

独立行政法人 国際協力機構

インドネシア国 経済担当調整大臣府

インドネシア国首都圏貿易環境改善計画調査

FINAL REPORT

2005年3月

(株) 日本港湾コンサルタント

(株)パシフィック コンサルタンツ インターナショナル

序文

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

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

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

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

2005年3月

独立行政法人国際協力機構
理事 伊沢 正

伝達文

独立行政法人
国際協力機構
理事 井沢 正 殿

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

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

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

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

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

平成17年3月

インドネシア国首都圏貿易環境改善計画調査
団長 山下 生比古

[Final Report]

インドネシア国首都圏貿易環境改善調査 目次

略語リスト

貿易円滑化 [簡略版]	A - 1
調査結果の概要	ES -1

PART 1 貿易環境改善調査

1. 調査概要	1.1.1
1.1. 調査目的	1.1.1
1.2. 調査範囲	1.1.1
1.3. 調査組織と行程	1.3.1
2. 現況調査	2.1.1
2.1 輸出・輸入制度の現状	2.1.1
2.1.1 貿易発展円滑化への法制・行政面での諸努力	2.1.1
2.1.2 関係官庁間の行政機能分担	2.1.11
2.1.3 税関による貨物検査と通関手続き	2.1.19
2.1.4 税関改革 – その現状と将来	2.1.26
2.1.5 通関業務における EDI の概要と課題	2.1.29
2.2 輸出入インフラと貿易の現況.....	2.2.1
2.2.1 インドネシア国輸出入の全体像	2.2.1
2.2.2 インドネシア港湾の港湾システムとその通過貨物量	2.2.6
2.2.3 空港施設と貿易量	2.2.30
2.2.4 内陸輸出入施設と道路交通	2.2.54
2.2.5 フォワーディング業	2.2.71
2.3 輸出入貨物と書類の手続きに要する時間調査	2.3.1
2.3.1 時間調査の設計	2.3.1
2.3.2 時間調査の実施	2.3.5
2.3.3 調査結果の分析	2.3.11

2.4	アンケート調査にもとづく通関および貿易関連手続きの問題分析	2.4.1
2.5	タイとマレーシアにおける貿易環境との比較調査	2.5.1
2.5.1	総論	2.5.1
2.5.2	タイとマレーシアにおける貿易環境の現状	2.5.3
2.5.3	貿易環境の各国比較	2.5.5
3.	現状分析と改善への障害確認	3.1.1
3.1	輸入・輸出貿易での法制ならびに行政システム	3.1.1
3.1.1	改善戦略策定上の基本的目標	3.1.1
3.1.2	貿易円滑化の行動・手法	3.1.1
3.1.3	関係各官庁の改善計画	3.1.3
3.1.4	貿易円滑化に向けて更なる留意を要する法制並びに行政面諸事項	3.1.7
3.2	貿易・通関関連の問題点	3.2.1
3.3	通関処理の円滑化と利用者へのサービス	3.3.1
3.4	港湾インフラ整備と改善の要請	3.4.1
3.4.1	海上輸送に関する政策	3.4.1
3.4.2	貿易促進を妨げる港湾関連要素の分析	3.4.2
3.4.3	タンジュンプリオク港の現状分析	3.4.4
3.5	空港インフラストラクチャー	3.5.1
3.5.1	ハードウェア面	3.5.1
3.5.2	ソフトウェア一面	3.5.6
3.5.3	制度面	3.5.6
3.5.4	運用・組織面	3.5.8
3.5.5	セキュリティ面	3.5.12
3.5.6	第3国貿易環境調査	3.5.13
3.6	内陸輸出入施設と道路網	3.6.1
3.6.1	将来道路網（一般幹線道路網と有料道路網）	3.6.1
3.6.2	コンテナターミナルへのアクセス	3.6.4
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改革	4.1.1

4.2 港湾の改善行動計画	4.2.1
4.2.1 タンジュンプリオク港の輸出入貿易のロジスティック改善計画	4.2.1
4.2.2 港湾施設とインフラの改善のための行動計画	4.2.11
4.3 空港制度・施設の改善計画	4.3.1
4.4 内陸輸送の改善行動計画	4.4.1

PART 2 提言と行動計画

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

巻末付録

A. The Legal Infrastructure for Trade and Investment in Indonesia	
Prof. Hikmahanto Juwana	AA-1
B. Survey on Time Required for Processing Import and Export Cargo	
And Related Document (Details of Survey Items and related matter)	AB-1
C. Interview Record from the Survey in Thailand and Malaysia	AC-1
D. Data Sheet 2: Questionnaire for Companies	AD-1
E. RECORD OF SEMINAR	AE-1
I. Analysis and Summary of Responses from Seminar Attendance	
II. Record on Discussion of Seminar	
III. List of Participants to the Seminar	
IV. Photo Record	
V. Presentation Material for Seminar	
JJC 中小企業委員会セミナー資料 (2004年2月17日開催)	

略語リスト - LIST OF ABBREVIATIONS

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

A

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

B

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

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

C

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

D

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

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

E

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

F

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

G

G&B	: Government and Business
G2B	: Government to Business
G2G	: Government to Government
G8	: Group of Eight Governments
Gafeksi	: Gabungan Forwader & Ekspedisi Indonesia / Indonesian Forwarder & Expedition Association
GATI	: Gate In
GATO	: Gate Out
GATT	: General Agreement on Tariff and Trade
GBHN	: Garis Besar Haluan Negara / State Guidelines
GBHN	: Garis Besar Haluan Negara (the broad outline of state policy)
GC	: Gantry Crane
GDP	: Gross Domestic Products

GE IS Network	:	General Electric Ltd. Indonesia Global Network
GF	:	Guiding Facility/facilities
GPS	:	Global Positioning System
GRT	:	Gross Ton

H

Hi Co Scan X-Ray	:	
HS Code	:	Harmonized System Code
HRD	:	Human Resource Development
HT	:	Hasil Tembakau / Tobacco Product

