸案事項としては、「貿易法 (Trade Law)」の制定があると理解されている。

(2) 関税消費税総局 (財務省)

貿易円滑化の当事者として DGCE は、関係コストを下げ、効率的で透明、予見可能で、かつ親しみやすい税関サービスを創り出すことによって、物品が国際的に円滑に流れるようにする期待が自分に寄せられていることを、十分認識している。

インドネシアの税関手続きは、HS 条約、情報の公共利用可能性、WTO 評価協定、TRIPS、明確な異議申し立て規定、品目分類事前判定システム、仮輸入やリスクマネジメントに関して、他の APEC 主要メンバー国と同様に進歩してきている。

DGCE の最近の “Strategy Paper” は、自発的手段を次の各項の通り示している。

- 1) チャンネル決定新システム (優先チャンネル——ゴールド・カード、緑チャンネル、赤チャンネル) の正当性立証、
- 2) 支払いシステムの改善、
- 3) 物品引渡しシステムの改善、
- 4) DGCE の情報システムの改善。

(3) IMF 前後の経済政策パッケージ、(通称) “白書”

貿易円滑化に関係する多くの政策と行動が (係わり方の程度は区々であるが)、おもに第 3 部「投資、輸出、および雇用計画と雇用創出」に含まれている。白書のパッケージは 2003 年 9 月から適用され、2004 年 5 月末時点で政府は (IMF も) それら政策・運営手法の実行に十分な進歩があったと、評価している。例えば、大統領令 87 号/2003 に基づく “投資・輸出ナショナルチーム” は、大統領の直接司会の下に主要閣僚により構成され、輸出促進に関しては国別アプローチ、商品別アプローチの両様の手法で推進した。

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

下記 8 事項について政府の一層の留意、或いは迅速な行動が望ましいと言えるのではなからうか。

(1) 大統領令 54 号/2002 と向後の実行

スムーズな貨物の流れが国の国際競争力を涵養してゆく上での鍵となる要因であるとの認識を、インドネシア政府全体として再確認することが、基幹的重要事項と見える。

大統領令 54 号/2002 の文言が次の通りであったことを諸省が想起することが、この際重

要であろう：

“——コーディネーション・チームが任命される；

- i. 輸出・輸入品とその輸送用具とに係わる法規違反に対する法強制の円滑度増進努力をコーディネートし、
- ii. 全ての種類の密輸を撲滅する努力の増進をコーディネートし、
- iii. 物品の輸出・輸入の円滑を増進する戦略形成をコーディネートし、
- iv. 輸出・輸入物品の流れの円滑を増進する諸活動の、企画・実行、さらに評価をコーディネートする。—— “

上記 i 項と ii 項は熱意をもって行われてきている一方、iii 項、iv 項には更に多くの注意が必要と見える。(例えば“白書”の中で大統領令 54 号/2002 は、“密輸入・密輸出阻止のコーディネーション増進”に関して言及されているだけである。)

工業製品全体の国際競争力を涵養するためには、大統領令 54 号/2002 の全体ビジョンが再確認され、輸出・輸入実行上の全般的ロジスティクス・システムの構築が、陸・海・空に広がる不可欠なインフラストラクチャの構築として、国家貿易産業政策形成の中核に据えられることが、インドネシアにとって不可欠な重要事であろう。

(2) 貿易法 (Trade Law) —— 早期制定が望まれる。

この法律原案は国内・国際通商の殆ど全ての面に簡潔な語句で及んでいるので、来るべき新法は、それに引き続いて大きな数の関連法・規則が導入・改定されることを促進する貿易規則基本法として期待されつつ生まれることが、明らかである。これは其処から向後無数の樹や枝が生じねばならぬ基本法であるから、出来るだけ速い法制定が望まれる。

国際貿易に関して、自由貿易地域 (36 条)、知的所有権 (71-73 条)、電子取引 (74-82 条) といった事項が全て原案に含まれていることに、注目の要がある。これらの事項に付いては、以下の (3)、(5)、(6) 項で個別に記述する。

(3) 自由貿易地域

貿易法原案 (36 条) は、自由貿易地域は“税関地域と離れ(separate from), 従って輸入税、付加価値税、売上税から自由”と言っているが、これは法 36/2000 “自由貿易地域および自由港”のまさに同じ規定に倣うものである。

これは政府規則 33/1996 “保税保管場所 (Bonded Stockpiling Sites)”中の文言“保税保管場所は、税関地域内の (within) 建物、または場所”という規定と明らかな対称をなしている。

この原案 36 条は、現行の保税システムとは少し違う新しい地域的システムを広めることにより、経済成長と今後のインドネシアの発展を刺激する一つ的手段として、注目の要があるのではなかろうか。

(注記) マレーシアは 1990 年自由地域法で、積極的な自由地域を導入した。即ち、この新法による主要変更点は、工業生産活動に加えて、法の適用範囲を、商業諸活動に拡張したことと、自由地域の特権を非居住者 (外国企業) にも利用可能としたことにある。自由地域は、-1967 年関税法に規定さ

れている特定物品の輸入・輸出禁止を除いては — 主たる税関地域の
外側の場所であると、法中で、見做されている。

タイもまた、製品があたかも外国で作られるかのごとき事業環境を創出
することで、タイ国内での生産に伴う一定の不利な状態を除去する新た
なタイプの自由地域プログラムを、導入済みである。

(4) 税関手続きの一層の進歩

インドネシアの税関手続きは最近かなり単純化、明快化、効率化されているが、DGCE
の現行システム、設備は互いに別々に開発されて繋がってはず、また、他の政府機関の
必要や、さらに、物品とサービスの国際サプライ・チェーンの中での汎用性を含めて、
技術の使用についての中期・長期ビジョンを見直し、練り直す緊急の必要があると、
指摘されている。

(5) 知的所有権 (IPRs)

知的所有権に関する協定 (TRIPs) に従うべく、1997 年、著作権、特許権、トレードマ
ークそれぞれに就いての 3 法が公布された。近年その他の IPR 関係、即ち、工業デザイ
ン、集積回路間隔デザイン、通商機密の 3 法が議会を通過した。

一方では然し、決定的に重要なのは、第 3 者による IPR 侵害の際に即座の矯正策を供給
する法的、制度的能力である。また新しい IPR 諸法の立法的細目は大部分が運用規則に
残されていると指摘されている。IPR 諸法を厳しく適用し、強制する効率と力強さの涵
養が望まれる。

(6) 電子取引

貿易法原案は、電子取引について 9 ヶ条 (74 条—82 条) を持って、電子取引の法的力が
口頭あるいは紙によりなされた取引と同等に強いことを裏書き、電子署名を要求し、デ
ータと情報を紙の書類の場合と同じ期間保存すること、その他を求めている。

これらの規定は全て不可欠であるが、インドネシアが来るべき国際電子商取引体制を最
大限に活用するには、多量の、より詳細な規則、指針をこれから確立せねばならぬ。

(7) 競争法適用の発展

“白書”にも“2005—2006 年過渡期プラン (Transition Plan)”にも、競争法・1999 年法
5 号“独占的行為と不公正な事業競争禁止について”への言及は無い。

貿易自由化の文脈で、WTO では、もし諸国が貿易自由化の利益を享受しようとするなら
競争政策が不可欠であると、考えられている。

競争法適用の重要性、競争的風土の構築、競争法・政策の利益に対する公共的認識——
これらを強調することに、政府は一層の留意を求められる。

(8) 輸出・輸入過程への“ワン・ストップ”(シングル・ウインドウ) 法システムの導入 に向けて

このシステムが望ましいのは自明の理であるが、多くの前提条件がまず満たされねばな
らぬ。例えば次の諸事項である。

- 1) 行政機関事務所での全面的ビジネス・プロセス見直しに基づく、申請書式と要求される情報項目との縮小または廃止、
- 2) 政府諸機関の間にネットワークを構築することにより、同一申請書式の関係省庁間での最大限共通使用、
- 3) FAL 条約に従う申請書式の国際標準化、
- 4) 電子データによる申請の一般ルール化、
- 5) UN/EDIFACT 或いは他の標準電子フォーマットに基づく国際的に互換性のあるデータの採用、
- 6) 電子商取引と ICT ビジネス・アプリケーションとの、事業者の日常業務への寄与の最大化。

上記に鑑みて、一国の国際貿易・輸送円滑化に役立つ“ワン・ストップ”サービスの確立には、適当な役所間コーディネーション・ユニットを通じた全政府機関の間の効率的で有効なコーディネーションと協力とが、決定的に重要かと思われる。

3.2 貿易・通関関連の問題点

インドネシア国財務省関税局は貿易関連事業者との対話を定期的を開催しており、ジャカルタジャパンクラブ（JJC）とも2002年2月に貿易手続き円滑化の会合が行なわれ、おもなテーマとして下記の諸点が協議され、それぞれに関して、税関側の円滑化に向けた取り組みが将来に向けて示された。2年後改善が進んでいるのかを利用者を中心にインタビューしたところ、改善が不十分なままであったり、一時は改善されてもまたすぐに元に戻ってしまったりした例が多い。通関に関する問題点をまとめておくこととする。

(1) 通関処理および職員にかかわる問題点

規則や新法案の施行に関しておもに3つの問題が指摘できる。1) 税関担当官により、同一事態に関する解釈、指導の内容が異なり、統一性がない。2) 新規則、内部通達が発効する際、その周知期間が短過ぎ、あるいは発効後の日付にて関係者に書面にて周知される状況であり対応が遅れざるを得ない。3) 税関内部での情報伝達が十分でないため、税関の官吏が規則の変更や新たな法案などを知らないことがある。JJCへの回答として、新規則発効の場合、税関としてもできる限り、事前周知を行ない、情報の提供に関しては、さらに税関ウェブサイトを活用し、周知することとなっており、一部改善されてきたと評価する意見もあるが、総じてまだ十分とはいえないのが現状である。この背景には日本における関税6法のような基本法の整備がなされていない状況が指摘できる。

職務状況等に関しては1) サイン権限者不在時の許認可認証がまったく機能しなくなり、代理認証を行わないため各種税関認証業務が滞る。JJCとの会合においては各認証において認証権限者とともに第二認証権限者を設置するという回答を得ているが一向にその気配がない。2) 現物検査が指示されても検査官が不在であることが多く、検査業務実施までに多大な労力と時間がかかる。金曜日の業務停滞も同様である。3) 通関業務における種々の申請において、申請者は非公式費用を要求されることが常態化しているが、要求のための手段として緩慢な職務スタイルが形成されているのではないかと疑ってしまうほどである。

また軽微な誤記を訂正しようとしても、申告書を全部書き換えるような処置となったり、前回の提出分を意図的な誤記と解する検査官もいるようで、関税等の国家税収に関わる誤謬以外は輸入者念書等にてスムーズな通関業務を実現すべきであり、一般的な対応マニュアルが必要と考えられる。

(2) EDI 関連の問題点

EDI の本格的な導入が始まったころは混乱もあったものの、最近はやまってきたと一般的に評価されているが、基本的なEDIの活用方法に関して、いくつかの問題点が指摘されている。

1) 輸入通関業務におけるブロッキング(申告拒否)措置は、その原因が輸出者住所記載ミス等の軽微な誤謬であっても突然行使されることがあり申告者を苦しめる原因となっている。さらにブロッキングの根源となる更正通知が回答期限直前に輸入者に到着するため、抗弁の機会がないままブロックが開始されることが多い。

2) HS コードの事前教示制度。輸入貨物の税率査定につき、税関ホームページには事前教示機能があるにも関わらず、ほぼ機能していない。これに対しては、「速やかに返答するよう、努力する」との回答を得ているが機能したとの意見は聞かない。

3) EDIが実施された後も、全ての船積書類がオリジナルを要求されているが、国際標準を考慮してコピーも認めるべきであろう。

(3) 金曜日の問題

通常金曜日は業務が滞りがちとなるため問題が発生する曜日として認識されているが、その内容はおもに2つある。ひとつはイスラムの男性にとって大きな礼拝が昼に行なわれるためその前後、準備時間を含めて、業務が滞ることと、もうひとつは為替の換算レートが週末で切り替わってしまうため、金曜日の支払いに遅れると、書類の変更を余儀なくされることである。

関税の計算は支払いを行なった日を基準としているため、金曜日に支払いを完了していれば、書類の提出が月曜日となっても問題はないが、通常書類を作成し、計算を行なって支払いをするため、月曜日の支払いとなることがある。この場合は新たな為替レートで計算を行なうことが求められる。なお、タンジュンプリオク内のバンクマンディリなどは土曜日にも業務を行っており、こちらに支払いをすれば書類の提出は月曜日となっても金額の変更は必要ない。現地スタッフを雇用して業務を行なう場合、当人も礼拝に行ったり、土曜日は休日であったりして、週末は業務全体が滞る。

(4) 行政サービス料(PNBP)

EDI通関の実施に伴って2004年5月から発効された制度で、EDIなどの行政サービス改善に関して利用者にも負担を求める目的で設定されたものである。2003年のIMFの勧告の中に、EDIを継続的に維持し発展させるために、1) 特別基金を設置し、2) 10ドル均等料金の賦課、が記述されている。

現状では、10ドルの利用料の賦課だけは実施されたものの、特別基金を設置して徴収資金を運営するような制度にはなっていない。すべて国庫の一般会計の歳入として処理されることとなっているため、本来の目的に使われるという保障は失われている。

(5) 関税の払戻し

輸出目的の輸入や輸出用製品の材料購入の際の消費税などは免税となり、申告により2ヶ月以内に還付が受けられることとなっているが、手続きに一年以上かかったり、本来の額の還付が受けられなかったりするとクレームが製造業者から出されている。アパレルの場合、生地を輸入すると40%の輸入税がかかりその還付に時間がかかると、工場の資金繰りに大きな影響を与える。

これは関税消費税総局だけではなく国税総局や予算局などとも連動して改善を検討すべき問題であり、還付の手続きを規定どおり進めるよう責任の明確化と手続きの円滑化を行うことが重要である。

3.3 通関処理の円滑化と利用者へのサービス

(1) 通関処理の改善

国際的に貿易の円滑化を促進するため、特にアセアン域内貿易関税に関してはWCOや世界銀行などの支援のもとに、インドネシアでもさまざまな改善努力がなされている。EDIの導入はその成果のひとつであり、業務の迅速化、透明性と標準化などが図られている。

これらの円滑化努力と同時に、税率評価や不正貿易防止のためのリスク管理においても改善の努力がなされており、国際貿易における安全確保が重要な課題となっている。改善目標として次の諸点が、今後の課題と考えられる。

- 1) データベースを改善・更新することにより業務の迅速性と透明性を確保することがさらに求められる。データベースには輸入者登録、輸出者登録、商品データ、関税計算表など利用者が理解しやすいものとする必要がある。
- 2) ウェブサイトや刊行物にて、通関処理にかかわる標準時間の開示などを行ない、民間事業者にとって通関時間の予見可能性を高めることが重要である。また、それぞれの業務の責任者を開示することにより、業務に支障が生じたときに問い合わせができるようにすることも必要である。(マレーシアの空港には各部署に額入りで表示されていた。)
- 3) 税関職員の金曜日問題や権限委譲問題に関しては現場レベルで十分実施されているかどうか監督し、民間事業者からの評価を第3者評価として定期的に行なう。
- 4) 規則の適用や解釈の統一、普及に関する新たな組織を新設し、税関職員および利用者の啓蒙を行なう。業務内容としては次のようなものが考えられる。
 - a) 規則の背景や解釈、適用方法を解説し、標準業務仕様書のようなもので職務にあたる際の考え方の原則を解説したものを作成し、規則の適用が税関担当官の間で統一性をもったものとなるようにする。また問題解決の事例集を編集し、税関内部のみならず一般も買い求めることができるようにする。
 - b) 新規則、内部通達が発効する際には、事前通知をウェブページや新聞紙上などで行なうことを徹底し、対応ができるよう準備期間を確保する。
 - c) 相談カウンターにおける回答業務、および税関ホームページの事前教示機能を十分機能するよう運営する。
 - d) 通関手続きの講習を税関職員のみならず民間事業者に対して実施する。
 - e) 事後調査において見解の相違が発生したときや、法令に関する一般の苦情やアピールを受付け、解釈の判定を行なう。

(2) 税関業務のコアとしてのEDIの強化

現状の改善を確実なものとする意味で、EDIが紙の代わりとなって手続きを円滑化し、国際標準に基づく電子通関を確実な物とすることが業務改善に重要な役割を果たすと考え

られる。そして次のステップとして、データ収集や情報連携が必要となり、さらにはそれらのデータを加工し、業務方針に役立つものとして利用するよう計画することが考えられる。その際、重要となる点は次のようなものであると考えられる。

- a) EDIにおける現在のプログラム上の問題点や基本データベースの構築を完成し、24時間メンテナンスとシステムシャットダウンのときの対応をマニュアルとして整備することでEDIの信頼性を高める。これにより第一ステップとしてのEDIの完成と考える。
- b) 次にシステムの拡張性・延長性を高め関連情報のIT上での交換を可能とする。現在、商工省と財務省の間のIT上の情報連携は実施の準備中であるが、農業省、保健省など関連部署を広げて情報連携を高めるようにすることが求められる。
- c) EDIによる統計データをもとに、貿易および税関の活動が把握できる税関管理システムとして整備・拡充し、上級管理者に報告するとともに、法令の奏効や相談対応に関して、関連部署との連携が取れるよう整備する。

3.4 港湾インフラ整備と改善の要請

3.4.1 海上輸送に関する政策

(1) IMFの活動における経済政策パッケージの交通政策

2003年に政府は金融の安定とマクロ経済の成功で国家経済を拡張するための基礎作りをした。交通分野の役割は経済復興の進行を加速すること、と開発の成果をもっと広く公平に分配・浸透する。IMFモニタリングに関する経済政策パッケージに対し大統領指示令 No. 5/2003 では2004年5月の時点で進展した下記の3交通政策と行動計画が記述されている。

Table 3.4.1. Transportation Policy in Economic Policy Package with IMF Monitoring

Policy Measures	Action Plans
1). Rehabilitate the damaged transportation means and infrastructure and enhance the facility of inter-modes shifting	1). Road transportation: Continue the rehabilitation of East Sumatra highway and north Java Coastal Road. 2). Improve the transport of goods to and from the Tanjung Priok Port 3). Sea Transportation: Rehabilitate the port of Tanjung Priok Port
2). Develop transportation means and infrastructure in areas with large economic potential.	1). Road Transportation i) Extend highways in South Kalimantan, West Sulawesi, and Kalimantan Border area ii) Extend Jakarta Outer Ring Road
3). Enhance the participation of the private sector and the community in the provision of transportation means and infrastructure.	1). Propose revisions to Highway Law, Road Transportation Law, Sea Transportation Law.