I

ICD	:	Inland Container Dept
ICT	:	Information and Communication Technology
ID	:	Inland Depot
IFF	:	Inland Functional facilities
IHCM 1997	:	
IIA	:	Indonesia Importers Association
IMF	:	International Monetary Fund
IMO	:	International Maritime Organization
INACA	:	Indonesian National Air Carrier Association
INFA	:	Indonesia Forwarders Association
INSA	:	Indonesian National Ship owner Association
IPC1/ IPC2	:	Indonesia Port Corporation 1 and 2
IPR	:	International Property Rights
ISL	:	Import Summary List
ISM Code	:	International Safety Management Code
ISO	:	International Organization for Standardization
ISPS Code	:	International Ship and Port Facility Security Code
IT	:	Information Technology
ITB	:	Bandung Institute of Technology
ITFC	:	Integrated Trade Facilitation Center
ITPC	:	Indonesia Trade Promotion Centers

J

JACC	:	Jakarta Airport Country Club
JBIC	:	Japan Bank for International Cooperation
JICA	:	Japan International Cooperation Agency
JICT1/ JICT2	:	Jakarta International Container Terminal 1 and 2

JIUT : Jakarta Intra Urban Toll Road
JMA : Jakarta Metropolitan Area
JORR : Jakarta Outer Ring Road

K

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

L

L / A : Loan Agreement
L/C : Letter of Credit
LCL : Less Container Load
LHKK : Laporan Harian Kapal Keluar / Outgoing Vessel's Daily Report
LHP : Laporan Hasil Pemeriksaan / Report of Inspection Result
Limbah B3 : Hazardous & Poisonous Waste Material

LKA	:	Laporan Kesiapan Alat / Equipment Readiness Report
LNS	:	Logistics Network System
LOA	:	Length Over All
LOE	:	Lay Out Ekspor / Export Lay Out
LOI	:	Lay Out Import / Import Lay Out
 M		
MC	:	Master Cable
Menko EKUIN	:	Menteri Koordinator Bidang Ekonomi Keuangan dan Industri / Coordinating Minister of Economic, Finance and Industrial Affairs
Menko Perekonomian	:	Menteri Koordinator Bidang Perekonomian / Coordinating Minister of Economic Affairs
MFA	:	Multifibre Arrangement
MMEA	:	Minuman Mengandung Etil Alkohol / Beverages which contain ethyl alcohol
Mo SRD	:	
MOA	:	Ministry of Agriculture
MOC / MOT	:	Ministry of Communication / Ministry of Transportation
MOCI	:	Ministry of Communication and Information
MOF	:	Ministry of Finance
MOIT	:	Ministry of Industry and Trade
MOJHR	:	Ministry of Justice and Human Rights
MOPW	:	Ministry of Public Works
MOSOE	:	Ministry of State Owned Enterprises
MOTI	:	Ministry of Trade & Industry
MOU	:	Memorandum of Understanding
MP3	:	Monitoring Pelaporan Pembayaran Pajak / Monitoring for Reporting of Tax Payment
MTI	:	Multi Terminal Indonesia / Indonesian Multi Terminal
MTO	:	Multimodal Transport Operator
 N		
NI	:	Nota Informasi/ Information Note
NI/NHI	:	Nota Intelijen / Nota Hasil Intelijen - Intelligence Note / Intelligence Result Note
NIP	:	Nomor Identitas Pabean / Customs Identity Number
NIP	:	Nomor Induk Pegawai / Officers Main Number
NIPER	:	Nomor Induk Perusahaan / Company's Main Number
NL	:	Nota Lunas / Paid Note

NOA	:	Notice of Arrival
NOPEN	:	Nomor Penerimaan / Receiving Number
Nota	:	Note
NOTA 4B	:	Nota Jasa Barang / Goods Services Note
NOTUL	:	Nota Pembetulan / Correction Note
NPIK	:	Nomor Pengenal Importir Khusus (Special Importer's Identification Number)
NPPKP	:	Nomor Pokok Pengusaha Kena Pajak / Tax Number for Entrepreneur
NPWP	:	Nomor Pokok Wajib Pajak / Tax Number
NVOCC	:	Non Vessel Operating Common Carrier
O		
OB System	:	Over Brengen
OCC	:	Organizing and Controlling Committee
ODA	:	Official Development Assistance
OLAP	:	On-Line Analytical Processing
OLTP	:	On-Line Transaction Processing
OP	:	Operation Planning
P		
PAA	:	Pan-Asian E-Commerce Alliance
PB	:	Port of Bojonegara
PCA	:	Post Clearance Audit
PCC	:	Pure Car Carriers
PCU	:	Passenger Car Unit Factor
PDB	:	Produk Domestik Bruto / Gross Domestic Product (GDP)
PDE	:	Pertukaran Data Elektronik / Electronic Data Interchange
PDKB	:	Pengusaha Dalam Kawasan Berikat / Entrepreneur in the Bonded Zone
PDRB	:	Produk Domestik Regional Bruto / Gross Domestic Regional Product (GDP)
PDRI	:	Pajak Dalam Rangka Impor / Tax for Import
PEB	:	Pemberitahuan Ekspor Barang / Declaration of Exporting Goods
PEB.F	:	Pemberitahuan Ekspor Barang Fiat / Fiat Declaration of Exporting Goods
PEBT	:	Pemberitahuan Ekspor Barang Tertentu / Declaration of Certain Exporting Goods
PELINDO	:	Pelabuhan Indonesia
Perbanas	:	Persatuan Bank Swasta Nasional / National Private Bank Association

PERTAMINA	: Perusahaan Pertambangan Minyak & Gas Nasional / National Gas & Oil Mining Company
PET	: Pengusaha Ekspor Tertentu / Certain Exporter
PETP	: Pemberitahuan Ekspor Tanpa PEB / Export Declaration without PEB
PFPD	: Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen / Functional Officer of Document's Examiner
PFSA	: Port Facilities Security Assessment
PFSP	: Port Facilities Security Plans
PGB	: Penyelenggara Gudang Berikat / Organizer of Bonded Warehouse
PIB	: Pemberitahuan Impor Barang / Declaration of Importing Goods
PIBT	: Pemberitahuan Impor Barang Tertentu / Declaration of Certain Importing Goods
PKA	: Port Klang Authority
PKB	: Pengelola Kawasan Berikat / Organizer of Bonded Zone
PKK	: Pemberitahuan Kedatangan Kapal / Vessel's Arrival Declaration
PKMK	: Pengusaha Kecil Menengah & Koperasi / Small-Medium Entrepreneur & Cooperation
PLC	: Port of Laem Chabang
PLC	: Port of Leam Chabang
PM	: Persetujuan Muat / Loading Approval
PMA	: Penanaman Modal Asing / Foreign Capital Investment
PMDN	: Penanaman Modal Dalam Negeri / Domestic Capital Investment
PNBP	: Penerimaan Negara Bukan Pajak / Non-Tax State Revenue
PNDRE	: Pungutan Negara Dalam Rangka Ekspor / State Levied for Export
PO	: Pelaksana Operasi / Operation Organizer
PPBE	: Permohonan Pemeriksaan Barang Ekspor / Exported Goods Examination Request
PPD	: Pejabat Pemeriksa Dokumen / Document's Examiner Officer
PPGB	: Pengusaha Pada Gudang Berikat / Entrepreneur in the Bonded Warehouse
PPh	: Pajak Penghasilan / Income Tax
PPJK	: Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan / Customs Service Arrangement Company
PPK	: Permohonan Pendaftaran Kapal / Application of Vessel's Registration
PPKB	: Permintaan Pelayanan Kapal & Barang / Ship's & Goods Services Request
PPKB-D	: Permintaan Pelayanan Kapal & Barang / Ship's & Goods Services Request - Ditetapkan / Ship's & Goods Services Request - Determined
PPn	: Pajak Pertambahan Nilai / Value Added Tax

PPn Bm	:	Pajak Pertambahan Nilai untuk Barang Mewah / Value Added Tax for Luxurious Goods
PPSA	:	Pusat Pelayanan Satu Atap / One Roof Service Center
PPT	:	Permohonan Penggunaan Tambatan / Request to Use Berth
PR-B	:	Profil Bongkar / Unloading Profile
PROPENAS	:	Program Pembangunan Nasional (Five-Year National Development Programme)
PSO	:	Public Service Obligation
PT BEI	:	PT. Bank Ekspor Indonesia Persero
PT Jasa Marga	:	Indonesia Highway Corporation (State Owned)
PT. EDI	:	PT. Electronic Data Interchange Indonesia
PT. JAS	:	PT. JASA ANGKASA SEMESTA
PT. KAI	:	PT. (PERSERO) KERETA API INDONESIA / Indonesian State of Railways
PTC	:	Port Training Center
PTP	:	Port of Tanjung Priok
Q		
QC	:	Quality Control
QCC	:	Quayside Crane
R		
R&D	:	Research and Development
RAPBN	:	Rancangan Anggaran Pendapatan & Belanja Negara / State Revenue & Expenditure Budget Plan
RB	:	Realisasi Bongkar / Unloading Realization
Rendaops	:	Rencana Pengendalian Operasi / Operation Control Plan
REPETA	:	Rencana Pembangunan Tahunan (Annual Plan)
RI	:	Republic of Indonesia
RKSP	:	Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut / Conveyor Arrival Plan
RM	:	Realisasi Muat / Loading Realization
ROP	:	Rencana Operasi / Operation Plan
ROW	:	Right of Way
RPKP	:	Rencana Pelayanan Kapal & Penumpukan / Vessel's Services & Stack Plan
RSO	:	Recognized Security Organization
RTG Crane	:	Rubber Tyred Gantry Crane
RTK	:	Rencana Tambat Kapal / Ship's Berthing Plan

S

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

STC	: Electronic Straight Through Processing
STCW1995	: International Convention on Standard of Training, Certification and Watch Keeping of Seafarers 1995
Subdin WASOP	: Sub Dinas Pengawasan & Operasi / Sub Agency of Controlling & Operation

T

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

U

UCITA	: Uniform Computer Information Transactions ACT
UEDI	: Unified Electronic Data Interchange
UETA	: Uniform Electronic Transaction ACT
UIK	: Unit Investigasi Khusus / Special Investigation Unit
UITS	: Unified Information Technology System

UKK	:	Urutan Kedatangan Kapal / Vessel's Arrival Sequence
UKM	:	Usaha Kecil Menengah / Small Medium Enterprise
UKMK	:	Usaha Kecil Menengah & Koperasi / Small-Medium Enterprise & Cooperation
ULD	:	Unit Loading Device (Air Cargo Container, Consolidated Unit)
UNEDIFACT	:	United Nations Directories for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport
UNICTRAL	:	United Nations Commission for International Trade Law
USEREQ	:	User Request
USERPT	:	User Report
UTPK	:	Unit Terminal Petikemas / Container's Terminal Unit
 V		
VAN	:	Value Added Network
VHF	:	Very High Frequency
VIER	:	Verification of Import and Export Requirement
VTIS	:	Vessel Traffic Information System
 W		
WASOP	:	Pengawasan Operasi / Operational Supervision
WCO	:	World Customs Organization
WTO	:	World Trade Organization
 X		
 Y		
YDT	:	Yard Dwell Time
YLKI	:	Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia / Indonesian Consumer's Foundation
YOR	:	Yard Occupancy Ratio
 Z		

SUMMARY

貿易円滑化 [簡略版]

調査結果の概要

貿易円滑化 [簡 略 版]