Source: INPRES 5/2003 CMEA

(2) 海上輸送整備のため目標とする政策

1) 海上輸送の戦略的政策

海上輸送の能率を改善するために国際海運に関する法律No. 21/1992を修正し法律と規則の改正と、1993年の海事航路と船舶抵当権に関する国際条約の批准が必要である。

2) 港湾業務に関する戦略的政策

- i) 高い競争力をもって効率的な港湾業務を構築するために法律と規則を改正する。

- ii) 港湾規格による港湾運営の能率を向上すること、と近隣諸国の港湾基準となるような業務を遂行すること
 - iii) 役割と機能のヒラルキーによって明記された港湾が直面する挑戦に応じて港湾インフラを整備する。
 - iv) 港湾の商業分野の運営と整備では民間セクターの参加を通じ港湾開発の計画を作成する。
- 3) 保安に関する戦略的政策:
- i) 航行、港湾業務、海事救難を含む海運業の保安施設の信頼性と適切性を向上する、
 - ii) 船員の扶養を監視、訓練、検定の標準化に関する国際協定STCW 1995 と国際海事海運業コード (ISM code) と、船舶及び港湾施設の保安に関する国際協定コード (ISPS code) を含む国際規則を遂行する
- 4) タンジュンプリョク港の地位

タンジュンプリョク港は西ジャワ地域の産業活動を支援するために非常に重要な社会基盤としての役割を果たし、国際ハブ港湾の地位として機能し、アセアン域内で有力な港湾サービスを機能するように正しく運営されるべきである。

3.4.2 貿易促進を妨げる港湾関連要素の分析

インドネシアにおける貿易促進を妨げる主要要素を以下に箇条書きした。港湾に関連した要素は投資環境と非常に密接な関連があるので、その概要を記述する。

(1) 港湾料金

課税と租税は自由貿易にとって最も明確な障害である。自由貿易、特にAFTAでは関連諸国間で自由貿易活動が促進される。それが両国にとって持続的経済発展を達成できることになる。

(2) 製造費用

輸出貨物の製造費用が増加してきている。これは労務費の増加、電力費用、燃料費材料費部品の調達費用の増加による。

(3) 時間と費用面のロジステクシステム

港湾や道路の貨物輸送ロジステクで交通渋滞や非効率では、貿易貨物の信頼できる流通を妨げることとなる。ロジステクシステムの高い費用や、長時間の輸送は国際市場でインドネシアの製品の競争力が低下していくことになる。

1) 時間要素について

港湾内での貨物の移動、滞在時間が長く時間的信頼性がない、これは非能率的な船の操船、荷役業務、通関手続き、陸上輸送、数多い複雑な書類の提出による。通関に10日

以上かかることが報告されている。EDIシステムが有効に活用されていない。

2) 費用の要素について

港湾に関わるほとんどの経費、例えばステベ（沖仲仕）会社と荷主とで交渉して決めた荷役費用、ターミナル内の取扱費用、通関費用、はアセアンの他の港湾と比較して高い、時々非公式の費用の支払いを要求される。

(4) ヤードの保安

コンテナヤードでコンテナの盗難がまだ頻繁に報告されている。ターミナルにくる登録したコンテナと出て行くコンテナを検査・確認するために、固定式のX線のスキャンをターミナルのゲートに設置して中味を監視できるようにする必要がある。

(5) 銀行業務

銀行業務はまだ貧弱である。まだ多くの銀行が支払い能力に問題があるが、通関費用、港湾費用は銀行の口座を通じて支払っている。

税務事務所から銀行がタイプミスをして金額を間違えたり、送金者のコード番号、貨物の品目番号等を間違えたりするのを荷主に送る前に税務事務所が確認している。これも通関手続きに時間がかかる要素のひとつである。

(6) 基準化

港湾サービス、通関手続き、コンテナ、一般雑貨の荷役業務で国際基準に追いつくことに失敗することは貿易促進にとって障害となる。

(7) 貿易促進のインセンティブ

貿易活動を促進するために、総合的に税金を安くするシステム、あるいはインセンティブを与えるような政策がない。反面多数の地方政府は税収確保のために課税を強化していることは貿易活動を促進するのに大きな障害となる。

港湾周辺には自由貿易地区や輸出加工区がまだ開発されていない。こうした施設はアセアン諸国の港湾周辺には開発整備されている。こうした区域は新規の投資を誘致し、地元工業の利便性を引き出し、貿易の競争力を強化し、輸出促進のインセンティブを活性化することになる。

3.4.3 タンジュンプリョク港の現状分析

(1) 港湾インフラと施設の欠陥点の選別

1) 港湾施設の欠陥点

タンジュンプリョク港の現在の施設の物理的配置状況はオランダの植民地時代に開発された状況とほとんど変わっていない。そして港湾の荷役効率性は他のアセアン諸国の主要港湾と比較すると次第に悪化している。

i) 決定的な問題点

現状のタンジュンプリョク港が直面している決定的な問題点は以下の点である。

- 港湾を通じて貨物の移動に迅速性と信頼性に欠ける
- 貨物取り扱いに安全性と保安に欠ける
- 貨物需要に対応した港湾施設と空間不足
- 透明で公平な料金設定に欠ける

ii) 問題点の原因

- a) 浅い水深の進入航路は一方通行のため船舶航行の容量が制約されているため近年大型したコンテナ船が出入港できない、のとその結果、船が出入港を待つため、船の接岸時間が長くなった原因となっている。そのことは2.3.3章で輸入貨物の所要時間計測結果でも詳細に現れている。
- b) 港湾と港湾背後地にある工業団地と結ぶ内陸運輸のアクセス道路の容量が制限している結果、都市道路、港湾内道路で酷い道路渋滞を起こしている。
- c) 無秩序な土地利用開発したために現在、港湾運営に必要な用地が制限されている
- d) 埠頭背後のヤード容量が不足しているため荷役業務の能率性と生産性(特に輸出入コンテナについて)が低下。
- e) 貿易施設を運用する制度上の欠陥、例えばそれぞれの政府関係機関が通関のために膨大な量の書類を要求することによる非能率な通関手続き、非能率で弾力性のないターミナルオペレーションシステム、非能率なEDIシステム等がある。

その結果、このままの状況で港湾施設と運営能率を改善しないでいると、港湾の生産性は次第に停滞することになる。

2) タイとマレーシアの港湾運営とサービスの比較

i) 港湾の生産性

近隣のアセアン主要港湾である、タイのレンチャバン港では2002年にコンテナを266万TEU取り扱った。そこでは既に2000年からフェーズ2事業として更に340万TEU扱えるように1800メートルの埠頭の拡張を計画している。(全体で約600万TEUのコンテナを取り扱う計画)。

マレーシアのポートケラン港では2003年に384万TEUのコンテナを扱った。そこでは既にポートケラン港のプラウインダー地区にある西港湾をマラッカ海峡に向かって6バース、延長2000メートルで300万TEUのコンテナを扱うような拡張を計画している。

近隣のアセアン諸国の主要港湾では活発な将来開発プログラムを計画して、生産性の向上を目指している状況を考慮すると、タンジュンプリョク港が港湾施設・運営能率を改

善しないであると近隣諸国から取り残され、港湾機能が近い将来停止した状態に陥り入ることになる。

そのことは間違いなく投資環境を特に外国からの投資家の投資意欲を落胆させることになる。結果として、多国籍企業にとってこの地域からの撤退となり、インドネシアの輸出製品が国際市場で、特にアセアン市場での競争力を喪失することになる。

ii) 港湾運営とサービス

タンジュンプリョク港、タイのバンコク港、レンチャバン港、マレーシアのポートケラン北港、西港の港湾活動、施設、荷役業務サービスの効率性、E D I の導入状況、I M O による I S P S コードの保安対策の現状、輸出入貿易施設の支援施設と各港湾の将来開発計画等を表 3. 4. 6 に比較、表示する。この表から地域で妥当な競争基盤を関係機関がタンジュンプリョク港の開発目標を設定するのに参考とすることが出来る。

表からタンジュンプリョク港のコンテナバースの延長とコンテナ取り扱い能率が他の 2 港湾と比較して低い。

タンジュンプリョク港も港湾開発にアセアン地域での妥当な競争市場に対処するために港湾運営とサービスの目標を設定すること、及び新港湾には国際的に標準化された貿易施設を備えていることが重要である。

(2) タンジュンプリョク港の港湾施設の現状分析

1) 港湾施設

港湾事業規則 (PP69,2001) によると港湾開発に資金負担について下記のような分類をしている。

- 中央政府の DGSC は公共港湾サービスに必要な防波堤の整備、航路・泊地の開発に資金面で港湾公社 2 を支援する。
- IPC2 (タンジュンプリョク港管理事務所) は埠頭施設の開発とリハビリ、ヤード施設、港内道路の開発等を自己資金で実施する。

IPC 2 はタンジュンプリョク港の既存埠頭の整備では下記の計画をしている。

- 利用率の低い上屋例えば No. 201, 202 and 301 を貨物のスムーズな移動ができるように、またはコンテナ置き場にするため野積み場に改造する。
- バラ荷埠頭の 115/105 と 214/300 周辺をコンテナ貯蔵置き場に転用する。

現在の港湾施設の状況では背後圏の開発により必要となる将来の輸出入貨物需要を吸収できない。背後地域の産業発展の需要に対応して、特に下記の港湾施設と港内道路の開発・改善が緊急に必要である。

i) 自動車ターミナル開発整備

A F T A 条約によってアセアン域内の自動車の輸出入が増加する場合、タンジュンプリ

ヨク港には自動車専用ターミナルが公共埠頭として必要である。現在専用ターミナルがない。自動車1,000台収容できる自動車置き場14,000平方メートルをIPC2が埠頭No. 208の前に準備した。ここには自動車保存用の保安施設が貧弱で、ヤードを囲むフェンスが破損し、照明設備が壊れ、道路とヤードの舗装が破損している。

現在の自動車メーカー別の自動車輸出入量は以下の通である。

Makers	Export	Import	Remarks
Car maker A	1,000 units / month	100 units / month	Export to/ import from Thailand
Car maker B	700 units / month	700 units / month	
Car makers C	500 units / month	200 units / months	Export to Thailand and Philippine

Source: JICA Study team

将来2-3年の自動車輸出入量は年間20%以上の伸びが予測されている。港には適切な車両の貯蔵と保安施設を持ったターミナルと有料道路に連絡するアクセス道路で結ばれた専用ターミナルが必要である。

タンジュンプリヨク港に寄港する度に港湾事務所から空いたバースへの接岸指示が出て、指定された埠頭に船舶が到着する1日前に輸出用の自動車を搬入する準備をする。

そのために保安対策として警備準備、輸送手段の手当て、港内に輸出、輸入自動車の保蔵地区を調達する、等本格的輸出入事業として必要な基本インフラが決まらないのでは今後インドネシアを拠点として、アセアン地域で地域分業によって発展しようとする自動車製造企業には将来の展望が設定できない状況となっている。

ii) 港湾関連道路の改善

既存の港内道路ではコンテナトラックがターミナルに入る順番待ちで道路を駐車場代わりに利用したり、大型のバラ荷タンカーが船荷を積み下ろすときは、大型トラックが道路を占領する等の状況なので混雑を緩和するために拡幅する必要がある。

iii) 航路、泊地と防波堤

既存の防波堤を移転して航路を拡幅して両方向に船舶の航行が可能となるようにする。

航路が現状のままでは将来寄港船数が増加して来たら対応できない状況になる。

港湾の出入り口が1ヶ所では行き止まりとなる。少なくとも2箇所のゲートを確保することが緊急に必要である。

iv) 在来埠頭ターミナル

在来埠頭には内貿貨物と外貿貨物を一緒に扱う埠頭がある。これらの埠頭は効率的な保安とスムーズな貨物流動と能率的な通関手続きの観点から内貿貨物と外貿貨物を扱う埠頭にそれぞれ分離するべきである。

在来埠頭にそれぞれヤードと倉庫があり、そこに税関事務所があり、内貿貨物と輸出入貨物の動きを監視している。そのヤードと倉庫のゲートに税関事務所職員を派遣して内貿外貿の通関手続きを監視している。

在来埠頭の貨物埠頭を外貿内貿の品目別に集約することは下記のような有利点がある。

- 荷役効率を向上する。
- 適切な保安管理ができる
- コンテナトレーラー、一般バラ荷トラックによる港内道路の交通渋滞を最小化する。
- 通関手続きの時間を短縮する。

2) タンジュンプリョク港の緊急リハビリ事業の遂行

i) 緊急リハビリ事業の必要性

信頼できる輸送サービスに必要な能率の良い貨物流通システムを構築することである。そのために下記の対策を早急にとる必要がある。

- 既存港湾施設の容量と生産性を向上し、最大限活用する。
- 既存の貿易容量を助成し、良質のサービスを提供し、既存の施設を最大限活用できるように新規の産業投資を奨励する。

タンジュンプリョク港の緊急リハビリ事業は現状の港湾施設で都合の悪いインフラの状況を改善するために提案された事業である。これは2002-3年に実施されたJICA調査による「ジャカルタ大首都圏港湾開発」で提言した主要整備事業の1つである。調査は提案した緊急リハビリ事業とタンジュンプリョク港の補完港湾として第2港湾の開発のフェーズビリテー調査を含め2003年10月に終わった。

ii) 事業構成

提案したタンジュンプリョク港の緊急リハビリ事業には下記の事業が含まれている。

a) 港湾施設の建設

港湾容量を向上するために既存防波堤の撤去と新規防波堤の建設、

b) 航路の改善

既存アクセス航路と港内の中央にある泊地を拡幅、増深する。航路標識を移設。

c) 港湾関連道路の建設

港内の道路の拡幅、と港内道路から立体交差でエンガノ通に結ぶ。

d) 既存の税務事務所ビル周辺の開発

既存の税務事務所の移転と周辺の関連道路の整備とJICT1のコンテナターミナルゲートの改修

e) コンサルタンツ業務

詳細設計と施工管理業務

3) 第2港湾の開発概念とその進捗状況

上記 J I C A 調査はタンジュンプリヨク港の機能を支援するために、特に輸出入コンテナの取り扱いで、第2港湾を開発する必要性を証明し、タンジュンプリヨク港の補完港湾として開発する提言をした。IPC 2 はタンジュンプリヨク港のコンテナ貨物需要量が数年で現在の容量を超えるため貨物量の増加(特に国際コンテナ量)に対応して第2港湾の開発のフェージビリティを検証した。

IPC 2 は J I C A 調査により検討した長期開発計画に沿って一部下記の規模の岸壁建設工事に着工、コンテナヤード造成のために埋め立て工事を2003年12月にボジョネガラ、西ジャワ(ジャカルタ、タンジュンプリヨク港から約100km西にある)で始めた。建設事業費は840億ルピアで公社独自の資金で実施している。

工事内容は：

- 岸壁が杭基礎栈橋で、102 m 長さ x 40.8 m 幅、水深 -16 m、
- 岸壁前面を水深12mに掘る浚渫工事、
- 土地収用の終わったところに2車線で延長400mの連絡橋。

4) 港湾周辺にインランドコンテナデポ(ICD)と自由商業地区の開発

i) タイ、レンチャバン港湾のインランドデポの場合

タイのレンチャバン港湾の場合、100万平方メートルのICDをレッカバンに建設した。ここはレンチャバン港から約100km北部でバンコク市の周辺の工業団地から東に約100kmの地点にある。

土地はタイ国鉄省(SRT)が保持し、ICDを運営整備管理するために6船会社に貸与している。輸出入コンテナの必要な通関手続きはタイ国税事務所によってここで実施されている。

輸出入コンテナをタイ鉄道によってレンチャバン港とラッカバンとよぶインランドデポの間を輸送されている。

ii) マレーシア、ポートケランにある自由商業地区の場合

マレーシア中央政府の財務省は1990年に港湾周辺に自由商業地区(FCZ)を設置した。運輸省はその傘下にあるポートケラン港湾庁(PKA)を自由地区庁と指定し、北港を1993年4月に、西港は1996年6月に南港は2004年1月にそれぞれ自由地区として指定した。

ポートケランのターミナルで操業する全ての業務は自由商業地区内の業務として見なし、その結果税関コントロールを最小限にしている。従ってFCZ内の操業には税関法19

1977年、1976年の消費税法、1972年の売り上げ税は適用されない。1990年のFZのもとでは商業、貿易活動、銀行業務、港湾を通過する輸出入業を奨励するために自由地区はマレーシアの国外と見なしている。その結果港湾取扱量は1993年から2003年の10年で倍に増えた。

自由地区を通過する貨物には通関手続きは必要ないため交通、貨物移動がスムーズである。FCZを設置したことにより下記の便益がある。

- 低料金(cash flow)
- 通過貨物の再輸出の関する少ない制約
- 通過貨物のオンラインによる手続きの単純な書類
- 輸入貨物に対する貯蔵、合併整理、地域流通と付加価値の手続きが単純化した。以前は輸入貨物を7日以内に関税事務所に報告する必要があった、が今はただでFCZ内に貨物を貯蔵し市場の動きを見て貨物を出荷流通できる。

iii) 港湾背後地にあるICD、の現状

タンジュンプリョク港周辺には自由貿易地区、輸出加工区等は開発されていない。こうした施設をアセアン地域の港湾周辺では多く、産業投資を誘致するための魅力的なインフラ整備として位置付け、アセアン域内での貿易の競争力を増強するために見られる。

a) 港湾周辺のICDの現状

タンジュンプリョク港の背後圏には小規模なICDがあり、一部その内には税務事務所を持った小さい保税地区がある。このICDはコンテナ置き場として一時的にコンテナ埠頭背後のヤードに輸出入用コンテナを置くための容量を確保するのに一時移動先として利用、トラック会社、フォワード会社等が所有している用地を転用してICDとして活用しているが効率的な本格的コンテナ物流の一環としては貧弱な施設である。

b) ICD での通関手続きの現状分析

このICDでは輸出入貨物の必要な通関手続きを荷主が出先の税務事務所でできる。しかしICD内の税務事務所は独立して書類審査をするが相互の税務事務所とはオンラインシステムでは結ばれてなく書類、情報の交換は行われてない。その確認にはハードコピーを提出する煩わしさが残っている。

その結果、ICDの税務事務所で承認された書類は船会社の代理店、フォワード会社が港湾の中央税務事務所に再度提出する必要がある。

これは書類の重複で時間の浪費となっている。通関手続きのサービスを向上するためにICDと港湾内の通関手続きを集約し、EDIまたはインターネットを通じオンラインシステムで結ばれるべきである。

c) 港湾と工場とを結ぶ道路輸送の現状分析

現在トラック輸送は工場と港湾を1日1往復しかできない。これはジャカルタ首都圏を通過する道路の渋滞と港内のヤードに入るために長時間順番待ちをする結果による。

港湾と工場地域との中間地点にICDを建設して2つ分けたトラック輸送システムを導入して港湾とはシャトルサービスで結ぶとトラックによる輸送時間を短縮できる。輸送頻度を合理化できる。

(3) 港湾の管理・運営について

1) 現在の在来ターミナルの運営会社

コンテナ専用ターミナルの場合埠頭の単位当たりの年間コンテナ取扱量は一般的に300メートルの埠頭延長で約35万TEUである。在来埠頭でのコンテナ取り扱いが荷役会社の荷役機械不足で2002年の実績で500メートルの埠頭延長で26万1千TEUであった。

在来埠頭のバース占有比率はIPC2が70%と目標とするのに実際には50-60%であった。特定の埠頭延長当りの生産性とその埠頭占有率は非常に高いように見える。これは船会社の視点から結果として利用者にとって割高な費用となっている。

2) 固定埠頭運用システム

タンジュンプリョク港の在来貨物埠頭はIPC2と船荷のために年間施設利用契約した沖仲仕会社が指定した埠頭でしか船荷の積み込み降ろしができない。船会社は船貨物の荷役業務のため特定の沖仲仕(ステベ)会社と契約している。

その結果、入港する船はその船会社が契約している沖仲仕(ステベ)会社のIPC2から借り受けた埠頭にしか接岸できない。「固定埠頭運用システム」のため、その埠頭で先客が利用している場合船はその荷役が終わるまで待つことになる。

従ってこのシステムのために、船貨物の荷役効率は低くなり、船の接岸の待ち時間が長くなっている。

3) 港湾運営とサービスの管理

i) 効率的な通関手続きの達成

a) 通関手続きの所要時間

輸入貨物の港湾に滞在する時間が、船の操船、貨物の荷役、通関手続き、陸上輸送管理と複雑な書類手続きが非効率性である理由で長く、信頼性がない。これは本調査で実施した時間計測調査にも現れている。

それによると輸入貨物の通関手続きの時間は46.4%が6日、53.6%が8日かかっている。平均すると5.5日である。日本国交省の2003年の統計資料によると日本では3日、シンガポールでは1日であった。

b) 港内に無計画に建設された政府関連事務所と煩雑な税務手続き

港湾関連の政府事務所は港内に無秩序な場所に建設されているように見える。

特に港内でそれぞれ管轄する地区が3地区にわけ各地区に税務事務所がある。そのために船会社の代理店、荷受人は船が接岸する埠頭のある地区の税務事務所に輸入申告を提出、その後貨物を仮置きのために同一港内で移動した場合、その地区を管理する税務事務所にそれぞれ通関手続きに必要な書類を提出する。

ii) 港湾振興の活性化

IPC-2 は港湾関係者、船会社、船主、荷主等の利用者と港湾活動を活性化するため次のような目的のために会議を積極的に開いてない。

- 必要な意見、見解を交換する
- 海運市場の正確な情報、
- 利用者の正確なニーズを把握する、
- 港湾のセールスポイントを明確に説明、
- 潜在的利用者に港湾セール促進活動を強化するため

iii) 効率的なIPC2の訓練システムの構築

IPC 2 は港湾労働者の荷役効率向上のために良い訓練システムを開発した。

IPC 2 と埠頭運営会社と一緒にあって品質管理サークル (QC) を導入して既存の港湾訓練センター (PTC) の機能を最大限活用する努力をするべきである。

iv) 港湾施設と荷役機械の適切な補修とリハビリ工事

港内の在来埠頭施設で下記の欠陥が見られる。IPC2は欠陥部分の港湾施設の適切な補修、リハビリを継続して実施すること。

- 一般雑貨埠頭を自動車の輸出入用ターミナルとして使用している。多くの埠頭の天端が地盤沈下の結果、高潮位との差が不十分で船のランプを埠頭に設置すると急勾配になり、車両の積み込み積み下ろしのために安全でない。大型船、特に50,000 DWTの自動車輸送船が接岸できるように一般雑貨埠頭の天端の嵩上げのリハビリ工事を実施する。
- 埠頭の法線と上屋との間の空間、幅が狭い。貨物埠頭にある使われてない上屋、倉庫を撤去してトラック駐車場、輸出入車両の駐車場として活用するための広場に転用する。

(4) 国際コンテナターミナルの運営と管理

1) タンジュンプリヨク港のコンテナターミナル運営

i) ターミナル料金

コンテナターミナル料金はアセアン諸国の主要港湾のターミナルと比較してIPC2に

よって高めに設定されている。

ii) 独占的なコンテナ運営サービス

JICT と Koja コンテナターミナルは現在ジャカルタ首都圏で独占的コンテナ運営サービスを楽しんでいる。現在のターミナルの市場状態からすると、JICT/Kojaがターミナル料金を減額する理由を探すのが難しい。

iii) コンテナターミナル運営の最適なスタッフ人数の配置

現在の JICT と Koja ターミナルで働く労務者の数を同程度の荷役量を扱う近隣国のターミナルと比較すると多いように見られる。これは I P C 2 の従業員を J I C T と K O J A が設立されたときに吸収することで合意した結果と思われる。

いくつかの発展した港湾ではターミナル運営会社がコンテナクレーン、ヤードクレーンを自動化運転で運営する研究開発を推進している。新しい技術革新は更なる労働集約から新規の仕事を開発する人材雇用の傾向にある。

JICT と Koja のシフト当り 1 クレーンに従事する従業員の数は世界的基準と比較すると倍の人が従事している。今後施設拡張でクレーン台数が増えると国際的標準の数との差は更に広がることが予測される。

インドネシアの労務費が国際基準よりはるかに低い限りであれば、上記の人材配置の状況でも我慢できる。しかし長期的管理の観点から見ると、将来人材の効率的配置でコンテナ料金を 30% 減額できればコンテナ貨物がこのターミナルに来るようになることを考えると適正人材配置を採用することは重要なことである。

2) コンテナターミナルサービスの質に対する不満

船会社と荷主から寄せられた主な不満点を下記に表示する。

Item	Dissatisfied Party	Complaint
Equipment maintenance	Shipping lines / Agents	Due to mal-function of gantry crane and shortage of spare parts, longer time required for repairs, schedule of ships at port and container loading/unloading is delayed
Gantry production	Shipping lines / Agent	Low production of GC due to shortage of chasses trucks to transport containers to the yard, which increases the amount of time for ship at port.
Pilferage in yard	Shipping lines / Agents Shippers / Consignees	Rampant pilferage of content from container occurs.
High charge level	Shipping lines / Agents Shippers / Consignees	Compared with other major terminals, too high and raised one-sidedly. Actual charge level quoted in US dollars is felt to be the highest in the world.
Ship's waiting time	Shipping lines / Agents	More than two hours waiting is not rare under the window system.