1 なぜ貿易円滑化が必要か？

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

2 改革の方向は正しい。しかし・・・

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

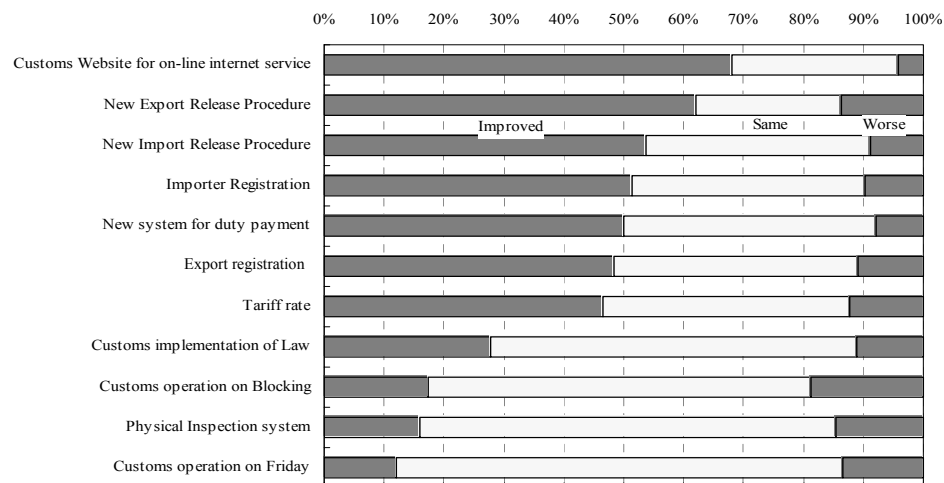
3 調査の結果は何を物語っているのか？

3.1 税関は良くなった！だがリードタイムが長すぎる！

[税関改革]

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

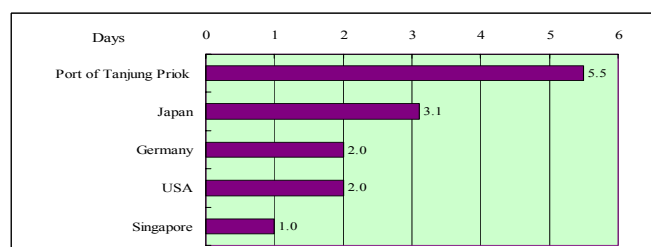
FIG. 1 Evaluation of Recent Effort of the Customs



[リードタイム]

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

FIG. 2 Comparison of Lead Time for Container Import

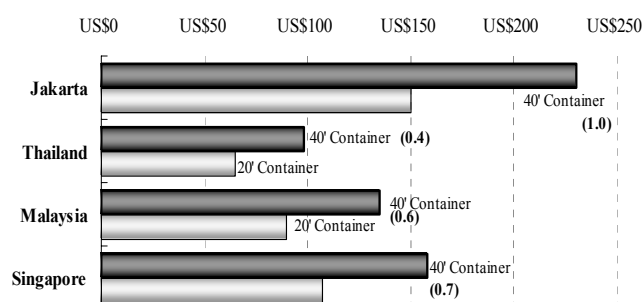


3.2 何故そんなに高いのか？

[ターミナルハンドリングチャージ (THC)]

荷主が船社に支払う料金をTHCという。THCの国際比較を FIG 3 に示す。インドネシアは世界一のサービスを提供しているシンガポールの4割増し、タイやマレーシアの約2倍である。競争の欠如が最大の原因である。

FIG. 3 Terminal Handling Charge



3.3 ジャカルタ首都圏の貨物量は何故少ない？

[首都圏の貨物量]

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

FIG. 4 Containers at Asian Port

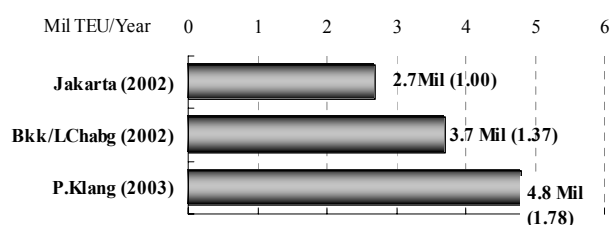
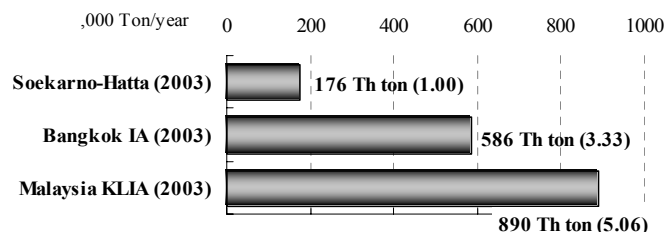


FIG. 5 Air Port cargo



3.4 古くて狭くて混んでる！容量も限度いっぱい！

[インフラ]

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

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

FIG. 6 Container Berth Length

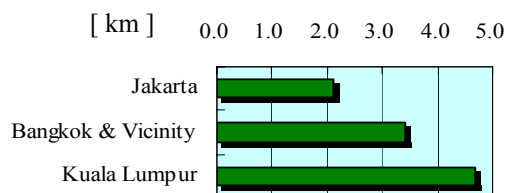


FIG. 7 Air Cargo Area

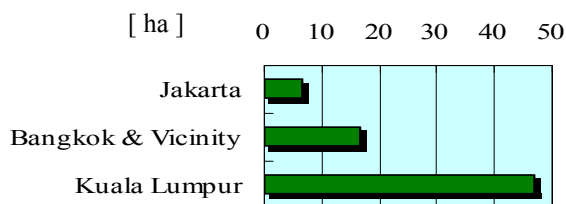


TABLE 1 Port Capacity by Individual Elements – Port of Tanjung Priok

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

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

4.1 競争が無いからだ！

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

4.2 インドネシアは失いつつある・・・！

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

5 では一体何をすべきか？ 何が出来るのか？

5.1 調査結果の裏にあるものは

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

TABLE 2 Findings and their Background

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

5.2 Five-in-One Reform

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

TABLE 3 Five-in-One Reform

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

5.3 地域ハブ戦略

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

調査結果の概要

1. 調査概要

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

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

報告書の最後にはアペンディックスとして以下の情報が収められている。

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

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

1.1 第二章の概要

第二章には以下の四つの内容が含まれている。

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

1.1.1 現況調査

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

1.1.2 時間測定調査

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

的な調査が行われたという点であまり前例のないものと言って良いと思われる。

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

1.1.3 質問票調査

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

1.1.4 第三国調査

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

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

1.2 第 3 章と第 4 章の概要

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

指摘されている問題点の幾つかを以下に具体的に例示する。

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

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

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

1.3 調査結果の指摘事項 (Findings)

1.3.1 背景

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

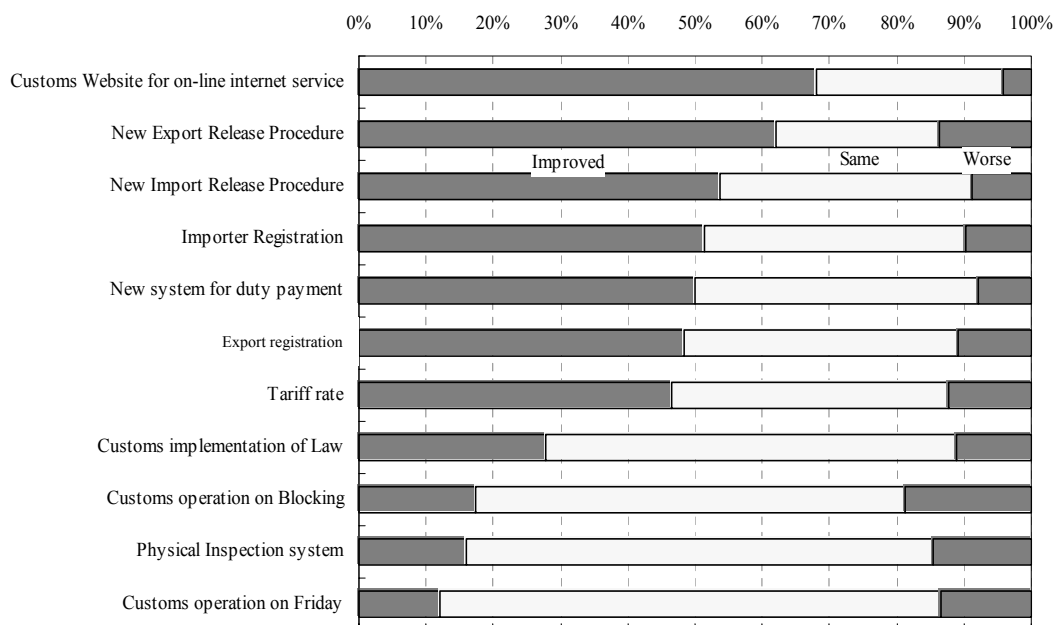
近年は殊に商業活動に加えて生産活動の国際化が進展しており、発展途上国の立場からは先進国の生産拠点を誘致して雇用の場を確保することが経済政策の中でも最重要課題の一つになっている。このような誘致競争に勝利を収めるための不可欠な条件の一つに貿易環境の改善という問題がある。

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

1.3.2 税関改革の評価

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

FIG. E1 Evaluation of Recent Effort of the Customs

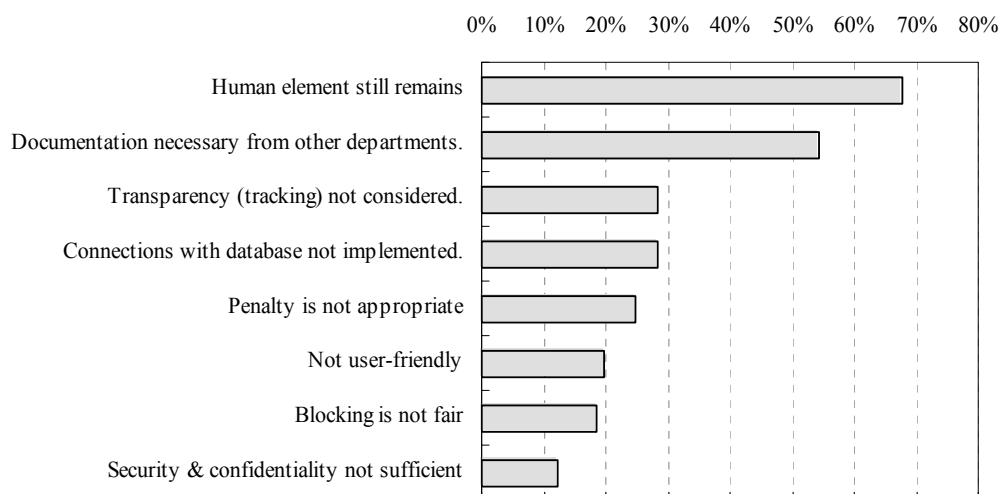


最近導入された税関 EDI については、**TABLE E1** に示されているように 90% 以上の回答がプラスの評価を下している。**FIG. E2** は個別項目についての調査結果である。まだ 50% 以上の回答がネガティブな項目も二つあり、ここでも問題は残されている。