Miss-operation	Shipping lines / Agents	Due to careless container planning and computer error, containers were placed in the unscheduled location and exceeding capacity of ship loaded and unloaded.
----------------	-------------------------	---

Source; JICA Study team

(5) 港灣公社2の現存EDIシステムの使用の分析

1) 港灣公社2の現存EDIシステム

EDIシステムは港灣業務と税務手続きを含めサービスの書類手続きを迅速に処理するものである。EDIシステムはタンジュンプリョク港には既に機能している。しかしそれはまだ最適に十分使われてなく、港内の税務事務所は荷受人から輸入申告書の一部書類をハードコピーで受け取って処理している。

現在貨物と船が港灣を通過する場合18種類の書類を提出する必要がある。これら書類は船会社、フォーワーディング会社、港灣公社2、ADPELから5箇所の政府機関、銀行、ターミナル運営会社、を含め10箇所の書類使用者の間を回覧、配布される。

同一書類の重複数を最小化するために、相互の機関からの書類の配布・回覧の時間を短縮するために、手続きを合理化して書類のチェック時間を短縮すること。

EDIに関するIPC2のスタッフの知識、経験のレベルがEDIを独自に運用、開発するには不十分である。

一部の港灣利用者からEDIを導入してから税務署職員が輸入貨物の物理的検査の数が総輸入量の20-30%に増えた。EDIを導入する前は総輸入量の10-15%であった。EDIシステムを利用するのに料金と税務職員による貨物のチェック費用がかかり、輸入業者には追加費用となっている、との報告がある。

2) 漁業製品の輸出業者のEDIの利用状況

i) 税関事務所のEDIの使用について

会社は税務手続きをPPJKとよぶプロバイダーを通じオンラインでEDIシステムを採用している。会社は関税総局に登録して輸出入業務のライセンスのコード番号を取得している。

EDIのオンラインシステムを通じ輸出入関連業務会社、税関事務所、財務省、銀行、輸出入会社等と内部連絡が出来ている。

関税総局のEDIを使用するのに特許権使用料を払うので結果として、EDIの使用料が高くなっている。

会社は税務手続きのために関税総局のEDIに接続するにはPPJKと呼ぶプロバイダーと契約して使用する毎に購買料金を払っている。

会社としてはE D Iを導入することは非常に良いと考える。これで手続きが早く、書類の数が少なくなったので手続きの所要時間が短縮される、以前は輸出申請の度に港内の税務事務所の18の窓口を訪ねる必要があった。

もっと重要なのはE D Iシステムをもっと社会化して、運用の知識を利用者に広く普及することである、と考える。

ii) E D Iを通じ近代的貿易を実施することについて

今日E D Iの導入に対し最も重大な障害となっているのは人材不足と貿易業務に導入されつつある近代的新技术に関する知識不足である。税務事務所のような政府関連事務所はまだ許認可手続きには、スリップにタイプするような典型的・古典的機械を使用している。

発展した貿易機構では関係する機関が増え、準備提出する書類が増える。料金システムが増えるようになるとEDIのようなシステムを利用する方が便利で時間短縮になると思う。

3) マレーシア、ポートケラン港の場合

ポートケラン港湾庁はE D IシステムとしてポートケランコミュニティーシステムPort Klang Community Services (PKCS) を港湾サービス専用の通関手続きにペーパーレスで出来るように導入した。

マレーシアの税関事務所は独自のE D IシステムをPKAより遥か早くから設定した。これは全国の税務サービスを網羅するのとPKCSに連結するためである。

(6) 港湾の保安の現状

1) 港湾のヤード保安

財務省、関税総局は輸入貨物を調べるためにJ I C T 2のコンテナターミナルに1台のX線のスキャンを、J I C T 1には2台のX線スキャンを設置した。K o j aターミナルにはX線スキャンがない。在来貨物の埠頭にはX線のスキャンの設備は設置されていない。乗客船ターミナルには2台のX線スキャンを設置してある。

一般的通関検査は貯蔵ヤードで実施、荷主や船会社の代理が居るところで税務職員がコンテナのドアを開けて中味を調べる。

税務職員は保安チェックのために金属探知機を持ってない、が港湾警察は所持している。

J I C T 1にあるX線の検査施設を下記写真に示す。

Fig. 3.4.1 X ray checking facility of Custom office at JICT 1



X ray checking the contents of container



Entrance Gate of X ray Test Facility at JICT



Container Checking Through X ray Booth



Content of Container on X ray Monitoring Screen

JICT 1 は J I C T 1 のゲートで出荷するコンテナのドアに封印をして、輸入コンテナの安全を確保し、ヤード内での盗難を防止する。

Fig 3.4.2 Sealing Container at the Exit Gate of JICT 1



JICT 1のゲートで税務検査のあとコンテナに封印する。



JICT 1のゲートで税務職員によってコンテナの封印番号と鍵がかかっていることを確認。



2) 港湾の保安

I S P Sの国際標準コードによって港湾保安レベルが運輸省、海運総局によってレベル3と指定されると、港湾としては全ての埠頭、港湾用地には必要な保安対策の設備、施設を設置して下記の業務をして国際基準に準拠する必要がある。

- i) 関連する組織の代表から構成された保安委員会を設置する、港湾内での盗難のような事件を防ぐために。保安委員会は定期的に関し関連事務所、港湾利用者から報告された問題、対策、提言を協議し状況を改善する。

- ii) 港湾保安を確保するために十分なハードウェア、フェンス、CCTVを導入する。
CCTVは港湾事務所の中央の管制室から現場で常に監視するシステムと一緒に監査(モニター)する。
 - iii) IPC 2 はタンジュンプリョク港に国際ハブ港として I S P S のコードに準拠した下記の設備を設置する。
 - a) コンテナを検査するためのX 線スキャン
 - b) GPS (グローバル位置システム) ,
 - c) CCTV はゲート、貨物ヤード、港湾管制センター、埠頭に設置して貨物、コンテナの動きをモニターする
 - d) ターミナルの保安計画をターミナル運営会社が作成し、港湾公社を通じてDGSCに提出する
- 3) 船舶の保安

「国際海運海難救助に関する条約(SAR Convention) 1979」が1985年に効力を発揮し、船の報告システムを設立することを政府担当機関に提言した。

アジア太平洋地域には多くのシステム AMVER(United States), JASREP(Japan), STRAITREP(The Strait of Malacca and Singapore) 等が設立され運用されている。そしてこれらのシステムは特に救難力の届かない海上地域では海上保安に貢献してきた。

インドネシアのように世界でも広い海洋国家では海事の保安を確保し、海事の環境保護、国際貿易の保安を促進するのに大きな責任がある。インドネシアの船舶レポートシステムを、国際条約に従って信頼できる海事保安を確保するために出来るだけ早い時期に計画され実施されるべきである。

上記の問題について、JICAが2002年6月に「インドネシアにおける海上輸送の安全確保開発計画調査」を実施した。そしてインドネシア領土での海運輸送に関する海上安全確保のために下記の提案をした。

- i) インドネシアの船舶報告システムは、単に船の救難援助だけの目的でなく、海洋汚染防止、海難対策等のために資料を提供するために必要と、近隣諸国と調整して報告のあった地域を認定し、具体的な報告の方法となるように計画を細かく立てる。
- ii) このシステムは自動的に位置を探知するシステムを採用するためにVHFを使った自動認識装置(AIS)を導入することを提言している。

Table Port Activities and Service facilities of Tanjung Priok Port, Laem Chabang Port and Port Klang						
		Indonesia	Thailand		Malaysia	
		Tanjung Priok Port (year 2002)	Laem Chabang Port	Bangkok port	Port Klang (2003)	West port
1. Traffic Volume						
1.1	Containers (TEU)	2,684,000	2,656,949	1,110,561	2,540,465	2,300,770
	Import	1,244,000	1,317,910	516,690	1,301,674	1,166,262
	Export	1,439,000	1,339,039	593,871	1,238,791	1,134,508
	Domestic	261,000				
1.2	Cargo Volume (ton)	37,818,000	1,351,738	1,903,760	5,100,000	6,460,000
	Import	19,864,000	93,148	1,789,507		
	Export	17,954,000	1,258,590	114,253		
1.3	Liquid Bulk (ton)	8,462,246			2,296,241	3,302,916
1.4	Passengers	1,433,011	221,792		228,544	
2. Ship call (units)						
		17,068	5,672	2,519	8,084	7,826
		89,284,000 GRT				
3. Port Facility						
3.1 Berth Length						
	Container Terminal	2,087 m	2,100 m	East Quay: 1,320 m	2,711 m	2,000 m
	General Cargo	7,737 m	1,600m	West Quay: 1,545 m	1,358 m	600 m
	Private,	773 m				
	Passenger Terminal	250 m	400 m	115 m	43 m	660 m
3.2 Storage Area						
	Open yard (sq.m)	for general cargo: 381,702 for container: 230,297			77,236	95,942
	Container yard (sq.m)	1,411,479	629,200	148,200	91.6 ha	90 ha
	Ware house (sq.m)	45 units :185,228	3,240		47,000	18,198
	Bonded warehouses			9,554		
	Dangerous Cargo warehouse			967		
	CFS (sq.m)	7 units: 17,737 sq.m in general cargo berths	16,160		43,692	132,000
	Transit Sheds (sq.m)			231,975	11,803	9,360
3.3 Depth along Berth						
	Container berth	-8.5 m to -12 m and -14 m	-14 m	-8.2 m	-11m to -15m	-11 m to -15 m
	General Cargo berth	-4 m to -12 m	-14 m	-8.2 m	-9 m to -12 m	-11 m to -15 m
	Private Berth	-8.5 m to -12 m				
	Bulk Cargo Berth	-8.5 m to -12 m	-14 m	-8.2 m	-10 m to -11.5 m	-11 m to -15 m
	Passenger Berth	-8.0 m	-14 m	-8.2 m	-2.2 m	-11.5 m
3.4	Depth of channel	-10 m to -14 m	-14 m	-8.5 m to -10.72 m	-15 m with 2 m at HWL	-15 m from Malaka

Table Continue

3.5 Inland Container Depot	Operate by private companies. inside and around the port in total 28 ha.	At Lard Krabang area; 227,000 sqm	There is Special Export Zone situated behind Transit Shed No.6 for store FCL & LCL containers to stay up to 30 days.	PKA plans to develop the Pulau Indah Free Zone behind the Westport to make a regional ASEAN distribution center as well as a trade and logistic center. The project is comprising manufacturing activities, light industries facilities, as a self-contained development. All the support services required are readily available within the area with minimal bureaucratic requirements including customs formalities and other rules and regulation
	Only storage of containers, no custom service provided.	Custom service is provided. Shipping company operate ICD. Railway area; 1134 sq.m		
4. Cargo handling Equipment				
4.1 Containers Quay Cranes				
Container Terminals	24 units	15 units for 5 terminals	14 units for 2 container terminals	24 units 20 units
Cont Handling Speed	20-23 TEU / hr		31 TEU / hr	33 TEU /hr
Convention Berth	2 units	No		
4.2 General cargo			For two quays (west and east)	
Fork lift	71 units		200 units	
Mobil crane	6 units		45 units	2 units
5. Number of Private operators				
5.1 Container Terminal	3 private operators	5 private terminal operators	The port's Stevedores and private forwarders handle import & export containers	1 private terminal operator for Northport and other for Westport separately operate, manage and maintain all the facilities including the maintenance dredging around the berths and channel. PKA has not operated the port after privatization from 1992.
5.2 Conventional cargo	14 private operators	6 private operators	By Bangkok port as port operator for importing and exporting cargo.	
6. Terminal Handling Charges				
	us\$ 150 / 20 feet container	us\$ 104/20 feet container		us\$ 90/20 feet container
	us\$ 230 /40 feet container	us\$ 156/40 feet container		us\$ 135 /40 feet container
7. Other Facilities				
7.1 EDI system	IPC 2 introduced EDI system and used partially. The container terminal operators did not introduce the EDI connecting to IPC 2 and custom offices.	PAT at Laem Chabang has not yet introduced EDI system for custom procedures and process.	PAT opened one stop services for paying charges and fees at the Bangkok port. EDI system is reluctantly introduced., but E-payment system of port tariff and charges was introduced at both ports.	PKA had already introduced the EDI system called "Port Klang Community Services"(PKCS) for exclusive Port Klang services for trade facilitation with paperless custom procedures. The custom office had established their own EDI system called "Custom Information System" cover the nationwide and connecting to PKCS.
7.2 Security	It is often reported the pilferage in the yard from the contents of containers. The port has been complied with ISPS code of IMO in July 2004 and registered accordingly. The port handle dangerous cargo in the port area.	PAT at Laem Chabang and Bangkok port announced in 1993 to handle dangerous cargo in the port area. The both ports has already complied to the ISPS code of IMO.		PKA had already provided the following facilities as the primart port to comply the ISPS code under the responsibility of the maritime department of GOM. (i) X ray checking container, (ii) GPS, (iii) CCTV , (v) The security plan of each port is prepared by respective terminal operator according to ISPS code.

Table Continue

7.3 Export Processing Zone		The Laem Chabang Industrial	PAT opened the small and midum	
Other facilities	There is no Inland container Depots to carry out customs procedures around the port area. There are number of bonded factories in the sourounding area of the port where the custome procedures and export declaration documents can be processed.	Estate is situated just behind the sea port. The total area 576 ha consisting general industrial Zone (280 ha) and Export Processing Zone (147 ha). in which custom clearance service is provided. 135 of established factories operate in the Estate.	enterprises (SME) export promotion center to help SMEs exporters in exporting their products.	Mintry of Finance GOM established Free Commercial Zone(FCZ) around the port area. THE PKA is designated as the Free Zone Authority(FDA) in each port. All operation in the port is considered to be operated inside the free commercial zone. The custom control is minimum. The free zone is deemed to be a place outside Malaysia to encourage commercial activities, trading, banking, and port activities of import and export trade.
8. Future Development Plan				
	(1) Development and operation of industrial estate and container terminals at Bojonegara for supporting Tanjung Priok port. (2) Optimization of 22 ha of Dock Koja Bahari space in the Tanjung Priok port. (3) Development of old conventional berths of Nusantara basin for multipurpose terminals.	(1) Development of container terminals of Phase 2 project constructing 1,800 m container berth, and 500m passenger terminal berth in the basin 2 to expand the capacity of containers to 3.4 mil TEU additionally with water depth of -16 m.	PAT plans to develop coastal shipping facilities and regional ports in Ranong province to extend the transportation of goods carried along the Andaman coastaline to Myanmar and South Asia and expanding trade with countries bordering the Mekong River.	The westport located in the Pulau Inda is planned to expand toward the Malaka Strait along the extension of the present berth alignment with 6 additional berths. The expansion of North port is required, but due to limitation of the area on land and sea, no more expansion of North port but concentrate to Westport.