TABLE E1 Evaluation of EDI

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

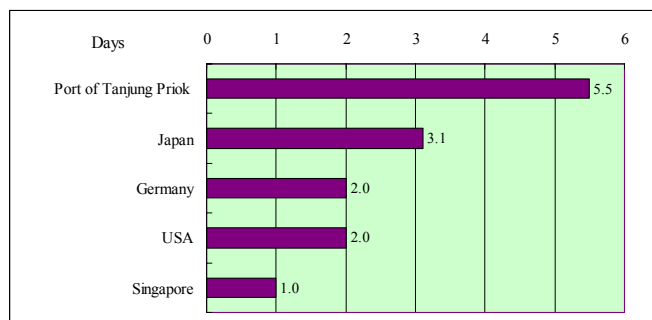
FIG. E2 Evaluation of Concept of EDI



1.3.3 リードタイム

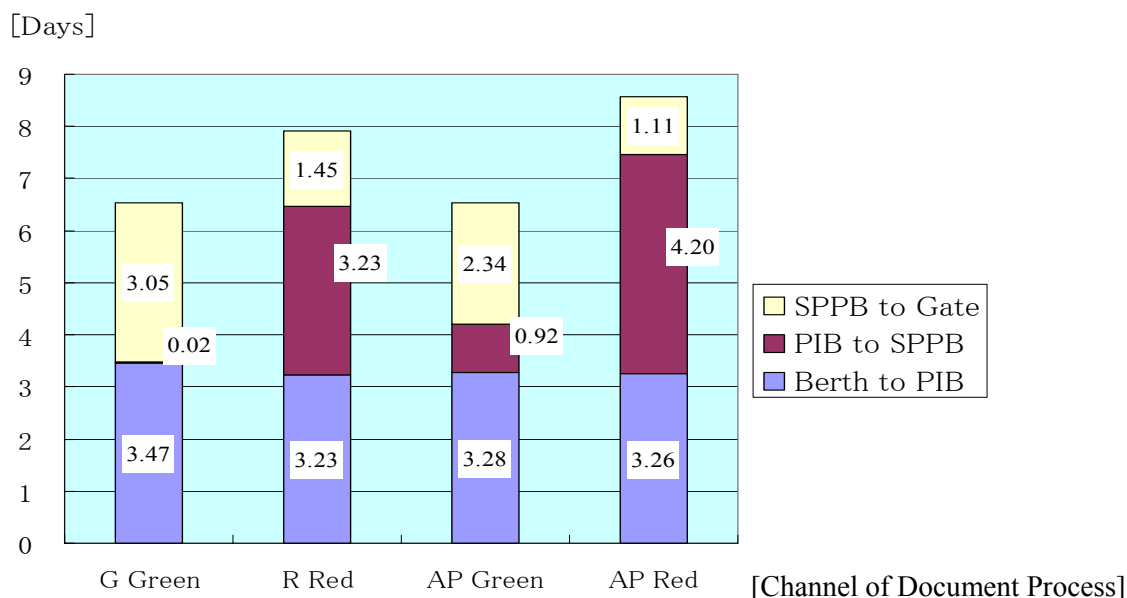
FIG. E3 は船が入港してから通関手続きが終わり荷物を引き取れる状態になるまでの所要時間（これをリードタイムという）の国際比較である。インドネシアの5.5日という数字は今回調査団が実際に時間測定をしたデータである。この図から分かるようにインドネシアのリードタイムは主要な先進国のおおよそ2～3倍、シンガポールと比べると実に5.5倍

FIG. E3 Comparison of Lead Time for Container Import



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

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



1.3.4 ターミナルハンドリングチャージ (THC)

FIG. E5 は港湾におけるコンテナの取扱料金（荷主が船会社に払う料金で、これをターミナルハンドリングチャージという）を近隣諸国と比較したものである。世界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。

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

FIG. E5 Terminal handling Charge

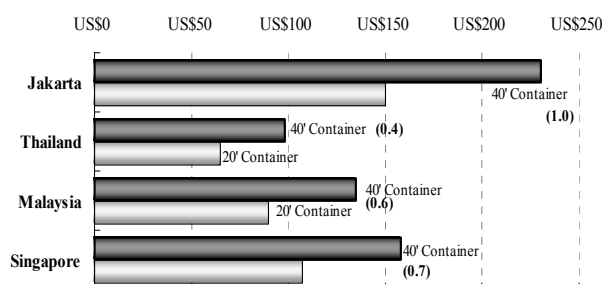


TABLE E2 Container Handling Charge (CHC)

Unit: US\$

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

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

1.3.5 首都圏の取扱貨物量

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

FIG. E6 Container at Asian Port

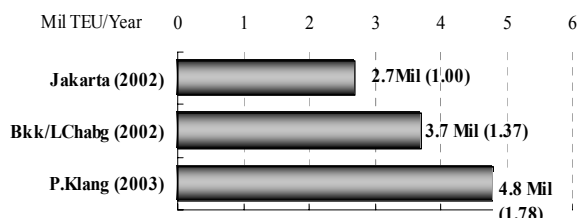
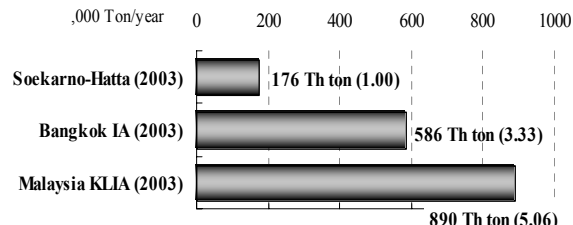


FIG. E7 Air Port Cargo



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

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

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

1.3.6 インフラ

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

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

FIG. E8 Container Berth Length

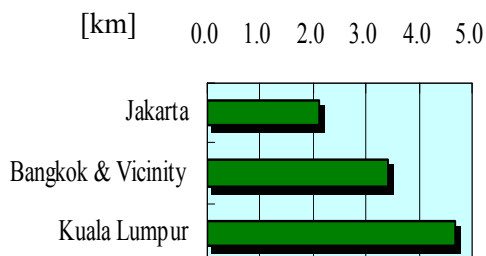


FIG. E9 Air Cargo Area

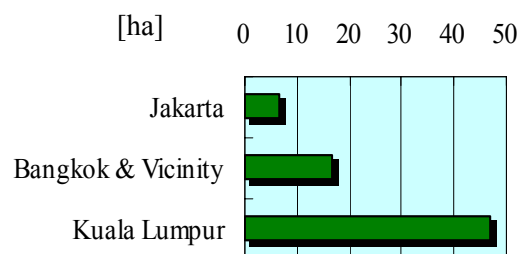


TABLE E3 Port Capacity by Individual Elements – Port of Tanjung Priok

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

Note: Figure in box indicates over capacity.

Source: 1) JICA Report 2003

2) "Transportation and Communication Statistics" Katalog BSP 8215

この表などから個別施設の悲惨な現況を以下に列記する。

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

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

これをまとめると、

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

スカルノハッタ国際空港についても事情は変わらない。

1.3.7 Second Port Concept (S P C)

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

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

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

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

1.3.8 官民パートナーシップ

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

2. 提言

2.1 指摘事項のまとめ

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

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

TABLE E4 Findings and their Background

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

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

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

以下の提言ではこの二つのグループを個別に扱う。

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

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

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

TABLE E5 Five – in – One Reform

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

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

2.3 第二の提言 …… 地域ハブ化へ ……

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

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

A World Bank Policy Research Report, June 2004

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

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

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

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

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

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

2.4 最後の提言 . . . 技術的/財務的支援 . . .

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

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

3. 貿易円滑化の構造図

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

4. 行動計画

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

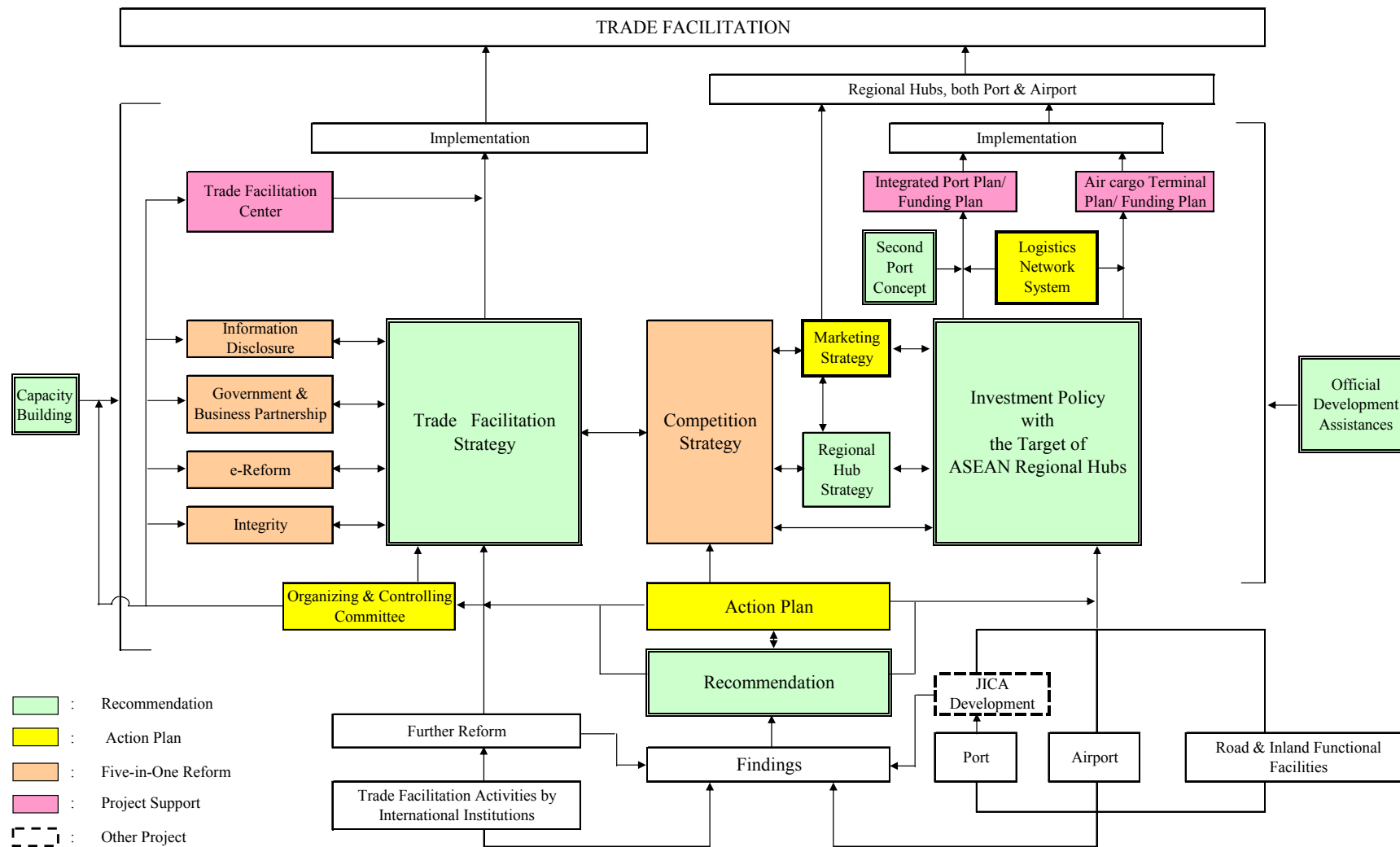


FIG E10 Detailed Diagram Showing the Trade Facilitation

5. 調査の基礎情報

(1) Time Schedule of the study

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

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

(2) Steering Committee

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

(3) Member of Study team

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

PART 1

貿易環境改善調査

PART 1 貿易環境改善調査

1. 調査概要

1.1 調査目的

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

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

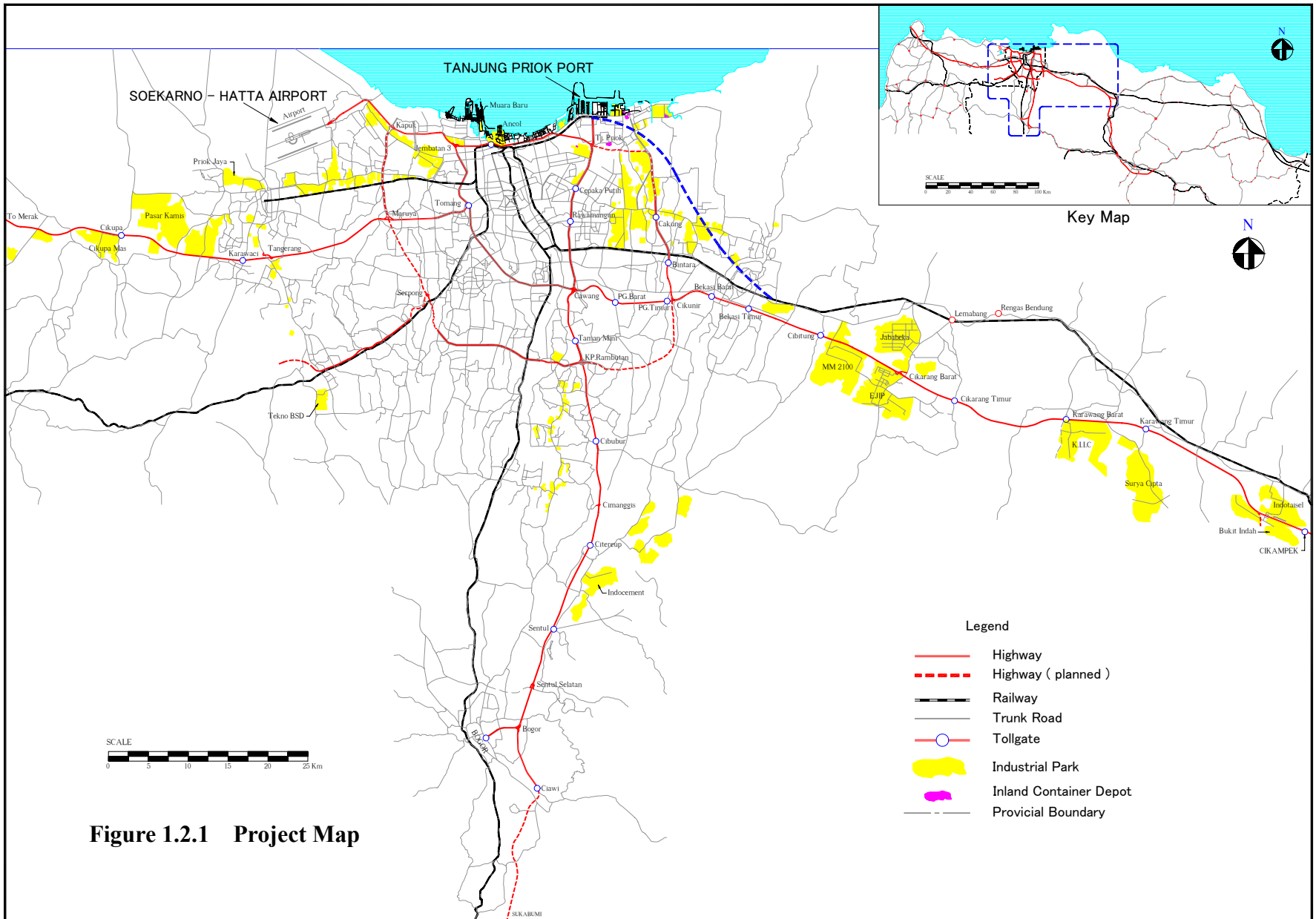
貿易環境においては、特に制度と実際運用面の乖離についての問題が指摘されており、関係省庁の制度上の所掌範囲の調整や、制度運用のための行政能力向上が求められる。