3.5 空港インフラストラクチャー

この調査の範囲は、輸出については、スカルノ・ハッタ国際空港内の保税上屋で書類および貨物を受託してから航空機が出発するまで、輸入に関しては、航空機が到着してから空港内の保税上屋で書類と貨物を引渡しするまでの処理手続きを網羅する。

上記で述べた調査、所要時間調査および航空貨物フォワーダー等へのヒアリング調査を通じて明らかになった問題分析・課題等については次に記述する。

3.5.1 ハードウェア面

(1) 輸入貨物荷捌場

1) 問題分析・課題

既存の輸入貨物荷捌場は、ULD貨物を効率的に、スムーズに、かつ安全に解体し貨物の到着確認をするためのスペースが充分ではない。また現状では、多くのULD貨物が一時的に保税上屋施設外に保留されることとなり、この事態が特に雨期においては貨物の濡損発生の主原因となっている。

(2) 輸入トラック・ドック・プラットフォーム

1) 問題分析・課題

既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームのスペース（奥行：4m）は、非常に狭く、輸入貨物をトラックに積込む際、フォーク・リフトの移動・操作に困難をきたしている。しかもピーク時間帯になると、引渡し輸入貨物で非常に混雑して人間がトラック・ドック・プラットフォームを通り抜けるスペースがなくなる。また必要数のフォーク・リフトを弾力的に配備するスペースもなくなる。そのため、引渡し貨物をトラックへ積込む際、その荷役作業のほとんどはフォーク・リフトではなく顧客のマンパワーに依存して行われている。

さらに、既存のトラック・ドックは構造様式がかなり旧式であるため、トラック・ドック・プラットフォームの高さをトラックの荷台の高さに応じて調整することが出来ない。またウイング・タイプの大型トラックを考慮に入れて設計されていない。

これらのトラック・ドック問題は、ULD単位による輸入貨物の引渡し促進、トラックの駐車場ならびにトラック・ドックの混雑緩和をする上で深刻な阻害要因となっている。またフォーク・リフト等の副次的な荷役器材不足問題を引き起こしている。

(3) 荷役器材

1) 問題分析・課題

前述のとおり、既存のトラック・ドック・プラットフォームには十分なスペースがないため、必要数のフォーク・リフトを配備することが出来なくなり、この事態が副次的な荷役器材の不足問題を引き起こしている。

(4) 貨物の濡損

1) 問題分析・課題

貨物運送取扱事故に関して、特に雨期に発生する貨物の濡損に対しては多くの苦情が出されている。スカルノ・ハッタ国際空港における貨物濡損の主な原因は、保税上屋スペース全体の不足に起因している。既存の保税上屋施設状況においては、多くのULD貨物が一時的に保税上屋施設外に保留される事態が生じる。さらに、既存保税上屋の軒の長さが非常に短いため、特に雨期においてはULD貨物を濡損から防止することは不可能である。

(5) 空港保税上屋内の照明設備

1) 問題分析・課題

既存の照明は不十分であるため、上屋作業者が保税上屋内で書類や貨物を効率的に取扱うことは困難である。その様な不十分な照明は、上屋作業環境を損ねるだけでなく、重大な貨物運送取扱事故の発生につながる恐れがある。また保税上屋内における抜き荷を助長する要因にもなりかねない。

(6) 駐車場の交通混雑

1) 問題分析・課題

輸入貨物引取りのために待機するトラックの駐車場は、輸入貨物取扱のピーク時間になると混雑がひどくなり、貨物車両がスムーズに動くことができないほどになる。

(7) 貨物ターミナル

1) 問題分析・課題

前述のとおり、既存の保税上屋施設は非常に狭く、また構造様式も旧式であるため、貨物を効率的に、スムーズに、かつ安全に取扱うことは困難である。既存のスカルノ・ハッタ国際空港の貨物ターミナル施設は、タイのバンコク国際空港およびマレーシアのクアラ・ルンプール国際空港の施設と比べて多くの点で劣っている。

既存の保税上屋施設の拡張と改修は不可欠であるが、これは飽くまで新貨物ターミナルが建設されるまでの“緊急避難的な暫定措置”にすぎない。より最新式の機器・設備、およびよりユーザー・フレンドリーな上屋作業環境を備えた新貨物

ターミナルの建設は、インドネシアのみならずアジアの航空貨物ハブとして、将来の航空貨物需要の増加に対処するためにも不可欠である。

3.5.2 ソフトウェア面

(1) 輸入貨物の管理および保管システム

1) 問題分析・課題

現在のデータ処理方法は、多くの時間を要するだけでなくAWB番号の二重入力作業を招き、かつAWB番号および貨物到着確認、保管場所等のデータ誤入力の高い可能性を秘めている。さらにこれらのデータ誤入力は、重大な貨物運送取扱事故、すなわち輸入貨物の誤引渡しおよび引渡し遅延等にもつながる。

3.5.3 制度面

(1) フォワーダーの空港外保税上屋機能

1) 問題分析・課題

2001年6月から航空貨物フォワーダーは空港外に自社の保税上屋を持つことが許可されている。

輸入貨物の保税運送、すなわち PT. Garuda もしくは PT. JAS の空港内の保税上屋からフォワーダーの空港外保税上屋への保税運送に関しては、空港内の保税上屋で一旦 ULD 貨物を解体した後、BULK 貨物のみ許可されているが、ULD 貨物の保税運送については許可されていない。

一方、輸出貨物の保税運送、すなわちフォワーダーの空港外保税上屋から PT. Garuda もしくは PT. JAS の空港内保税上屋への保税運送については、すべての輸出貨物 (ULD, BULK) に関して認められていない。

本来、空港内の保税上屋機能とフォワーダーの空港外保税上屋機能とは異なっている。前者の主たる機能は、空港で輸入のULD貨物を解体せずに出来る限り速やかにより多くの貨物をULD単位で引渡すことである。後者の主たる機能は、空港で出来る限り速やかに輸入貨物をULD単位で引取り、フォワーダーの空港外自社保税上屋へ保税運送で移送し、荷受人それぞれの要望あるいは状況に合わせて、フォワーダーの保税上屋で通関手続を行うことである。

(2) 日本とインドネシア間のシンガポール、バンコクおよびクアラ・ Lumpur 経由の貨物輸送

1) 問題分析・課題

現在、日本とインドネシア間においては、多くの貨物が第3国経由で運ばれている。

その第一の理由は、日本とインドネシア間には直行の貨物専用便の定期運航サービスがなく、十分な航空貨物輸送容量（供給量）がないことである。

第二の理由は、貿易に関する制度や手続きに関してまだ多くの規制問題、措置、制約等がインドネシアには存在していることである。

残念ながら、スカルノ・ハッタ国際空港における現在の貨物ターミナルの規模や取扱能力は、インドネシアと密接な関係のある第3国として貿易環境調査を実施したマレーシアのクアラ・ Lumpur 国際空港やタイのバンコク国際空港に比べて、多くの点で劣っているのが実状である。

3.5.4 運用・組織面

この10年間に、ジャスト・イン・タイム（JIT）の概念は、世界の至る所で支配的になった。航空貨物輸送においては、信頼性、正確性、安全性、迅速性、そして適切なコストが正に重要な要素となっている。また、多くの企業、特に日系企業は、航空貨物サービスに関して高い品質基準を要求している。

(1) 貨物の損傷

1) 問題分析・課題

貨物の損傷の多くは、保税上屋作業者の手荒なかつ無頓着な取扱いにより電気および電子部品・製品等の精密機器に発生している。これは明らかに上屋作業者の基本的な職業倫理感の欠如に加えて安全・維持管理意識の欠如より引き起こされているものである。

(2) 貨物の誤送

1) 問題分析・課題

輸出貨物の搬入チェック時およびULDへの貨物積付チェック時に、AWB番号、個数カウントおよび仕向地チェック等が適切に行われないケースが発生している。この事態が間違った仕向地へ貨物を誤送するという重大な貨物運送取扱事故を引き起こしている。

(3) 安全・維持管理に対する意識

1) 問題分析・課題

ULD貨物がコンテナ・ドアを開いたままドーリーで運ばれているケースが発生している。そのULD貨物の何れかが途中でドーリーに搭載されているULDの内部から落下した場合には非常に危険であり、貨物ダメージまたはその他の事故の発生につながりかねない。今後、航空貨物として運ばれる電気および電子部品・製品等の精密機器の取扱量は増えることが大いに予想されている。その意味で、この種の問題解決は非常に重要である。

(4) 「長期蔵置輸入貨物」の管理および取扱い

1) 問題分析・課題

スカルノ・ハッタ国際空港に到着後一ヶ月以上経過した輸入貨物は、「長期蔵置輸入貨物」として税関保税上屋へ移されることになっている。しかし税関保税上屋にはすでに多くの「長期蔵置輸入貨物」が保管されているため、さらにそのような貨物を税関保税上屋に収容するためのスペース確保は困難な状況にある。

そのような状況の結果、PT. GarudaおよびPT. JASの保税上屋に保管することを余儀なくされており、その保税上屋スペースの多くを占拠するに至っている。

税関保税上屋の「長期蔵置輸入貨物」は、保管場所による管理が適切に行われていないため、PT. GarudaあるいはPT. JASの保税上屋から税関保税上屋に一度移されてしまうと、特定の貨物を捜し出すことはほとんど不可能な状況にある。

(5) 長時間を要する輸入貨物の引取り

1) 問題分析・課題

現在、顧客より「航空機の到着から貨物の引取りまでの時間が長くかかり過ぎる」という苦情が出ている。

輸出入所要時間調査結果によれば、レッド・チャンネル貨物の「輸入申告書 (PIB) 提出から輸入許可書 (SPPB) 発行まで」の平均合計所要時間が117時間であるのに対して、「レッド・チャンネルの通知から税関検査開始まで」の処理のためのみに平均所要時間67時間59分が費やされている。この部分の処理に最も長い時間が費やされていることから、この部分の処理に関し改善が必要であると考えられる。

一方、航空貨物フォワーダーおよび通関業者に対して行ったアンケートおよびインタビューに基づく調査結果によると、税関貨物検査の実状に対し強い不満が表明されている。その理由としては、税関職員の不在または不足等の事情で税関担当者に連絡をするのが困難でありかつ税関貨物検査立会いのための予約を取るのにあまりにも時間を要すること等の点が挙げられている。

3.5.5 セキュリティ面

(1) 抜き荷

1) 問題分析・課題

抜き荷現象は、インドネシアにおいては頻繁に発生している問題であり、PT. GarudaあるいはPT. JASの空港保税上屋内においても、特に高額商品に関して発生している。抜き荷は荷受人および通関業者にとって深刻な問題となっている。

(2) 猫の保税上屋施設内への侵入

1) 問題分析・課題

スカルノ・ハッタ国際空港の貨物ターミナル保税上屋を訪問する度毎に、日中でも数匹の猫に出会う。この状況は他の国々においてはまずあり得ない。人間と貨物（食料品貨物等）に対する衛生と安全管理の観点から、この状況を放置することは出来ない。

(3) セキュリティ全般

1) 問題分析・課題

既存の貨物ターミナルの状況では、部外者が混雑している保税上屋施設内に容易に忍び込むことが出来、かつ貨物ターミナルのエプロン側にも容易に近づける可能性がある。

3.5.6 第3国貿易環境調査

2004年5月30日～2004年6月5日までの間、インドネシアと密接な関係のある近隣諸国（タイおよびマレーシア）においてインドネシアの現状と比較するための第3国調査を実施した。

この調査により得られた情報に基づき、インドネシアの状況と比較した結果をTable 3.5.1からTable 3.5.3に示す。

Table 3.5.1 Comparison of SHIA with Third Countries (Thailand and Malaysia)
Comparison Table with Third Countries (Thailand and Malaysia) [Part I]

Item	Indonesia	Thailand	Malaysia
Airport Name	Soekarno-Hatta International Airport	Bangkok International Airport	Kuala Lumpur International Airport
Opening Year of Airport	1985	1914	1998
Airport Land Area	1,800 h	621 h 1,500 h	3,000 h(First Phase)
Runway	3,660m x 1 3,600m x 1	3,700m x 1 3,500m x 1	4,000m x 2
Operating Parent Body	PT Angkasa Pura II	Airport Authority of Thailand	Kuala Lumpur International Airport Berhad (KLIAB)
Handling Capacity	18,000,000 passengers /Year	?	25,000,000 passengers /Year
Annual Passenger Movements	14,830,000 (2002)	13,120,000 (2002)	16,400,000 (2002)
Future Plan	?	New airport is under construction	Future plan: 10,000 h Runway: 4,000m x 4 by 2020 Handling capacity: 60,000,000 passengers/year

Table 3.5.2 Comparison of SHIA with Third Countries (Thailand and Malaysia)
Comparison Table with Third Countries (Thailand and Malaysia) [Part II-A]

Item	Indonesia	Thailand	Malaysia
Airport Name	Soekarno-Hatta International Airport	Bangkok International Airport	Kuala Lumpur International Airport
Total Cargo District Land Area	67,290m ²	167,000m ²	430,000m ²
Cargo Terminal Warehouse Operator	PT Garuda (Export) PT JAS	TG = Thai Airways International TAGS = Thai Airport Ground Service	MH Askargo (Malaysian Airlines) KLAS (KL Airport Service)
Total Cargo Terminal Bonded Area	46,825m ²	107,064m ²	92,900m ² (MASkargo)
Cargo Terminal	Bldg.No. 510 PT Garuda (Export) Bldg.No. 520 PT Garuda (Import) Bldg.No. 520 PT JAS (Import) Bldg.No. 530 PT Garuda (Import Rush Handling) Bldg.No. 530 PT JAS (Export)	Terminal 1 (TAGS Import Warehouse) Terminal 2 (TG Customer's Airlines) Terminal 3 (TG) Terminal 4 (TAGS Export Warehouse)	MASKargo Terminal KLAS Terminal
Building Structure	1-story structure	2-story structure with vaulted ceiling in warehouse part	MASKargo 2-story structure including warehouse
Building Size	Bldg. No.510 168m(W) x 84m(D) Bldg. No.520 168m(W) x 100.8m(D) Bldg. No.530 151.2m(W) x 84m(D)	Terminal 1: 264m(W)x109m(D) Terminal 2: 288m(W)x111m(D) Terminal 3: 252(W)x112.5m(D) Terminal 4: 180m(W)x100m(D)	MASKargo 312m(W)x132m(D)
Bonded Area	46,825m ²	107,064m ²	92,900m ²
Handling Capacity	?	300,000t	675,000t/Year 1,000,000t/Year (Full Capacity) 3,000,000t/Year (Expandable with new Terminal)

Table 3.5.3 Comparison of SHIA with Third Countries (Thailand and Malaysia)
Comparison Table with Third Countries (Thailand and Malaysia) [Part II-B]

Item	Indonesia	Thailand	Malaysia
Annual Airfreight Movements	175,626t (2003)	890,000t (2003)	586,000t (2003)
Average	3.8t /m ²	8.3t /m ²	6.3t /m ²
Comments	<p>1. The present warehouse facility of Cargo Terminalin Soekarno-Hatta International Airport is already too narrow and the structural style of the warehouse is too old to handle air cargoes efficiently, smoothly and safely.</p> <p>2. The warehouse work environment is very poor because inside the warehouse is too dark, narrow and crowded.</p> <p>3. Most of the physical cargo handling work has been relied on the manpower of cargo clients instead of forklift when loading of released import cargoes onto the trucks.</p> <p>4. There were many people who are obliged to spend a lot of idle time in and around the warehouse truck dock and customs office.</p>	<p>1. The airport bonded warehouses visited this time were TAGS import warehouse of Cargo Terminal 1and TAGS export warehouse of Cargo Terminal 4.</p> <p>2. The ceiling of the warehouses is very high, ventilation of the warehouse was very good and the air in the warehouse felt very clean.</p> <p>3. The warehouse facilities have been well-designed structure with user-friendly, because the flat floor space, except the high-rise storage rack for import cargoes, work stations for building up export cargoes and ramp-side roller bed facilities for export ULD cargoes, can be used widely and effectively.</p> <p>Note: TAGS = Thai Airport Ground Service</p>	<p>1. The airport bonded warehouses visited this time were export and import warehouses of Malaysian Airlines' "AdvancedCargo Centre" (ACC)..</p> <p>2. The warehouse has been designed for effective use of three dimensional spaces of warehouse and labor-saving with the introduction of the advanced state-of-the-art cargo handling facilities.</p> <p>3. All the warehouse was kept very neat and clean.</p> <p>4. In Malaysia, the concept of "user-friendly" has been disseminated, especially in the field of trade related systems and procedures.</p> <p>5. The whole area of MASKargo ACC Terminal and Forwarders Warehouse Facility has been designated as "Free Commerical Zone" and within the area, export and import cargoes can be moved freely without any customs procedures for bonded transportation.</p> <p>6. In the middle part of the MASKargo Warehouse Facility, a corner of "Priority Business Centre" has been established where key-clients can kill their waiting time over a cup of coffee or tea at any of the day (available 24-hour)</p> <p>7. At the MASKargo warehouse counter, you can complete all kind of procedures at one place such as pick-up of cargo documents (AWB etc.), settlement of air freightage of charges collect import cargoes, storage charges, etc.</p> <p>8. At the customs' "One Stop Centre" in the airport, you can also complete all necessary customs and quarantine procedures in one place. "One Stop Centre" is open 24-hour of the day.</p>

3.6. 内陸輸出入施設と道路網

(1) 将来道路網(一般幹線道路網と有料道路網)

1)ジャカルタ外郭環状道路コンセプト (JORR)

ジャカルター西ジャワ有料道路システムは次のように一般に供用されてきた：

- Jagorawi 有料道路 : 1979年
- ジャカルターメラック有料道路 : 1984年
- チェンカレン・アクセス : 1985年
- ジャカルターチカンペック有料道路 : 1988年

ジャカルター西ジャワ有料道路システムの重要な部分をなすジャカルタ外郭環状道路(JORR)の役割は下記のようなものを含んでいる：

- 重度の交通混雑解消、
- 放射有料道路(チェンカレンアクセスを含めて)の役割を補強する分配機能、
- ジャカルタ、ブカシ、タンゲランの土地利用の改善。

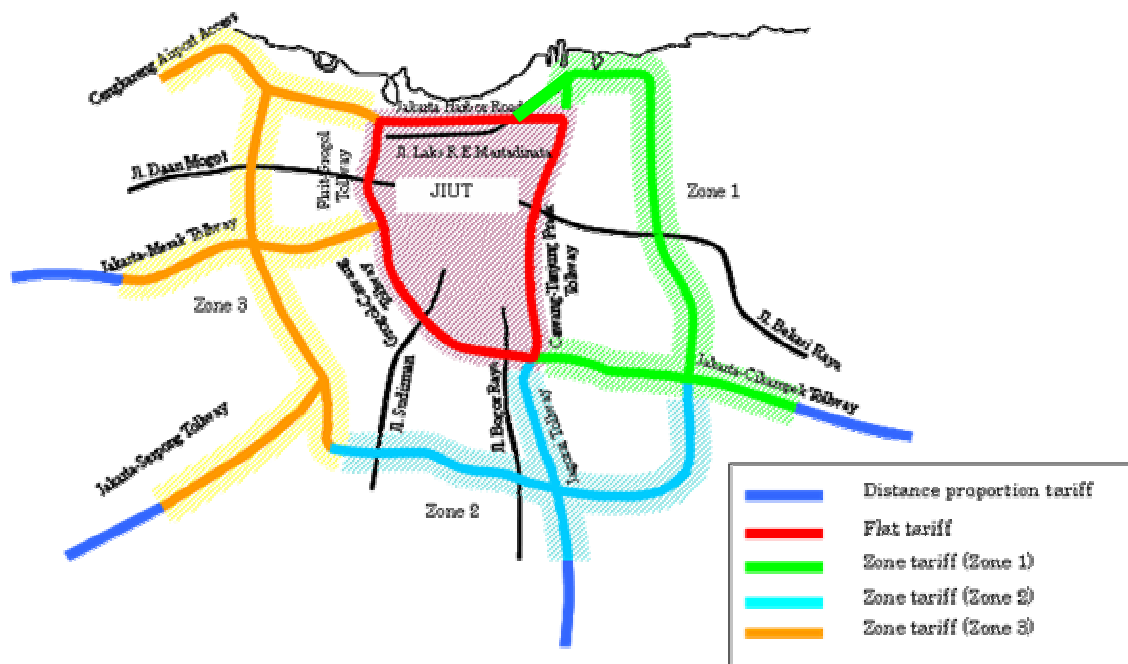


Figure 3. 6. 1 Concept of Tariff System in Jakarta Outer Ring Road

2) JORR/JORR 北部延伸(Tg.Priok アクセス)の目指すもの

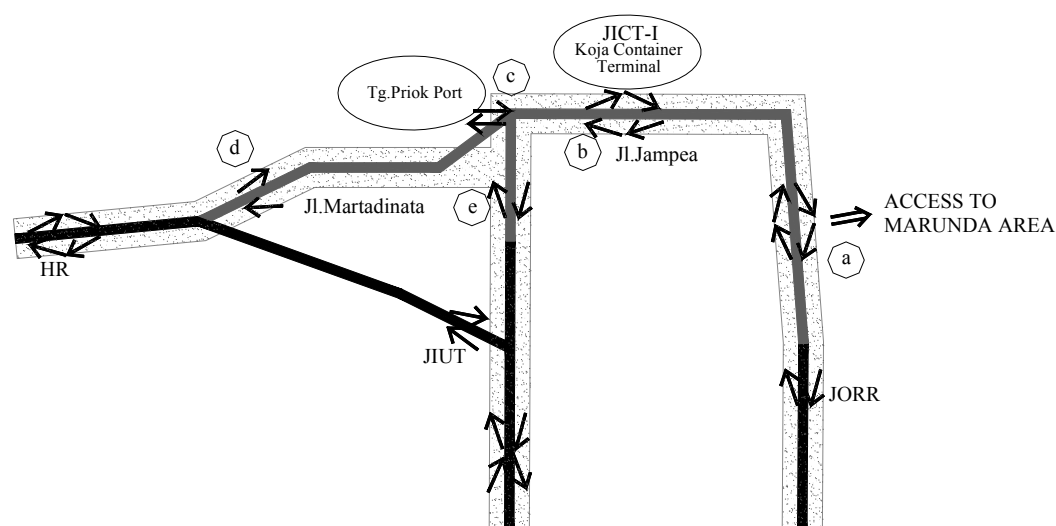
港湾出入りの大型重量トラック、特にトレーラーは **JIUT** ではなく **JORR** を利用して東部の工業団地などに行くべくであり、そういう対応策が必要である。南や西方向への重交通も原則 **JORR** で迂回して放射有料道路に移るほうが得策であるような対応策がとられよう。

しかし併せて、**Jl.Martadinata** の改良と **JORR** 北部延伸路を **Harbor Road** に直結する必要がある。

交通解析結果は、**Tg.Priok** 港と **Cakung I/C** を結ぶセクションの早急な建設と主要な交差点の改良が交通混雑解消そして適正な走行速度維持の為に必要である。

三方向からの **Tg.Priok** 港へのアクセスの改良は以下のようにまとめられ、かつ有料道路のインターチェンジ位置は図.3.6.2 に示した。

- － 東方向へのアクセス： 高架での **Cakung I/C** から **Tg.Priok** 港、さらに **Harbour Road** に直結する **JORR** の延伸 **Jl.Jampea** の拡幅など。
- － 西方向へのアクセス： **Jl.Martadinata** の拡幅など。
- － 南方向へのアクセス： **JIUT** の延伸 **Jl.Sulawesi** へのフライオーバーの建設など。



- a. Full diamond IC at Jl.Cacing (near Marunda Access)
- b. Full diamond IC at Jl.Jampea (near Koja Container Terminal)
- c. Half diamond IC at Tg.Priok Port Gate 9 (on to eastward,off to westward)
- d. Half diamond IC at Jl.Martadinata (on to westward,off to eastward)
- e. Half diamond IC at Jl.Yos Sudarso (on to southward,off to northward)

Figure 3.6.2 Conceptual Plan of Tanjung Priok Access I/C Locations

3) 東部高架道路 (Tg.Priok アクセスの Gate 9 までのセクション)

Tg.Priok Access の一部を成すこの道路は Jl.Jampea と Jl.Cakung のアライメントに沿ってかつ ROW が限られている為用地買収を最小にするよう高架道路として建設される。コンテナターミナルの JICT-1/Koja のターミナルに直結する I/C も計画されている。

4) 西部高架道路 (Tg.Priok Access の Gate 9 より Harbour road までのセクション)

Gate 9 付近よりその大部分を港湾敷地内を通り Jl.Martadinata との I/C を建設し Harbour Road に直結する連続高架道路を建設する。 Jl.Martadinata の 4 車線から 6 車線への拡幅が必要であるがこの用地は Ancol 運河の北側に求めざるを得ない。

5) コンテナターミナルへのアクセス

交通量調査結果と Tg.Priok 港地区の交通量予測に基づき、港への三方向からのアクセスが検討され、それぞれ将来の必要車線数が Table 3.1 のように提案される。

Table 3.6.1 Summary of Traffic Lane Requirement at Target Years

Road	Traffic Volume (PCU/day)		Number of Lanes Required		
	2012	2025	PCU/hr/lane	2012	2025
East: Jl. Jampea	41,815	60,766	1,355	4	6
East: JORR Toll Road	78,405	123,373	2,300	4	6
West: Jl. Martadinata	114,766	175,784	1,398	10	14
South: Jl. Yos Sudarso	38,823	56,418	1,496	4	4
South: JIUT Connector (Toll)	72,795	114,546	2,300	4	6

4. 貿易円滑化への改善計画

4.1 行政機能および手続きの徹底的改革

(1) 大統領令 54 号/2002 に従う積極的調整および促進

大統領令 54 号/2002 に基づく“輸出・輸入物品円滑度増進のための調整チーム”が、本章中の下記諸項に掲げる貿易・輸送円滑化行動の全てを、関係政府機関全ての間の効率的・有効な調整・協力と、公的部門・民間部門間の有効な協力とを通して、従来より一層前向きに調整・促進することが望ましい。

(2) “ワンストップ”（シングル・ウインドウ）法システムの、輸入・輸出手続への導入

貿易円滑化の関係での“ワンストップ”（シングル・ウインドウ）システムは、船や航空機の海港、空港への入港を含めて、貨物輸入・輸出に際して必要な全ての手続きが、所要データが申請者によって、コンピュータ画面一つへ1回入力されることにより完結する、行政と事業者との間の電子交信／サービス・システムを意味する。

そうしたシステムを実現するための前提条件として、次の諸行動に直ちに切り掛かる必要がある。

- (1) 申請書式と所要情報項目とを削減または廃止すること、
- (2) コンピュータ・ネットワークとデータ／情報の共有システムとを確立することにより、同一申請書式の共通使用を関係諸省・諸機関の間で最大限進めること、
- (3) FAL 条約に沿った申請書式の国際標準化、
- (4) ペーパーレス処理を一般慣例として確立すること、
- (5) 国際的に互換性のあるデータ・フォーマットの採用、
- (6) 電子商取引（e-コマース）と情報通信技術の適用との、企業の日常業務への貢献を最大化すること。

（注記）CGI の 2004 年 10 月提言書「投資を通しての雇用創出」（以下には“CGI ペーパー”という）もまた、投資誘致の関連で“ワンストップ”諸サービスを挙げている。

(3) 政府／企業の役割の競争的環境下での明確化

行政当局が、海港、空港の民営化の関連で“公共の利益”を定義し促進することに、公開事情聴取などを通じて、より深く関与することが望まれるのではなかろうか。行政当局はまた、競争と効率との増進を迫りして更に前向きに介入することが、求められているように思われる。港湾・空港料金、投資、達成標準が、公共の利益と交易効率とを競争を通して確保するために、諸種の利害関係者の声を参照しつつ公然と議論される——そういう規制システムを確立することが必要なのではなかろうか。

（注記）“CGI ペーパー”はまた、インフラストラクチャに関する重要な考慮すべき事項の一つとして、“競争と価格設定とに対する規制根拠（regulatory basis）を改革すること”を挙げている。

(注目すべき背景) 2004年6月に公表された世界銀行のレポート“インフラストラクチャの革新——民営化、規制、そして競争”は、明確に次の通り述べている。“全ての経済的万能薬についてそうであるように、民営化 (privatization) は簡略化しすぎられ、過剰に売られ、そして結局は期待を裏切った——約束されたより少なく配達して。”“投資者と顧客との両者の利益を保護する上で信頼しうる遂行を提供する規制が決定的重要事項である。”

- (4) 来るべき電子商取引／電子取引時代に備えての法的枠組みの涵養
電子商取引や電子取引を促進する必要な法的枠組みを涵養するために、電子情報・取引法案と貿易法案 (原案) との法制定を急ぐ必要がある。
- (5) 知的所有権 (IPR) 諸法実施の能率・活力向上
IPR 諸法の厳格な施行を確保するための行動がこれから強化されねばならぬと、しばしば指摘されている。そして、IPR 諸法施行に効率と活力を増進する過程においては、次の (1)、(2) への配慮が必要と思われる。
 - (1) 小・中企業とベンチャー資本とへの助力、
 - (2) 行政・司法諸サービスの改善。
- (6) 自由貿易地域制度の確立 (あるいは改善)
貿易法制定の暁には、本件についての前向きな議論が早急に開始されるべきであろう。
- (7) “新保税倉庫” 制度の確立
保税倉庫施設を、現在規定されている輸入貨物に加えて、輸出貨物にも利用可能とする趣旨の新保税倉庫制度に関する財務大臣規則原案が、取り纏め済みと理解されている。政府が新システムの早期導入を実現することが、適当なのではなかろうか。
- (8) EDI を核にした官民協力と政府内組織の連携強化
政府と民間企業が定期的に会合を持ち業務改善のために双方が努力する仕組みが必要となっている。特に EDI の効率的な実現のためには、民間企業の協力が欠かせない。政府の都合のみならずユーザーにとって利便性のある仕組みとして開発を続けることが必要となっている。そのためには政府側の連携として税関と貿易省や検疫などの連携を密にし、手続きを透明にする努力も必要となる。
- (9) 業務効率化支援と人材育成
税関および貿易省においては通関に伴う検査や貿易許可に関する業務の効率化に向けて、業務倫理の再確認を行うとともに、業務内容の透明性を確保する方策を策定する。法令の適用や検査方法の標準を定めることにより、業務量と適正人員の配備を検討し、現在の業務改革をさらに推し進める。さらに事前相談業務を強化し、現場での検査の標準化を促進する。これにより手続き全体としての生産性を向上させる。

(10) 貿易円滑化協議会（監視委員会）の設置（Organizaing and Controlling Committee）

今回の輸出入貨物時間調査と利用者による通関等の活動評価はアジアでは初めての試みであり、同様な調査が他のアジア諸国でもおこなわれることが期待されている。今回の調査をもとに、標準的な調査方法を確立し、他国で実施・比較できるようにするとともに、インドネシアにおいては一層の改善努力とその評価のために定期的に調査を実施することが重要であると考えられる。そのために監視・調整・助言を行う機関を経済調整省の中に設置し、専任のチーム（調整監視委員）によって、国際的で幅広い観点からインドネシアの貿易環境に関して以下の活動を行なう。将来的にはアジアの貿易円滑化に対する活動へと発展させることも視野に入れる。

4.2 港湾とインフラの改善行動計画

4.2.1 タンジュンプリヨク港の輸出入貿易のロジステック改善計画

貿易円滑化を妨害している要因を分析した結果に基づき、タンジュンプリヨク港における輸出入貿易のロジステックとして港湾インフラに対し下記の改善計画を勧告する。

(1) 欠陥インフラの改善計画

1) タンジュンプリヨク港の開発目標

海運総局はタンジュンプリヨク港の下記の目標を達成するよう港湾施設を改善するための開発政策を設定すべきである。

- i) タンジュンプリヨク港を魅力的な商業・工業環境を提供し、地域でインドネシア産業の競争力を維持、強化するために、“アセアン地域のロジステックセンター”として機能すること
- ii) タンジュンプリヨク港を“地域のハブ港湾”として国際海運航路にとって魅力的なルートとするだけでなく、内貿/離島間航路にも魅力的なルートとするように機能すること。

2) タンジュンプリヨク港の開発シナリオ

- i) 既存の防波堤を移転して港内の既存進入航路と泊地を拡幅、増深し、既存の港湾施設を最大限に活用して港湾荷役容量を増加する。
- ii) 第2港湾の開発概念として、タンジュンプリヨク港地域に補完する新規の国際コンテナターミナルを開発する。

iii) 港湾振興の活性化

- a) IPC-2 は港湾関係者、船会社、船主、荷主等の利用者と港湾振興を活性化するため次のような目的のために会議を積極的に開くこと。

- 海運市場の正確な情報、
- 利用者の正確なニーズを把握する、

- b) IPC2は潜在的利用者に港湾のセールス振興を強化する。

- iv) 適切な港湾長期開発計画と土地利用計画に沿って組織だった開発を実施する。

現存の港湾施設の配置状況では将来の輸出入貨物の需要に応えられない。

2002-3年にJICA調査で提言された長期開発調査に沿って段階的に港湾施設の整備を実施すること。下記の事業は直ちに緊急リハビリ事業として実施することを提案する。

- a) 自動車専用ターミナルを開発すること。

- b) 港湾地域内で不法開発を防ぐために出来るだけ早い時期にマスタープラン、土地利用計画を正式に法定表示する。
- c) 将来開発のために有効な開発空間を港湾内に生み出すこと。
- d) 港湾の荷役容量を増強するために既存の港内航路と泊地を拡幅、増深して大型船が両方向の船舶航行を可能にする。
- e) IPC 2 は特にスムーズな通関手続きと港湾アクセスの施設について、地域開発計画と協調して港湾区域内の港湾インフラと施設を継続して整備を進めること。協調して整備すれば港湾周辺の臨港道路の交通渋滞は最小化することが出来、貿易施設の効率化を助成することが出来る。

短期・長期整備計画を実施するのに、

- f) 新しい港湾施設を段階的に沖合に展開して開発し、連絡道路を一緒に整備する。
- g) 港湾奥にある古い使用頻度の低い埠頭地域を埋め立て港湾用地に再利用・再開発することを提案する。

(2) 港湾運営と管理のための改善計画

近い将来の貨物需要量を考えると、特に国際コンテナ量は継続して増加傾向にあり、現在の港湾施設配置による容量を超えることが予想される。効率的な貨物移動の方法を取り入れて港湾運営と管理システムを改善するのが必須である。JICTとKOJAのターミナルの運営と管理を改善するために下記を提案する。

1) JICT と Koja コンテナターミナルの運営のケース

- i) クレーンのアイドル時間を短縮することでガントリクレーンの荷役効率を改善する。
- ii) JICT 1 と Koja のターミナルゲートが、今別々にあるのを一ヶ所に集約する、ターミナルゲートから高速道路とを結ぶアクセス用の立体交差道路を建設することで港湾と背後地のアクセスを整備する。
- iii) コンテナ荷役機械を定期的に維持・補修をする必要がある。補修に必要な部品を常時補充して荷役機械のアイドル時間、船の接岸時間を最小にする。
- iv) 荷役機械の運転手、ヤード内のコンテナ配置計画者らの技術能力を維持向上するために定期的な訓練で更新して、標準化された世界的サービスの品質を維持するため、その一環として技術訓練を実施する。

2) 在来埠頭ターミナルの運営の改善

i) 運営会社の統合併合による再編成の提案

現在に運営会社を少数の妥当な数社にグループ分けして妥当な数のバースを共同に運営すること。現存の運営構成の再編成を提案する。

- a) 新しい運営会社はPT. MTI と 沖仲仕(ステベ)会社を含む14 社の運営会社からIPC2の公開入札で選り抜くこと。
 - b) 各ターミナル運営会社の業務成績の良い会社を中心となって5 – 10バースを運営するのが適当と考える。
- 3) IPC2による埠頭計画と運営に強い指導力の発揮

i) IPC2による指導力

在来埠頭の占有比率と荷役効率を向上するためにIPC 2 は船会社に埠頭割付計画と利用管理に強い指導力を取るべきだ。例えば、埠頭使用の優先権を多少高い埠頭使用料を設定して船会社・代理店に提供して何処のステベ会社が何処の埠頭でも空いてる埠頭で荷役業務が出来るようにする。

ii) 在来埠頭のバース占有率の改善

- a) バース使用時間を短縮するために、バース使用料金を日割りから時間ベースに変更する。
- b) 埠頭際の荷役効率を改善するために、ヤード・上屋倉庫を利用しないで直接トラック輸送をコントロールする。
- c) ヤード、上屋倉庫の使用を奨励し、埠頭から貨物の直接配送比率を下げるためにインセンティブを考える必要がある。
- d) 港内道路の改善と港湾周辺で有効な陸上輸送マネジメントシステムを構築する。

iii) 効率的なIPC2の訓練システムの構築

- a) IPC 2 は港湾労働者の荷役効率向上のため、コンテナのヤード置き場の計画、船の積み込み計画の精度向上ためにターミナルオペレータースタッフに訓練・教育する。
- b)品質管理サークル (QC) のようなシステムを導入して港湾関連組織を活性化する、
- c) 既存の港湾訓練センター (PTC) の機能を強化する。

iv) IPC2による適切な港湾施設と荷役機械の補修とリハビリ

- a) 一般雑貨埠頭の天端高を嵩上げするリハビリ工事を実施すべき、これは大型貨物船、特に50, 000DWTクラスの自動車専用運搬船が係留できるようにする。
- b) 埠頭の淵から上屋までのエプロン幅が狭い、貨物埠頭にある余り使われてない上屋や倉庫を撤去して、トラック駐車場、車両プールとして貨物の積み込み、積み下ろしに転用することを提案する。

v) ターミナル運営の業務指標の監視

- a) ターミナル運営の業務指標の設定

コンテナターミナル運営の業務指標を各ターミナル別（JICT 1 and 2, コジャ、スグロ、MTI）に設定する。そしてIPC2はその業務の目標指標を達成しているか監視する。

運営会社を監視するために明確な業務指標を導入すべきである。その業務目標が達成されていない場合、IPC2は運営会社に利用者からの不平に応えるよう監督指導する。

IPC2と運営会社は船会社のような港湾利用者にバースと呼ぶ窓を十分提供すべきである、そして港湾利用者にバース使用の機会を増やすべきである。

4) 透明な港湾関連の料金設定

ほとんどあらゆる種類の港湾使用料、料金、例えば、荷役料金、ターミナル使用料金、税関手続き料金等は他のアセアンの主要港湾と比較して高めに設定してある。更に貨物取り扱い料金設定、税関手続き料金の設定には、透明性に欠けている。

i) 透明性の改善対策

DGSCは料金設定の透明性を向上するために次のような対策をとる指導力が必要である。

- a) 現存の料金システムを再審査して、アジアの港湾の料金を参考にしてもっと最適なシステムを構築する。
- b) DGSCは港湾料金設定の修正システムと概念を形成して、それを一般に公開すべきである。
- c) IPC-2は最大水準の料金を示し、ターミナル運営会社、沖仲仕(ステベ)会社に自由に実際の料金を利用者と最大限以内で決められる自由度を与えるべきである。

ii) 料金相応のサービスの質を改善する対策

- a) コンテナのトランSHIPメントにかかる時間を短縮すること
- b) 貨物取り扱いの生産性の増加
- c) 不適切なコンテナターミナル運営を根絶すること
- d) 港内に現在不十分なコンテナトラック駐車場を拡張又は追加する

5) 現在のEDIシステムの改善

現存するEDIシステムを税関事務所と緊密に協力、協調して見直すことが重要である。

- a) IPC2は現在あるEDIシステムの利用を、港湾利用者への有効なサービス改善の一環として改善すること。
- b) IPC-2は埠頭業務を分析するために港湾活動の情報を収集する手段としてEDIサービスプロバイダーを利用すること。
- c) 適切な統計システムを開発して、集約したデータベースシステムを構築する。

- d) 港湾計画の容量を強化することと上記データベースシステムを活用して港湾業務を評価する。

(3) 港湾の通関手続きの改善計画

1) 港湾地域内の税関事務所の統合

- i) 港内にある3箇所の税務事務所を1箇所の税務事務所として集約し、通関手続きのシングルウィンドウとして機能すべきである。そして有効な税務手続きが国際基準に従って実施されるべきである。
- ii) 3箇所のコンテナターミナルはお互いに運営と通関手続きに関する情報やデータの交換を電子メディアで相互に組織的に連結して情報交換されるべきだ。

2) 通関手続きの情報公開

- i) 港湾利用者に現在の通関手続きの法的システムの状況を認知してもらうこと。
- ii) 税務事務所のウェブサイト、定期刊行物である月例報告書、を通関手続きの通知、法令を伝播するためにもっと有効に活用すること。
- iii) 個人でも全ての法令、他の関連書類にアクセスできるような、図書館のような公共施設によるシステムを構築すること。
- iv) 緊急事項はいかなる2次的に発生する無能力な状況を避け、事故とその回復時間を処理する方法と事実をタイムリーに公開すること。
- v) データベースを構築すること、又はデータベースを一般に公開すること、と事故を処理する方法を開示するようなシステムの展望を明確に説明、開示すること。
- vi) 通関サービスのホームページサービスを提供し、国立図書館でDGCEが発令した全ての法律を閲覧できるような施設を用意する。

3) 税務職員による通関検査の改善

- i) 通関検査をする場所を修繕し、有効に検査手続きをするように改善する。
- ii) 通関手続き・検査の経費を透明で、正確で、不公平な価格設定を明確にする
- iii) 検査時間の段取りを要領良くして通関検査における時間ロスを最小化すること。

4) 通関以外に要求される手続きの改善

- i) 他の政府機関との間で承認とライセンスのシステムを改善する
- ii) 担当する政府機関同士と貿易関連会社とで輸出入許可の解釈で整合をとる
- iii) 現存の不明確な承認とライセンスのシステムを改善するか、削除する。

(4) 内陸部に有効な施設の開発

1) ICD、自由貿易地区、輸出加工区の開発の提案

タンジュンプリヨク港周辺には自由貿易地区、輸出加工区はまだ整備されていない。そのような施設はアセアン地域内で貿易競争力を強化し、産業投資を誘致するために他のアジアの港湾では見かける。

多く周辺諸国で上記の例を考えて、税務手続きのサービスを改善するために、新しいICDをジャカルタ首都圏から東にある工業団地と港湾を結ぶ高速道路沿いに下記の機能を持って開発することを提案する。

- i) 輸出入に関する全ての通関手続きをスムーズに効率良く実施する。
- ii) 港湾周辺でターミナルに入る順番を待つ車両の混雑を最小にするためにICDと港湾を結ぶアクセス高速道路、鉄道を整備する。
- iii) 貨物輸送用のトラックシャトルサービスを工場とICD間、ICDと港湾間でそれぞれ2種類の輸送方法を導入する。
- iv) 提案するICDの運営と管理は鉄道会社、船会社、港湾公社2と他の港湾利用者、と土地収用の段取りに地方政府を含めて、調整して計画を作り上げる必要がある。

2) 港湾と密接にリンクした特別経済地区の整備開発

タイのレンチャバン港周辺に開発したレンチャバン工業団地のように、自由貿易地区、輸出加工区と呼ぶような特別経済区を港湾地区に開発することを提案する。そのでは輸出入産業にとってあらゆるメリットを探索し実現できるところとする。

そのために、ボジョネガラ新港は貨物の荷役、貯蔵だけの単純な機能を越えた運営と、貿易、銀行のような関連セクターを開発して外国の投資家を誘致し、国際ロジスティックな付加価値をつけた業務を通じて雇用創出するような国際的大量物資輸送の港湾として現れることを期待されている。

(5) 港湾保安の促進計画

- 1) 港内で盗難のような事故を防ぐために関連機関で構成する保安委員会を設立すること
- 2) 保安委員会は港湾利用者、関連事務所から報告されてくる問題を協議するために定期的に会議を開く、そして状況を改善するための勧告、取るべき対策を協議する。
- 3) 港湾保安のために港湾地域内に十分な保安施設、フェンス、を設置すること。
- 4) タンジュンプリヨク港湾の保安レベルは国際港湾であることを考慮して海運総局と運輸省がISPSコードによってレベル3と設定すること。
- 5) 港湾内のヤード保安を強化するためにあらゆるコンテナの移動はコンテナシール番号とその受取書で厳しくチェックすること。
- 6) 下記の設備をISPSコードに従って国際ハブ港湾として用意すること。

- i) コンテナ検査用X ray ,
 - ii) 地球位置出しシステム (GPS) ,
 - iii) 中央監視テレビ (CCTV) をゲート、貨物ヤード、港湾管制センター、 貨物・コンテナ貨物流動を監視する上屋に設置すること。
 - iv) 各ターミナル運営会社は各ターミナルの運営の保安計画を作成し、海運総局と港湾公社に提出すること
- 7) 自動位置探知システムを採用するためにVHFを使用した自動識別システム (AIS) を導入すること。

(6) 関連インフラの改善計画

1) 港湾入り口周辺からコンテナヤードへの道路状況

港湾ゲートから空コンテナ置き場周辺の道路交通渋滞を除去するためにトラックの駐車場の拡張、追加駐車場が必要である。駐車場を港内または港湾地域に見える範囲で拡張すべきである。もし難しい場合は港湾背後地に代換えの駐車場を確保できる場所を探す。

2) 空コンテナヤード周辺の道路状況

空コンテナヤード周辺の道路状況は既存の道路を拡幅したり高架橋を建設して改善すべきである。空コンテナヤードの運営の改善のために、空コンテナの返送、集荷の集中時間を空コンテナ貯蔵場が24時間営業であれば分散するべきである。

4.2.2 港湾施設とインフラの改善のために行動計画

港湾施設とインフラ、港湾運営と管理、港湾の通関の手続き、港湾保全と保障、の提案する改善策の行動計画を 本報告書のPART 2 に記述する。

4.3 空港制度・施設の改善計画

貿易促進を阻害する要因の分析に基づいて、調査団は、スカルノ・ハッタ国際空港における制度・施設改善のための改善計画を次に提案する。

1 輸入貨物荷捌場の改善

(1) 短期の改善施策

既存の輸入貨物荷捌場不足を改善するために、次の対策を提案する。

- 1) 輸入貨物をより効率的に保管するためには、“移動式ラック”あるいはより適切な高層ラックを設置することにより、上屋スペースの立体的有効活用が必要である。
- 2) PT. Garuda およびPT. JAS がより多くの輸入貨物を効率的に、迅速に、且つ安全に取扱い出来るようにするためには、既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームの拡張・改修を図り、ULD単位による輸入貨物の引渡し促進が必要である。
- 3) “長期蔵置輸入貨物”の保管量を最小限にするためには、運送約款およびその他の法律や規則に則り、当該貨物の効率的な管理および適切な取扱いが必要である。

2 輸入トラック・ドック・プラットフォームの改善

(1) 短期の改善施策

既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームの改善を図るために、次の対策を提案する。

- 1) 必要数のフォーク・リフトを必要な時に弾力的に配備できるようにするためには、既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームの拡張が必要である。
- 2) トラック・ドック・プラットフォームの高さをトラックの荷台の高さに応じて調整出来るようにするためには、レベレーターを設置するか、特にウイング・タイプの大型トラックに対応できるようにするためには、トラック・ドック・プラットフォームの構造様式を変更することによりトラック・ドック・プラットフォームの改修が必要である。
- 3) トラック・ドックの慢性的な混雑を緩和するために、またPT. GarudaおよびPT. JASがより多くの輸入貨物を効率的に、迅速に、かつ安全に取扱いすることができるようにするためには、空港外のフォワーダー保税上屋の機能を強化し、空港内の保税上屋で可能な限りULD単位による輸入貨物の引渡し促進が必要である。

3 荷役器材不足の改善

(1) 短期の改善施策

荷役器材不足の改善を図るために、次の対策を提案する。

- 1) 必要数のフォーク・リフトを必要な時に弾力的に配備できるようにするためには、既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームの拡張が必要である。
- 2) また、トラック・ドック・プラットフォームの高さをトラックの荷台の高さに応じて調整出来るようにするためには、レベレーターを設置するか、特にウイング・タイプの大型トラックに対応できるようにするためには、トラック・ドック・プラットフォームの構造様式を変更することによりトラック・ドック・プラットフォームの改修が必要である。

4 航空貨物サービスの総合的品質管理の強化

(1) 短期の改善施策

貨物の濡損、損傷、誤送等の貨物運送取扱事故を防止するために、次の対策を提案する。

- 1) 雨期に発生する貨物の濡損を防止するためには、新貨物ターミナル施設が完成するまでの緊急避難的対策として、既存保税上屋の軒を早期に伸長するか、またはエプロン・サイドの遊休地を活用して、天蓋付の保税シェルターを設置することが必要である。
- 2) 上屋作業者の手荒なかつ無頓着な取扱いにより引き起こされる貨物の損傷を防止するためには、上屋作業者に対する基本的な職業倫理に加えて安全・維持管理を取扱ったより効果的な社内教育・訓練計画の実施・強化が必要である。
- 3) 貨物の誤送等の貨物運送取扱事故を防止するためには、AWB番号毎に貨物と書類との対査確認を確実に行うことが不可欠である。しかし、これらの問題に対するより効果的な且つ実質的な解決方法は、“無線のバー・コード・システム”を導入することである。そうすることにより、AWB番号の誤認、データの転記・入力ミス等によって引き起こされる様々な貨物運送取扱事故および手作業によるデータの転記・入力等の二重作業を排除することが可能となる。
- 4) 貨物の濡損、損傷、誤送等の貨物運送取扱事故を削減するためには、航空貨物サービスの「総合的品質管理」の強化が必要である。

5 空港保税上屋内の照明設備の改善

(1) 短期の改善施策

空港保税上屋内の照明を改善するために、次の対策を提案する。

- 1) 空港保税上屋内の作業環境を改善するためだけでなく、輸出貨物のULDへの誤搭載等の貨物運送取扱事故を防止するためおよび貨物の抜き荷発生の可能性につながる環境を排除するためには、保税上屋内の照明数を増やして明るくするか、または照明設備の変更・改善が必要である。
- 2) 可能な場合は、保税上屋の作業場所に日中の光を屋根の窓から取り入れることにより、エネルギーコストを削減して作業環境を改善することも考えられる。

6 駐車場の交通混雑の改善

(1) 短期の改善施策

駐車場における交通混雑を緩和するためおよびトラックの流れを円滑にするために、次の対策を提案する。

- 1) 車両の交通混雑を緩和するためには車両交通の流れを双方通行から“一方通行”に変更し、また交通混雑状況によっては、駐車場へのトラックの入場台数を制限する必要がある。
- 2) トラックの流れを円滑にするためには、白線又は横線を引くことにより車両の通行車線を設置する必要がある。
- 3) 輸入貨物取扱いのピーク時間帯における車両の交通混雑を緩和するためには、既存の駐車場近くにある臨時駐車場スペースの有効活用が必要である。

7 「長期蔵置輸入貨物」の効率的な管理および適切な取扱い

(1) 短期の改善施策

「長期蔵置輸入貨物」の適切な取扱いおよび効率的な管理の強化を図るために、次の対策を提案する。

- 1) 「長期蔵置輸入貨物」の効率的な管理の強化を図るためには、現在実施されている管理項目に加えて保管場所による管理が必要である。
- 2) 「長期蔵置輸入貨物」の保管量を最小限にするためには、運送約款、その他の法律や規則に則った適切な貨物取扱いの強化が必要である。
- 3) 「長期蔵置輸入貨物」の保管量を最小限にするためには、上記の二つの対策に加えて、より長い保管期間の貨物に対してはより高い保管料がかかるように検討・実施することも考えられる。

8 長時間を要する輸入貨物の引取促進

(1) 短期の改善施策

長時間を要する輸入貨物の引取り促進を図るために、次の対策を提案する。

- 1) 当番の税関職員誰もがどのケースに対しても公平に且つ効率的に対応出来るようにするためには税関職員のサービス品質の向上が必要である。
- 2) 税関貨物検査立会いの予約を取るために、荷受人または通関業者から税関担当者へ連絡するための余計な時間をできる限り削減するためには、レッド・チャンネルを指定・通知する際、税関担当者名に加えて税関貨物検査日時等を荷受人または通関業者に対し通知することが必要である。
- 3) 税関貨物検査を円滑に行うためには、税関職員の現行勤務体制を見直し、必要数の税関職員を配置することが必要である。

9 輸入貨物の管理および保管システムの強化

(1) 短期の改善施策

輸入貨物の管理および保管システムを強化するためには、“無線のバー・コード・システム”の導入が大いに推奨される。貨物の到着確認、一時蔵置、引渡し等のデータ処理は、是非ともコンピューター化が必要となる重要な領域である。そしてコンピューター化は、メイン・コンピュータとオンラインで接続することを意図してローカル・コンピューター・システムとして導入することを推奨する。このコンピューター化により次のとおり大きな効果が期待出来る。

- 1) データの転記・入力ミスにより引き起こされる貨物の誤引渡しおよび引渡遅延等の様々な貨物運送取扱事故の防止
- 2) 手作業によるデータの転記・入力の二重作業の排除
- 3) 貨物の到着確認、蔵置場所および引渡しデータ等の迅速且つ正確な処理
- 4) 保税上屋内における貨物の正確、迅速且つ効率的な管理および保管

10 フォワーダーの空港外保税上屋機能の強化

(1) 短期の改善施策

フォワーダーの空港外保税上屋機能を強化するためには、次の対策を提案する。

- 1) PT GarudaおよびPT. JASの保税上屋施設の現状および将来の航空貨物需要の増加に鑑み、空港内の保税上屋と空港外のフォワーダー保税上屋間のULD単位による輸出入貨物の保税運送は不可欠である。そうするためには、これらの制度的な問題の早期解決と改善が必要である。これらの制度的な問題を検討し改善することは、既存の施設の効率性を向上させ、既存分野へより多く

の民間セクターを参入させ、インドネシアにおける貿易および外国からの投資促進につながる。

- 2) 輸出貨物に関しては、少なくとも「大口貨物」については、フォワーダーの自社保税上屋でULDへの貨物積付けが出来るように改善することが必要である。そのためには、これらの制度的な問題の早期解決と改善が不可欠である。そうすることは、さらにPT. GarudaおよびPT. JASがより多くの輸出入貨物を迅速に、効率的に、かつ安全に取扱うことを可能にすることにつながる。
- 3) 空港内保税上屋においては、ULD単位による輸入貨物の引渡しおよび輸出貨物の受託促進を図ることが必要である。そうするためには、これらの制度的な問題の早期解決と改善が不可欠である。同時に、空港内保税上屋のトラック・ドック施設の拡張・改修も必要である。

1 1 日本とインドネシア間のシンガポール、バンコクおよびクアラ・ Lumpur 経由の貨物輸送状況の改善

(1) 短期の改善施策

この状況を改善するために、次の対策を提案する。

- 1) 外国からインドネシアへの投資環境を改善するためには、多くの官僚形式主義を備えた官僚制度を徹底的に改革し、透明性を高め、“魅力ある国”になることが必要である。
- 2) インドネシア政府にとって最も重要なことは、タイのバンコク国際空港やマレーシアのクアラ・ Lumpur 国際空港などの東南アジア近隣諸国を含む諸外国の貨物ターミナルの実状を出来る限り多く見て参考にすることである。そして民間部門からの意見・コメントを出来る限り広範囲に聴取し、航空機が到着してから荷受人に貨物を引き渡すまで、そして荷送人から貨物を受託して航空機が出発するまでの航空貨物サービス全体の「総合物流システム」の改善が必要である。
- 3) 現在、PT. Angkasa Pura IIは、保税区域にエア・カーゴ・トランスシップメント・ヴィレジを作る計画を持っている。スカルノ・ハッタ国際空港をハブの貨物ターミナルにするための構想の一環として、その区域内には事務所、輸出入蔵置場、それに航空貨物アイテムを生産するソフト産業などの計画が含まれている。それゆえ、貿易および投資の円滑化政策に関わる未解決の問題は、上記エア・カーゴ・トランスシップメント・ヴィレジ計画を実現する過程で是非解決する必要がある。

1.2 安全・維持管理に対する意識の向上

(1) 短期の改善施策

ULD貨物がコンテナ・ドアを開いたままドーリーで運ばれるという様な状況を改善するためには、上屋作業員に対する非常に基本的な職業倫理に加えて安全・維持管理を取り扱ったより効果的な内部教育・訓練計画の実施と強化が必要である。

1.3 猫の保税上屋施設内への侵入防止

(1) 短期の改善施策

保税上屋内において猫により引き起こされる貨物ダメージ発生の可能性を排除するためおよび衛生・安全管理の観点から人間や貨物（食料品貨物等）に対する問題を排除するために、猫の保税上屋施設内への侵入を防止するための適切な対策・措置が必要である。

1.4 空港セキュリティの強化

(1) 短期の改善施策

この状況を改善するために、次の対策を提案する。

- 1) 抜き荷問題を解決するためには、保税上屋施設内での人やものの動きを監視・記録し、かつ状況により後で追跡することの出来る監視カメラを保税上屋施設内に必要数設置・改善することが必要である。
- 2) 抜き荷発生の可能性につながる環境を排除するためにはPT. GarudaとPT. JASの既存保税上屋施設内の照明数を増やすか照明設備の変更・改善をする必要がある。
- 3) 貨物地区を含む空港全体のセキュリティを強化するためには保税上屋施設の内部に近づく人々に対する現行のセキュリティ・チェック制度の見直しをする必要がある。

1.5 新貨物ターミナルの建設

(1) 中・長期の改善施策

新貨物ターミナル施設を設計・建設するに当たっては、以下について十分考慮する必要がある。

- 1) 新貨物ターミナルの施設計画に必要な情報やガイドラインを得るために、タイのバンコク国際空港やマレーシアのクアラ・ Lumpur 国際空港等のアジア近隣諸国を含む諸外国の貨物ターミナルを出来る限り多く見て参考にすることが必要である。

- 2) より最新式の機器・設備、およびよりユーザー・フレンドリーな上屋作業環境を備えると共に貨物ターミナル施設のランドサイド・エリアに貨物の流れ、車両の通行および駐車を妨げることなく、フリー・トレード・ゾーン施設ならびに代理店・フォワーダー施設、税関およびその他の事務所ブロック等の関連施設を備えた新貨物ターミナルの建設をするためには、民間セクターからの意見やコメントを可能な限り広範囲に聴取することが必要である。
- 3) 新貨物施設の規模を決定するに当たっては、ピーク時間帯の貨物動向、貨物専用便の発着動向および貨物・車両の動線に加えてピーク時間帯の旅客動向および旅客便の発着動向を考慮することが必要である。
- 4) 新貨物ターミナル施設の建設に当たっては、最少の投資で最大の効果を得るためおよび将来の拡張を可能にするために、実施計画をフェーズ I (2005年-2009年)、フェーズ II (2010年-2015年) およびファイナル・フェーズ (2016年以降)の段階に分けて長期的展望に立って検討することが必要である。
- 5) 将来の航空貨物需要の増加に対処するため、およびPT.GarudaおよびPT.JASの保税上屋施設の現状に鑑み、フェーズ I の全力による早期計画・実施が不可欠である。
- 6) これまでの投資部分を最大限に活用し、且つ今後の不要な投資を最小限に抑えるためにも、既存の用地および貨物ターミナル施設の効果的な再利用計画の立案は非常に重要である。

4.4 内陸輸送の改善行動計画

4.4.1 行動計画のための政策と整備計画

政策的には港湾地区での港湾へのアクセス道路の整備不足により惹き起こされる混雑の解消とその結果としてのスムーズな港湾運営確保の一助とする。ひいては、

港湾利用者(貿易関係者)に優良な道路ネットワークを整備することで貿易促進の一助とすることを目的とする。

整備計画としては短期的には、有料道路の新設(延伸)や容量補強(拡幅)、一般幹線道路の整備や交差点改良を行い道路ネットワークの容量アップを図り、

結果として、重交通と一般交通の分離策を講じるようにする。

長期的には、現在港湾地区に多く散在している保税倉庫、CFSなどの為のコンテナデポの一、二箇所への集積を図りより有効な運営を行えるようにする。(空港の場合は既に計画が実施段階にある。)

これらの整備にはかなりの資金をひつようとするので、有料道路公社(インドネシア PT Jasa Marga(Persero))、中央政府(公共事業省)、ジャカルタ市政府などの開発予算や公的開発援助(主としてJ B I Cや世銀)などを併用して実施していく。

実施母体は上記のように色々ある。実施期間は短期の整備計画を2010年までに、長期の整備計画は2015年までを目標とする。

4.4.2 改善行動計画

改善の為の行動計画としては2010年までの短期的行動計画として下記五点を考える。

- 1) Jakarta Outer Ring Road(JORR)の北伸としての Tg.Priok Access の有料道路としての建設。
- 2) J O R R の全線の完成。
- 3) JORR,Jakarta 市内有料道路 (JIUT) ,その他放射有料道路 (JKT-Cikampek Tollway,Jagorawi Tollway,JKT-Merak Tollway など)を夫々均一料金体系として運営し、港湾からの大型車両がなるべく Tg.Priok Access 経由 JORR を利用するよう促進策を講じる。 結果として一般車両が一般幹線 JIUT を利用する際の混雑解消に役立つ。
- 4) 一般幹線道路 (Jl.Jampea, Jl. Cakung - Cilincing, Jl. Yos Sudarso, Jl. Enggano, Jl. Martadinata など) の改良整備を行う。 併せて、交差点改良整備を行う。
- 5) 空港関連としては需要増に併せての Cengkareng Access の拡幅を早期に実施する

2015年までの長期的改善行動計画としては：

- 一 Marunda 地区を初めとして東側に集積コンテナデポ地区を造成整備して港湾地区の機能分担を発展的に促進し、陸上輸送の利便性を増大させるとともに、通関業務の分散を図ることを目標とする。

PART 2

提言と行動計画

PART 2 提言と行動計画

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。

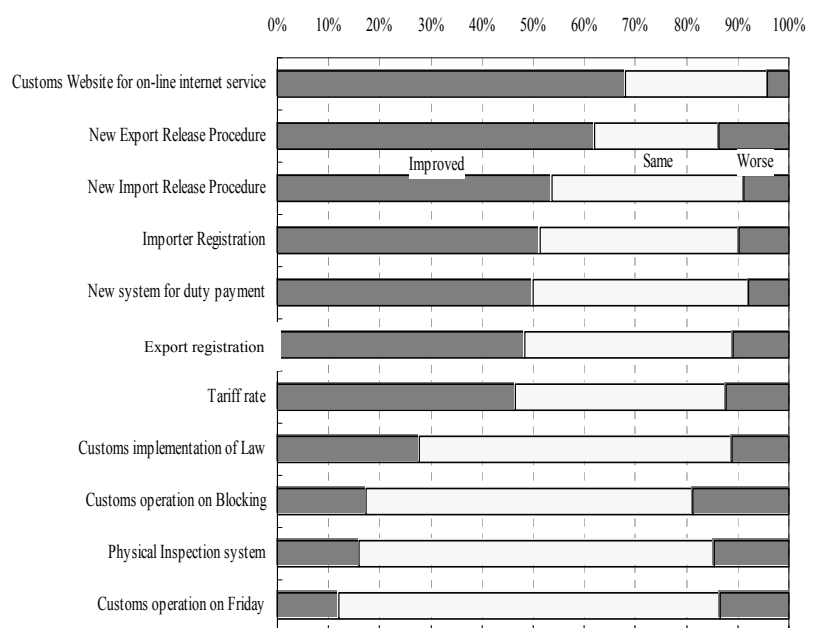
2. 調査結果の指摘事項

2.1 主要な指摘事項

2.1.1 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

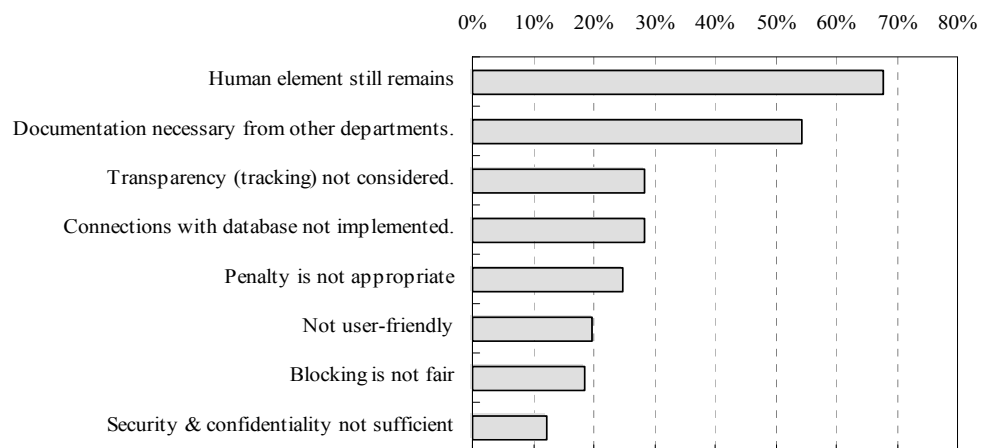


最近導入された税関 EDI については、**TABLE E1** に示されているように 90% 以上の回答がプラスの評価を下している。**FIG. E2** は個別項目についての調査結果である。まだ 50% 以上の回答がネガティブな項目も二つあり、ここでも問題は残されている。

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

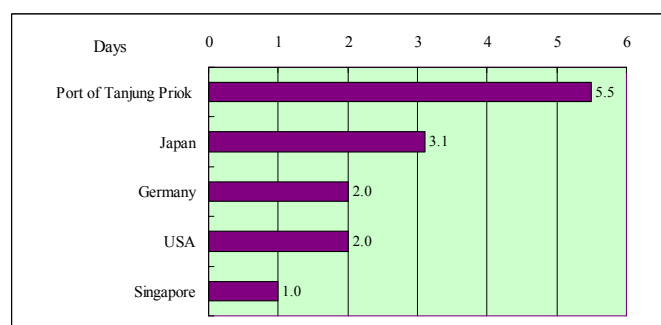
FIG. E2 Evaluation of Concept of EDI



2.1.2 リードタイム

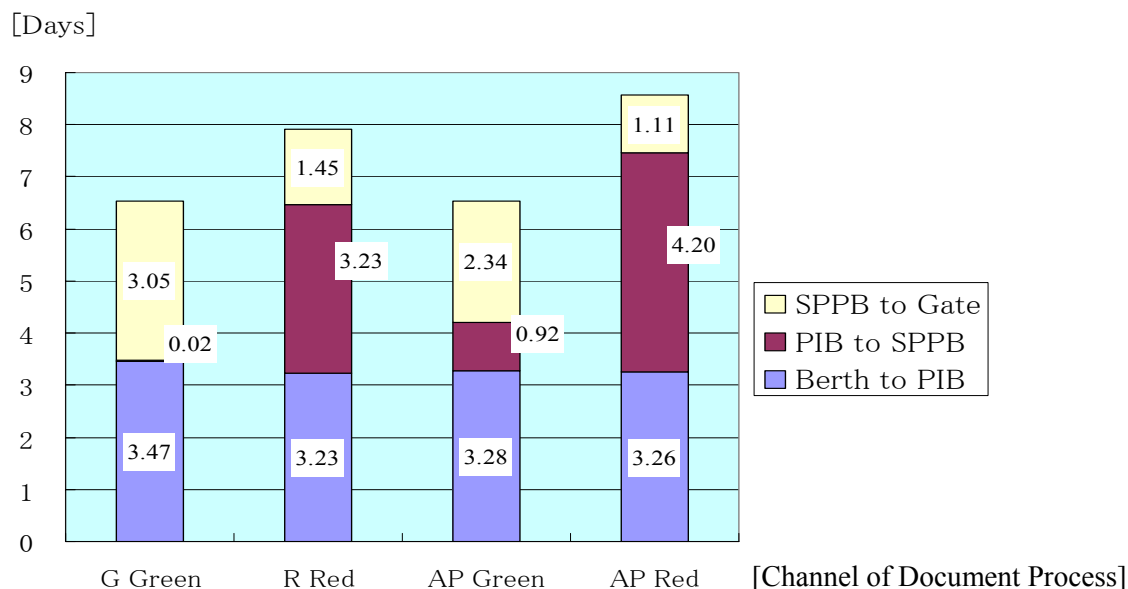
FIG. E3 は船が入港してから通関手続きが終わり荷物を引き取れる状態になるまでの所要時間（これをリードタイムという）の国際比較である。インドネシアの 5.5 日という数字は今回調査団が実際に時間測定をしたデータである。この図から分かるようにインドネシアのリードタイムは主要な先進国のおおよそ 2~3 倍、シンガポールと比べると実に 5.5 倍

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。

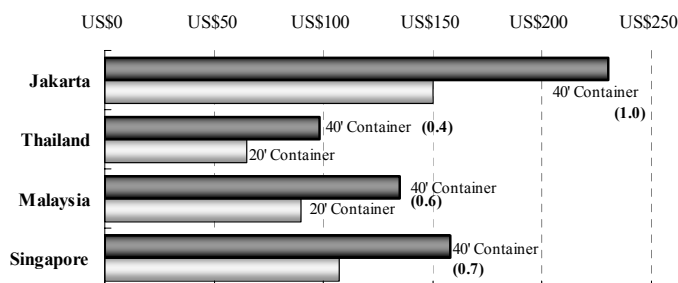
FIG. E4 Average required Days from Discharge at Berth to Gate Out (FCL Container)



2.1.3 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。世界一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。

FIG. E5 Terminal handling Charge



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。

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.

2.1.4 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

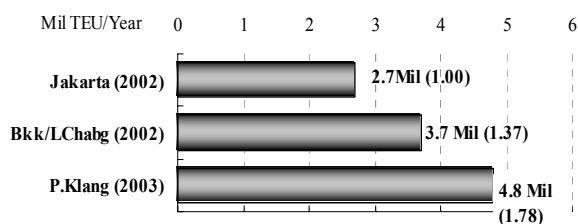
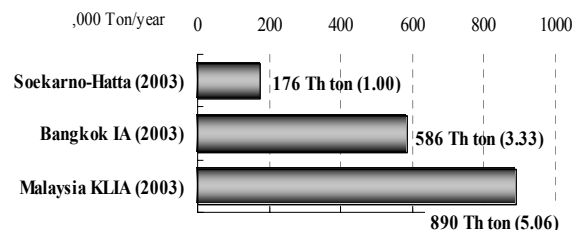


FIG. E7 Air Port Cargo



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来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。

2.1.5 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

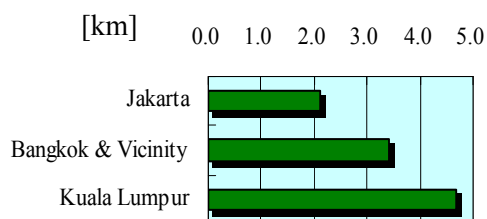


FIG. E9 Air Cargo Area

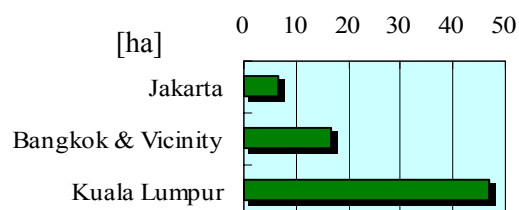


TABLE E3 Port Capacity by Individual Elements – Port of Tanjung Priok

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 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

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。

2.1.6 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。

2.1.7 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。

2.1.8 地方三都市におけるセミナーでの所見

「ウジュンパンダン」 マカッサル港でのヒアリングによれば、例えば日本や中国向けの冷凍エビの輸出の場合、輸出手続の全てをマカッサルでやり、内航船でスラバヤに運び、スラバヤから外航船に積み替えてシンガポールへ運び、シンガポールで再び積み替えて最終仕向地へ向かう、のが現状だと言うことであった。このため、マカッサルからせめてシンガポールまで直接外航船で運びたい、そして港湾料金は内航タリフではなく外航タリフで外貨で徴収したい、と言うことで、これを実現するためにペリンドと税関が港湾や通関の手続きについてこれまでよりも効率的で国際競争にも耐えうるレベルのサービスを提供する旨の協定を結んでいる。現在、ペリンドはこの協定を持ってポートセールスを展開している。調査団はこの協定の委細には通じていないが、現在タンジュンプリオク港に勧告しようとしているものと似た趣旨のものようである。

このことは法制度を始め全ての同一の公的な制度の下で、ジャカルタでなかなか叶えられないものがマカッサルでは実地に採り入れられつつあることを意味している。そして、このようなことが実現しようとしているのは、マカッサルがスラバヤを相手にする競争の導入に踏み切ったからである。

『競争を導入すれば効率的に成らざるを得ない』のである。

「スラバヤ」 ジャカルタにおける時間測定調査の結果、税関の実地検査の比率が調査期間全体で 50%を越えている。この数字は調査団の事前の予想を上回っている。また、DGC Eからも異常に高いという指摘があった。しかし、残念ながらこれを確認したり検証したり出来るような別のデータがないため、これ以上の議論は出来なかった。

調査団がスラバヤを訪れた際、スラバヤ税関では実地検査比率など税関にとって必須の統計資料が揃えられていた。ジャカルタ税関に於いてもスラバヤ税関と同様の統計資料の今後の整備を期待し、調査団から提言する次第である。

「メダン」 ベラワン港に於いて、是非ともハブ港になるのだ、と言う希望をペリンドから聞いた。現状は殆どがシンガポールフィーダーだと言うことで、これを仕向け地への直行便に換えて、輸送コストの低下と輸送時間の短縮を実現したいという希望である。このための港湾拡張計画も作成されているとのことであった。

この関連では、インドネシア全体でタンジュンプリオクの他に何港か地域のハブ港を出すべきだし出せるというのが調査団の見解である。その場合、ベラワン港は立地条件の良さを考えると地域ハブ港としては可能性の高さで最右翼だと言える。

なお、日本では可成りの数の港が本格的な国際ハブ港を目指している。

2.2 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。

- i. 効率性グループ . . . No.1, No.2, No.3
- ii. 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。

3. 提言

3.1 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お勧めしたい。

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。

3.2 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どうも言い難い状況、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。

3.3 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。

4. 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。

5. 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。

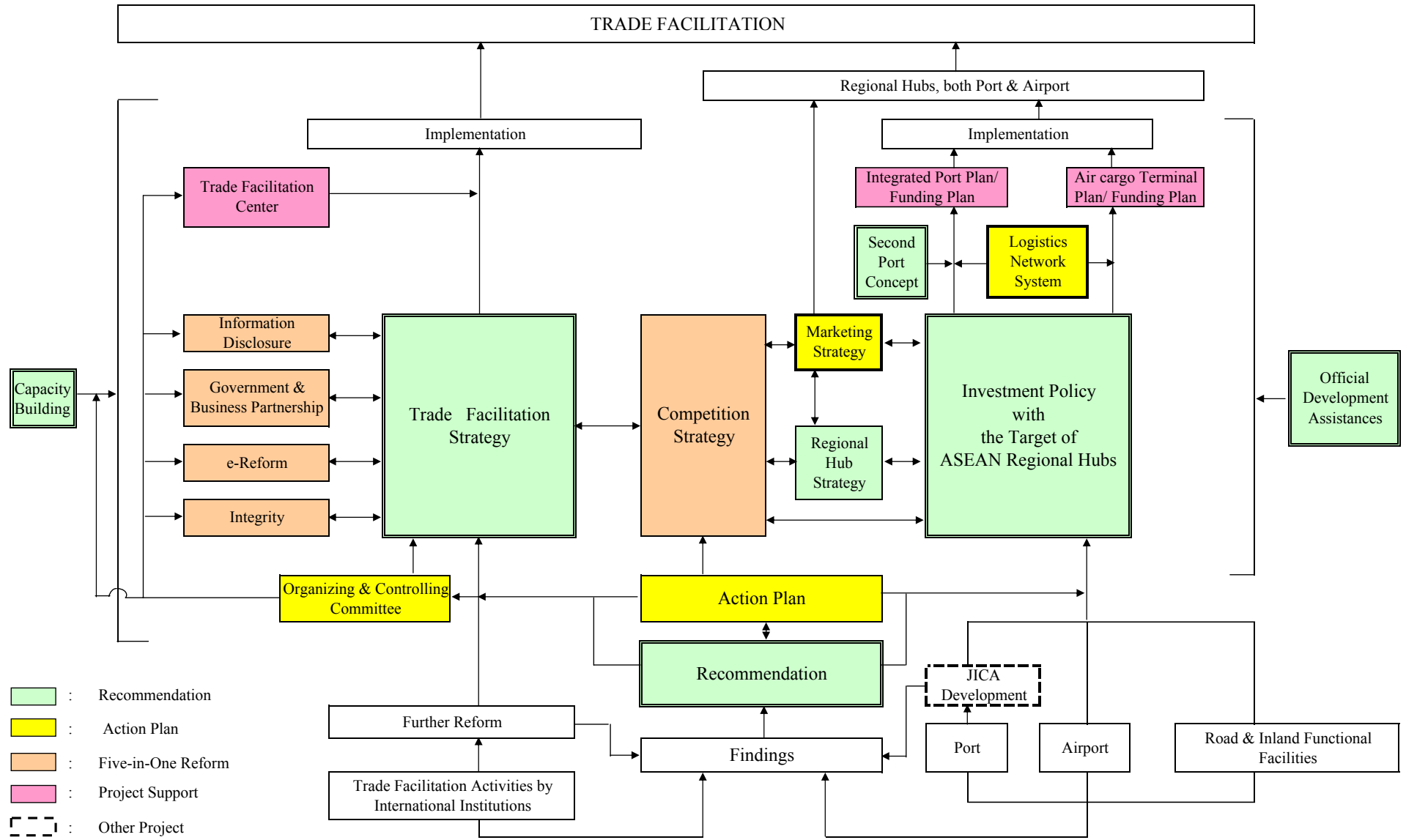


FIG E10 Detailed Diagram Showing the Trade Facilitation

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight
1.1	Further Reform						
1.1.1	General						
	1111	The efforts having been paid so far in introducing new trade facilitation system should be continued by respective ministries/agencies in the same direction as is taken so far.	Continuation of current reform efforts	5 years and onward	Many trade facilitation principles, measures, standards, etc. proposed by international institutions such as WCO, WTO, ASEAN, APEC, G8, etc. are being taken into the new trade facilitation systems currently being formulated by the government.	All the relevant ministries and agencies	CMEA
	1112	The trade facilitation strategy (hereinafter referred to as TFS) covering all the relevant ministries/agencies should be established and all the reform efforts should be carried out under the TFS. The TFS Should be formulated based on the Five-in-One Reform strategy pointed out in the recommendation. The TFS should also cover all the items of the action plans.	Trade facilitation strategy (TFS)	End of 2005	Customs house established the policy called "For Part of the Improvement of Service and Surveillance at the Customs Section". Under this policy, the combined team with the government has been formed since July 2002 in order to improve management and procedure of the customs section and has been working for the explanation of a policy document and hearing the opinions and views of relevant people. The American Chamber of Commerce in Indonesia, Jakarta Japan Club and the Korean Trade Center are also jointly working with this team.	All the relevant ministries and agencies	CMEA
	1113	In order to promote and streamline the wide range of the trade facilitation reforms, something like an organizing and controlling committee (hereinafter referred to as OCC) should be established. The first thing OCC should do is formulate TFS and to start it immediately. Either "the Coordination Team for Enhancing the Smoothness of Export and Import of Goods" or CMEA can be the candidate for OCC.	An organizing and controlling committee (OCC)	Middle of 2005	The Coordination team for Enhancing the Smoothness of Export and Import of Goods ("Coordination Team" established by the Presidential Decree) has been active on "stop smuggling" so far.	CMEA	CMEA
	1114	In order to promote human resource development (HRD), a training system covering all phases of trade facilitation should be established. It should also be considered for private sector to be given free access to the training system.	New Training System	2005 and onward	According to the interview study, many users pointed out the lack of knowledge, integrity, etc. of staffs of customs and other relevant ministries/agencies. Some users showed their interest in joining the training system.	All the relevant ministries and agencies	CMEA
	1115	A monitoring system should be introduced in the entire reform, so that all the efforts for the reform could be traced and, if necessary, revised at adequate and regular time intervals. The involvement of private sector in the system should be included in the system.	New Monitoring System	2005 and onward	In order to secure the transparency of the reform and to make the reform complete, a monitoring system is indispensable.	All the relevant ministries and agencies	CMEA
1.1.2	Legal Framework						
	1121	Legal framework governing trade facilitation issues such as "Trade Law" should be established.	Legal framework such as Trade Law	2006	Legal framework is indispensable particularly for foreign users as the basis for their trade activities. The Trade Law (draft) is close to be submitted to the DPR.	MOIT	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]	
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight	
1.1.3	1122	Establish (or improve) Free Trade Zone system	Trade Law (draft), Article 36	2006	The draft law is close to be submitted to DPR. Discussion needs to be started in terms of the details of the system.	MOF, MOI/MOT, MOA	CMEA	
	1123	Establish "New Bonded Warehouse" system	MOF regulation (draft)	2006	The draft regulation is at the Minister of Finance.	MOF, MOI/MOT, MOA	CMEA	
	1124	Cultivate legal framework preparing for coming e-commerce/ e-transaction days	* Trade Law (draft) * Cyber law (draft)	2005 and onward	The draft is close to submitted to the DPR. The draft is under examination among ministries concerned.	MOI/MOT MOCI	CMEA	
	Export/Import Procedures							
	1131	Review of current application forms and attached documents to simplify/reduce/abolish by eliminating a redundant/duplicating part or by commonly/jointly using the same forms across ministries/agencies to the possible maximum extent.	New application forms	2006	No action has been taken in this regards in connection with the FAL convention.	MOF, MOI/MOT, MOCI, MOC, MOA, ITFC	CMEA	
	1132	Review on customs operation for the followings;	Improved customs operations	2005	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team.	MOF, DGCE	CMEA	
		a. Customs operation on "Blocking"						
		b. Customs operation on Friday						
		c. Physical inspection system						
		d. Customs implementation of law						
1133	Review on customs EDI for the followings:	Improved EDI	2005 and onward	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team.	MOF, DGCE	CMEA		
	a. Human element still remains,							
	b. Documentation necessary from other departments.							
	c. Maintenance system is not 24 hours,							
	d. Costly,							
	e. Response is slow							
1134	Review on information/ communication issues for the followings;	Improved information/ communication	2005 and onward	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team.	MOF, DGCE, MOI/MOT, MOA, MOC	CMEA		
	a. Lack or insufficient interpretation of new regulation							
	b. New regulation without prior notice							
	c. Lack of information relaying from HQ to service office							
	d. Organization problem between customs and related agencies							

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

No.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Back Ground	[F] Executing Agency	[G] Oversight
	1135	Review of difficulty for users to communicate with following ministries/ agencies Deprindag (MOI/MOT) DJ Bea dan Cukai (DGCE)	Easy communication	2005	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team.	MOI/MOT, MOF, DGCE	CMEA
	1136	Review of following items; a. Security to prevent pilferage, damage, etc. of cargoes, b. Officer need to be trained for enforcement of law, c. Organization need to be changed in order to deal with the recent EDI development	Improvement for respective issues	2005 and onward	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team.	MOF, DGCE, MOI/MOT, DGSC, IPC-2	CMEA
	1137	Reduction of the lead time a. To help users submit PIB earlier and easier b. To help users arrange and prepare customs inspection earlier and easier c. To help and to regulate users take out their cargoes earlier after SPPB submission	Reduced lead time	2005 and onward	The results of the "The Time Measurement Survey" conducted by the Team shows the lead time of import containers is about twice longer than those in selected developed countries and 5.5 times longer than Singapore. According to the "Time Measurement Survey", longer lead time consists of three main lapses of time. They are before PIB, preparation for customs inspection and gate out after SPPB.	MOF, DGCE, MOC, DGSC, IPC-2	CMEA
	1138	Review of the implementation of customs inspection: a. To specify not only inspectors' name but also inspection time in the customs inspection notification. b. To prepare alternative means for the absence of a designated inspector. c. To select a place with a roof for the inspection d. To adjust the timing of an inspection arrangement such as container towing, allocation of workers by a customs broker and dispatch of customs house personnel e. To make transparent the amount of charges which is paid directly on the inspection spot for the expenditure related to workers and photographs	Improved Inspection System	2005 and onward	At present, inspection time is not specified in the notification document. There is sometime difficulty to carry out a customs inspection efficiently in case that inspection schedule cannot be settled because of an inspector's absence, etc. or inspection may be overdue with shortage of inspectors. The customs inspection for the containers is carried out at the place without the roof. Therefore, there is a possibility that cargoes get wet when it rains and this may deteriorate the value of commodity. The towing charge of the container to the customs inspection station is explicit, however, the payment for the expenditure related to workers and photography has to be paid at the time of inspection directly at the spot.	MOF, DGCE	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

No.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Back Ground	[F] Executing Agency	[G] Oversight
					In order to remedy an inconsistent customs inspection, increase of transparency and clarification of the payment are pressing need since there is a report that the amount of charges is different depended on persons in charge.		
	1139	Establishment of a consulting desk for Q&A about customs related legal systems, customs regulations, actual procedures, etc.	Consulting desk	2005	Consistent interpretation should be prepared by the customs	MOF, DGCE	CMEA
	11310	National ombudsman and private user opinion box to appeal difficulties, inconveniences, etc. encountered during the export/ import procedures.	Opinion box	2005	Start small. There was a trial three years ago but did not successful because of too many stakeholders.	MOI/MOT, MOF, DGCE, National Ombudsman	CMEA
	11311	Review of all the approval systems and the licensing systems to reconfirm their necessity, appropriateness, conditions required, etc. and improvement, if necessary, of them by reforming/abolishing	Improved system on various approval/license systems	2006	It was reported that the necessity of some systems such as the approval for the import of second-hand equipment by MOI/MOT, the certain tax benefit to the import of equipment by Tax Office, the pre-registration for the certain imports by MOI/MOT are not clear. In addition, there is no clear description about the period and the amount required for approvals and licenses.	MOI/MOT, MOF	CMEA
	11312	Establishment of linkage such as information exchange among DGCE, DG-Tax, DG-Revenue+ Banks, MOI/MOT, DGSC, Port, Quarantine, etc.	Improved linkage	2005 and onward	There has been an agreement to start trial information exchange between MOI/MOT and MOF, but not implemented yet.	MOF, MOI/MOT, MOC, MOF	CMEA
	11313	Information disclosure on the progress of the newly introduced PNBPN system.	Information disclosure of PNBPN	2005 and onward	A duty of payment of Non-Tax State Revenue (PNBP: Penerimaan Negara Bukan Pajak) was imposed from May 1, 2004 on the exporter and the importer at the time of export and import procedures by the Decree 118/KMK. 04/2004. Since this rule was introduced very recently, many users are showing their keen interests to the progress of the rule such as how much collected so far, how the money was/is going to be spent, etc.	MOF, DGCE	CMEA
	1.1.4	Port Management/ Operation					
	1141	OCC should be further involved in the port management/ operation through public hearings, etc. in the definition and the promotion of the "public interest" in pursuit of increased competition and efficiency.	OCC's involvement in port management/ operation	2006 and onward	See "Reforming Infrastructure – Privatization, Regulation, and Competition" A World Bank Policy Research Report, June 2004	OCC, MOC, DGSC	CMEA
	1142	Further involvement on the part of the port management body to the port operation to seek and realize the drastic improvement of efficiency through a more competitive selection system of port operators such as introducing a clearer performance target system to be incorporated in the concession agreement.	Involvement of port management body to port operation	2006 and onward	A similar recommendation is included in the Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports by JICA in 2003. See also "Reforming Infrastructure - Privatization, Regulation, and Competition" A World Bank Policy Research Report, June 2004	MOC, DGSC, IPC-2	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight
	1143	Introduction of international standardization of application forms as per FAL Convention	FAL compatible forms	2006	Indonesia has ratified the FAL convention. In order to make things efficient and simple, the introduction of FAL Standard is important. In Japan, an application form for entering port requires average 32 items to be filled up while the FAL only 25 items. In addition in Japan, a ship owner, an operator and an agent altogether have to fill same items separately, thus not simply 32 vs. 25, but sometimes 40,50 vs. 25 is the actual ratio. At present, the Ministry of Land, Infrastructure and Transport and the port management bodies are jointly trying to further simplify their application forms.	MOC, DGSC, IPC-2	CMEA
	1144	Setting up the targets for port productivity/efficiency based on the recent performances of neighboring international ports or the internationally accepted levels through opinion exchanges with users, and to monitor the actual performance to feedback again to the port operation for further improvement.	"Set target and evaluate performance" system	2005 and onward	A similar recommendation is included in the President Instructions No. 5/2003 on Economic Policy Package with IMF Monitoring	MOC, DGSC, IPC-2	CMEA
	1145	A marshalling operation such as the Over Land Transport (Over Brengen, or OB for short) should be free of charge.	Free OB system	2006	Majority of ports in the world don't charge for the marshalling operation.	MOC, DGSC, IPC-2, JICT	CMEA
	1146	Review the security to prevent pilferage, damage, etc. of cargoes.	Security	2005 and onward	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team.	MOC, DGSC, MOF, DGCE	CMEA
1.1.5	Land Transportation and Inland Functional Facilities						
	1151	Until the completion of the drastic improvement of infrastructure such as recommended in PART 2 and 3, various urgent and/ or small scale and/or temporary construction, improvement, demolition, management, operation, etc. of roads, parking spaces, various yard, etc. to reduce congestion altogether in one scheme should be planned jointly by relevant ministries/agencies and implemented by respective ministries/agencies. Not only hard means but also soft ones such as traffic controls, traffic regulations, yard operations, etc. should also be included.	Implementation of immediate measures	2005 onward	There are so many complaints with so many actual heavy congestions at many places around the port.	MOC, DGSC, DGLC	CMEA
	1152	Establish (or improve) Free Trade Zone system	Trade Law (draft), Article 36	2006	The draft law is close to be submitted to DPR. Discussion needs to be started in terms of the details of the system. 1122 is repeated here again.	MOF, MOI/MOT, MOA	CMEA
	1153	Establish "New Bonded Warehouse" system	MOF regulation (draft)	2006	The draft regulation is at the Minister of Finance. 1123 is repeated here again.	MOF, MOI/MOT, MOA	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight
1.1.6	Airport Management/ Operation						
	1161	OCC should be further involved in airport management/ operation through public hearings, etc. in the definition and the promotion of the "public interest" in pursuit of increased competition and efficiency.	OCC's involvement in airport management/ operation	2006	See "Reforming Infrastructure – Privatization, Regulation, and Competition" A World Bank Policy Research Report, June 2004	OCC	CMEA
	1162	A wide range of freedom should be given to the bonded transport of ULDs between the airport and forwarder's bonded warehouses outside airport.	Bonded transport of ULDs outside airport	2005	No bonded ULDs transportations between the airport and the outside airport have been done so far except import bulk cargoes.	MOF, DGCE, PT Angkasa Pula II, PT Garuda, PT-JAS	CMEA
	1163	Implement various improvement schemes to make full use of existing facilities such as: a. an adequate control system to minimize long-term-stored import cargoes b. more effective use of warehouse spaces by setting up mobile-type-lacks or high-rise-lacks c. expansion and renovation of the existing import truck dock d. improvement of traffic flow and parking lot	Implementation of "fill the time gap" measures	2005	Various measures to fill the time gap until the completion of a new full-fledged air cargo terminal are needed	MOF, DGCE, PT Angkasa Pula II, PT Garuda, PT-JAS	CMEA
1.2	Information Disclosure and Publicity						
	121	The strategy for the information disclosure and publicity should be formulated by OCC.	Information Disclosure and Publicity Strategy	2005	"Transparency" is selected as one of the most important principles in the trade facilitation activities currently proposed by many international institutions.	OCC, CMEA, MOIC, MOF, MOI/MOT, MOC, MOA	CMEA
	122	A compilation and a revision systems of legal information and legal examples on import and export procedures should be established and implemented. It should be made available either handbook type or website version.	Legal handbook (paper and website)	2006	Collection of all the decrees, notifications and preceding examples are currently not available.	MOF, MOI/MOT, MOC, MOA,	CMEA
1.3	Government and Business Partnership (G&B Partnership)						
	131	In order to make the reform user friendly and to utilize information collected by private sector, a built-in system of collecting private sectors opinions in every phases of the trade facilitation should be set in the entire reform system.	Built-in system of hearing user's opinions	2005 and onward	"G&B Partnership" or PPP is selected as one of the most important principles in the trade facilitation activities currently proposed by many international institutions. G&B Partnership has advantage of being able to collect private sector's information.	CMEA, MOF, MOI/MOT, MOA, MOC, DGCE, DGSC, DGAC, INFA and other related private sector	CMEA
	132	The G&B permanent regular meeting systems with various relevant private sectors and of various levels such as head office level, branch level, etc. should be introduced into and fixed in the trade facilitation system.	G&B Meeting System	2005 and onward	"User First" is one of the most important principles in the trade facilitation reform activities proposed by many international institution. The third country study in Malaysia has given a good successful example. See "The third country study" in the present report.	CMEA, MOF, MOI/MOT, MOA, MOC, DGCE, DGSC, DGAC, INFA and other related private sector	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

No.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Back Ground	[F] Executing Agency	[G] Oversight
1.4	Competition	141 The competition strategy for the Jakarta Metropolitan port/ ports including both intra-port and inter-port competitions should be formulated. In formulating the inter-port competition strategy, full consideration should be given to the second port concept (SPC). 142 The competition strategy for the Jakarta Metropolitan airport should be formulated.	Intra-port/ inter-port competition strategy Airport Competition Strategy	2006 2006	"Competition is one of the most important principles in the trade facilitation reform activities proposed by international institutions. Competition is the mother of high efficiency, good services and reasonable prices. The introduction of competition in a public enterprise like a port is, in general, difficult. But Jakarta has a high possibility to realize competitive state, since there are enough port cargoes in Jakarta. Port in Metropolitan Areas in neighboring countries such as Bangkok and Kuala Lumpur are under keen competition, too. In particular, the Port of Bangkok and the Port of Laem Chabang, the good example of the "Second Port Concept" could be an useful example for Jakarta. See "Reforming Infrastructure – Privatization, Regulation, and Competition" A World Bank Policy Research Report. Jakarta has a power to collect air cargo, hence the introduction of competition in airport is highly possible as well.	MOC, DGSC MOC, DGAC, Angkasa Pula II	CMEA CMEA
1.5	Automation of Systems and Procedures						
1.5.1	General	1511 The IT strategy including current customs EDI and covering all the import/export procedures on the border should be formulated.	IT Strategy	2005 and onward	The customs EDI has started recently. The strategy should include all the procedures executed by related ministries/agencies, B2B e-transactions, and other various element such as paperless, single window, introduction of various international standard, etc.. The strategy should also set targets along the time axis in accordance with step by step progress. Recently, UN/CEFACT has presented the following strategic paper about a single window; "RECOMMENDATION AND GUIDELINES ON ESTABLISHING A SINGLE WINDOW", UN/CEFACT RECOMMENDATION NUMBER 33, July 2004 and its complement.	MOF, DGCE, MOC, DGSC, DGAC	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

No.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Back Ground	[F] Executing Agency	[G] Oversight
1.5.2	Improvement of the Current EDI	1521 Review on customs EDI for the followings: a. Human element still remains, b. Documentation necessary from other departments. c. Maintenance system is not 24 hours, d. Costly, e. Response is slow	Improved EDI	2005 and onward	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team. 1123 is repeated here again.	MOF, DGCE	CMEA
		1522 Adoption of internationally compatible data formats based on such standard electronic formats as UN/EDIFACT or other standard formats.	New data formats	2005 and onward	Substantial progress has been done in this connection. Still, continuation of the efforts is needed.	MOF, MOCI, MOI/MOT, MOC, MOA	CMEA
		1523 Early and timely information disclosure on a computer trouble, clear specification of its cause, restoration time, etc.	Early and timely announcement system to users	2005	After introduction of EDI, troubles generated on a communication line or a system may lead to a serious problem.	MOF, DGCE	CMEA
		1524 Introduction of a prior consultation and an appeal system into the current EDI	A prior consultation and an appeal system in the EDI	2005	In order to secure further convenience and effectiveness of EDI, a prior and an afterward responding system is necessary.	MOF, DGCE	CMEA
		1525 New system to monitor the user's opinion.	New system	2005 and onward	User opinions to be reflected in the development of EDI system.	MOF, DGCE	CMEA
		1531 Maximize the contribution of e-commerce and ICT business applications to business entities' daily operation.	Decrees or regulations of related ministries or agencies.	2006 and onward	Substantial progress has been done in this connection. Still, continuation of the efforts is needed particularly for the convenience of private sector.	MOF, MOCI, MOI/MOT, MOC, MOA	CMEA
		1532 Cultivate legal framework preparing for coming e-commerce/ e-transaction days	* Trade Law (draft) * Cyber law (draft)	2005 and onward	The draft is close to submitted to the DPR. The draft is under examination among ministries concerned. 1124 is repeated here again.	MOI/MOT MOCI	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia

Subject : Action Plan

Part 2 Investment In Infrastructure

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight
2.1	Investment Policy						
	211	The feasibility of the investment in the transport infrastructure should be confirmed.	Confirmation of Feasibility	2006	As the result of the present study, the necessity and the urgency of the investment in the transport infrastructure are confirmed. However, a full-fledged feasibility analysis is necessary for the decision of actual implementation. To this purpose, both IPP proposed in 232 and 332, and ATP proposed in 241 and 333 are recommended for the feasibility analysis.	MOC, DGSC, DGAC	CMEA
	212	The investment policy for ports, airports, access roads, etc. should be formulated in accordance with the trade facilitation strategy in 1112.	Investment Policy	2006	Investment in the transport infrastructure needs to be carried out under one unique policy. The investment policy could clearly show the Indonesia's will in the field of international trade and trade facilitation.	MOC, DGSC, DGAC	CMEA
2.2	Roles of the Port of Tanjung Priok (PTP) and the Soekarno-Hatta International Airport (SHIA)						
	221	The future targets of PTP and SHIA in the investment policy should be the hubs for the sea and the air cargo flows respectively in the ASEAN region.	PTP and SHIA as regional hubs	2006	Partly because both PTP and SHIA have not played any hub functions so far, both port and airport cargoes handled in Jakarta are remarkably small compared to those in Bangkok or Kuala Lumpur. These differences in cargo volumes might be deemed much bigger by taking the Indonesia's economic scale, population, etc. into consideration. However, even this much of cargoes are approaching closely to the existing capacity of port and airport respectively. In the near future, capacity shortages will surely occur for the cargo increases due to the anticipated national economic development, if not for hub functions. All these situations lead to the conclusion that transport infrastructure investments are, in any case, inevitable. Thus, the best selection for the targets of investment will be the regional hubs both for the port and the airport. Note that hubs themselves are a kind of industry which can provide more jobs for the domestic market and can earn more foreign currency by handling not only Indonesian cargoes but also transship containers.	MOC, DGSC, DGAC	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia

Subject : Action Plan

Part 2 Investment In Infrastructure

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight
2.3	PTP and Logistic Network System (LNS)	222 Regional hub strategies should be formulated both for the port and the airport.	Regional Hub Strategy	2006	Since the ASEAN region is one of the keenest battlefield of hub competition in the world, all the efforts to realize hub should be paid under the national strategy.	MOC, DGSC, DGAC	CMEA
		223 A marketing strategy should be independently formulated as the central strategy of the entire regional hub strategy.	Marketing Strategy	2006	Since the regional hub competition is extremely keen, the importance of the marketing is immeasurable. What is most important for the marketing is to carry out various sales activities under one unique strategy.	MOC, DGSC, DGAC	CMEA
		231 The development plan of PTP prepared by JICA should be put immediately into implementation for the earliest completion.	Improved PTP	2005 and onward	"Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports", JICA, 2003	MOC, DGSC, IPC-2	CMEA
		232 In order to realize a regional hub, an integrated port cargo flow development plan (Integrated Port Plan, IPP) should be formulated in accordance with the trade facilitation strategy (TFS), the competition strategy and regional hub strategy.	Investment Planning	2006	<p>Since the capacity and efficiency of a cargo flow would be decided by the weakest point along the cargo flow link, a cargo flow should be planned as one complete and continuous link. In this connection, full attention should be paid to the "Second Port Concept (SPC)" and the "Logistic Network System (LNS).</p> <p>SPC is the idea that in order to work together with and, at the same time, to compete with the existing old port (the First Port) with various and serious restrictions mostly due to the progress of urbanization of the hinterland city, a new port (the Second Port) with high locational freedom shall be built.</p> <p>A good example of the SPC is the pair of the Port of Bangkok and the Port of Laem Chabang in Thailand. In Japan, the Second Port is built on a big scale man-made-island built just in front of the First Port. Many big ports such as Yokohama, Kobe, Tokyo, Nagoya, Osaka, Hakata are examples of this type.</p>	MOC, DGSC, MOPW, DKI Jakarta	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia

Subject : Action Plan

Part 2 Investment In Infrastructure

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight
		233 There is an optimum location for inland functional facilities (IFF) in relation with the port and road networks. In case when, by setting a particular IFF at a particular location, the capacity and/or the efficiency of the entire LNS are improved markedly, or the total investment in LNS is saved substantially, some encouraging and guiding measures are thought to be necessary. Thus, a system to provide encouraging and guiding measures to that kind of IFF should be established.	Public involvement in IFF	2006	LNS physically consists of roads and inland functional facilities (IFF) and is the concept that a port cargo flow system is not an aggregate of separate facilities but a mutually connected one complete flow system. Since the road construction generally funded by the public sector, while the construction of IFF generally by the private sector, road and IFF are, in most cases, planned and built separately. LNS emphasizes the importance of planning and implementing both road and IFF jointly. Public involvement in IFF is necessary.	MOC, DGSC, DKI Jakarta, Private Sector	CMEA
2.4	Air Cargo Terminal	241 A construction plan of a full- fledged air cargo terminal (ATP) should be formulated in accordance with the regional hub strategy. A step-by-step implementation plan should also be formulated.	NACT	2006	In order to become a regional hub, a gigantic air cargo terminal has been built in the surprisingly large site of the Kuala Lumpur International Airport. When SHIA will take off as a regional hub, much bigger terminal than existing one might be necessary. Hence, in addition to a full-fledged terminal plan, a step-by-step implementation plan needs to be prepared.	MOC, DGSC, MOPW, Private Sector	CMEA
2.5	Funding Plan	2351 For both the port and the airport investments, funding plans with mutually compatible implementation schedule of individual facilities should be formulated.	Funding Plan	2006	Not only the development plan but also the funding plan should be mutually compatible among individual elements, so that the one complete and continuous LNS be finally realized.	MOC, MOPW, Private Sector	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia

Subject : Action Plan

Part 3 Technical and Budgetary Supports

No.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Back Ground	[F] Executing Agency	[G] Oversight
3.1	Sources of Supports						
311		Various supporting schemes currently provided by many international institutions and developed countries such as capacity building (CB), ODA, etc. are recommended to supply the needs for technical and/or budgetary supports in the reform works.	Technical and budgetary supports	Corresponding to respective requirements	Since many international institutions and developed countries are currently eager to develop trade facilitation measures and to provide them to developing countries, it is highly probable to get various knowhows on trade facilitation upon request.	OCC, MOF, MOI/MOT, MOA, MOC	CMEA
3.2	Individual Supports						
321		In order to provide right supports to right issues at right time, an organized control of sources of supports and allocation of supports should be implemented by OCC.	OCC's involvement	2005 and onward	The trade facilitation reform would need either technical or budgetary supports or both depending on the situation of respective issues.	OCC, MOF, MOI/MOT, MOA, MOC, Private Sector	CMEA
3.3	Project Supports						
331		The establishment of the "Trade Facilitation Center (TFC)" through a project support is recommended. Assigned works of TFC could be development, research and training on those issues that involve more than two ministries/agencies such as formulation of legal system, information disclosure, IT development, human resource development, etc.	TFC	2005	An institution which takes care of technical bases common to related ministries/ agencies is necessary. The TFC can be operated as the permanent clerical office for the OCC along with its original assignments.	All the relevant ministries and agencies	CMEA
332		The formulation of the IPP and the confirmation of its feasibility through a project support is recommended.	IPP and its feasibility confirmation	2006	232 is repeated here recommending the utilization of a project support.	MOC, DGSC	CMEA
333		The formulation of the ATP and the confirmation of its feasibility through a project support is recommended.	ATP and its feasibility confirmation	2006	241 is repeated here recommending the utilization of a project support.	MOC, DGAC	CMEA