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

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

1.2 調査範囲

調査は、Tanjung Priok Port と Soekarno-Hatta International Airport に於ける国際貨物の輸出入活動と、ジャカルタ首都圏に点在する工業団地、保税倉庫と港湾、空港を結ぶ幹線道路の輸送状況を調査範囲とする。対象調査範囲を図1.2.1に示した。



1.3 調査組織と行程

1.3.1 調査組織と関連機関

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

(1) カウンターパート

インドネシア国経済担当調整大臣府

(2) 調査に関係する政府機関など

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

<u>No.</u>	<u>Ministry</u>	<u>Department</u>	<u>Steering Committee</u>
1.	Coordinating Ministry for Economic Affairs (CMEA)	Deputy Coordinating Minister of Economic Affairs	Chairman
2.	Ministry of Trade and Industry	Director General for International Trade	Vice Chairman
3.	MOI/MOT	Director General for Domestic Trade	Member 1
4.	Ministry of Finance (MOF)	Director General for Customs and Duties	Member 2
5.	Ministry of Communications	Director General of Sea Communication	Member 3
6.	MOC	Director General of Air Communication	Member 4
7.	MOC	Director General of Land Communication	Member 5
8.	MOI/MOT	Head of National Export Development Agency	Member 6
9.	Ministry of Agriculture	Head of Agricultural Quarantine Board	Member 7
10.	State Ministry for National Development Planning	Deputy for Funding Development and Foreign Cooperation, BAPPENAS	Member 8
11.	KADIN, Indonesian Chamber of Commerce and Industry	Head of Indonesian Chamber of Commerce and Industry	Member 9
12.	DKI Jakarta's Regional Development Agency	Head of DKI Jakarta's Regional Development Board	Member 10
13.	DKI	Assistant for Economic Affairs, Secretariat of DKI Province	Member 11
14.	CMEA	Assistant Deputy for Industry Facilitation, Trade and Export Development	Member 12
15.	CMEA	Assistant Deputy for Non-Agriculture Industry, Tourism and Services	Member 13
16.	CMEA	Assistant Deputy for Agricultural Product Processing Industry	Member 14

17.	CMEA	Assistant Deputy for Small and Medium Enterprises and Empowerment	Member 15
18.	CMEA	Assistant Deputy for Marketing, and National Distribution System	Secretary of Steering Committee
19.	PT. ANGKASA PURA II	Soekarno Hatta International Airport	
20.	PT. PELINDO II	Indonesia Port Corporation II (Tanjung Priok Port)	
21	JICT	Jakarta International Container Terminal	

(3) 調査団

調査団の構成は次のとおりである。

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

1.3.2 調査行程

本調査は以下の行程計画のもとに実施された。

(1) Preparatory Work in Japan (February 2004)

既存資料を収集して第1次分析を行うとともに、調査の準備を行った。

(2) First Survey in Indonesia (March 2004)

関係諸機関と調査基本方針を協議、確認するとともに、貿易環境の現況を調査した。
また、所要時間調査の Test-Run を実施した。

(3) First Work in Japan (March 2004)

第1次インドネシア調査結果を分析し、調査方法を見直した。

(4) Second Survey in Indonesia (May 2004 to August 2004)

関係諸機関との協議を通して貿易環境の問題点を把握し分析した。所要時間調査を実施し、結果を分析した。調査結果をもとに改善計画への提言(案)を Steering Committee Meeting にて説明・協議するとともに、中間報告書を作成した。

(5) Second Work in Japan (October 2004)

第2次インドネシア調査結果を分析した後、改善計画への提言をとりまとめ、行動計画(案)を検討する。

(6) Third Survey in Indonesia (November/December 2004)

改善提言と行動計画(案)を、Steering Committee Meeting とワークショップをとおして関係諸機関に計り協議する。

(7) Third Work in Japan (January 2005)

調査の Draft Final Report を作成すると共に、インドネシア国内で開催するセミナーの準備を行う。

(8) Fourth Survey in Indonesia (January/February 2005)

Draft Final Report をインドネシア側に説明、協議するとともに、行動計画の普及広報を目的としたセミナーを、Jakarta, Medan, Surabaya, Makassar の4都市で開催する。

(9) Fourth Work in Japan (March 2005)

4次現地調査の結果をふまえ Final Report を作成する。

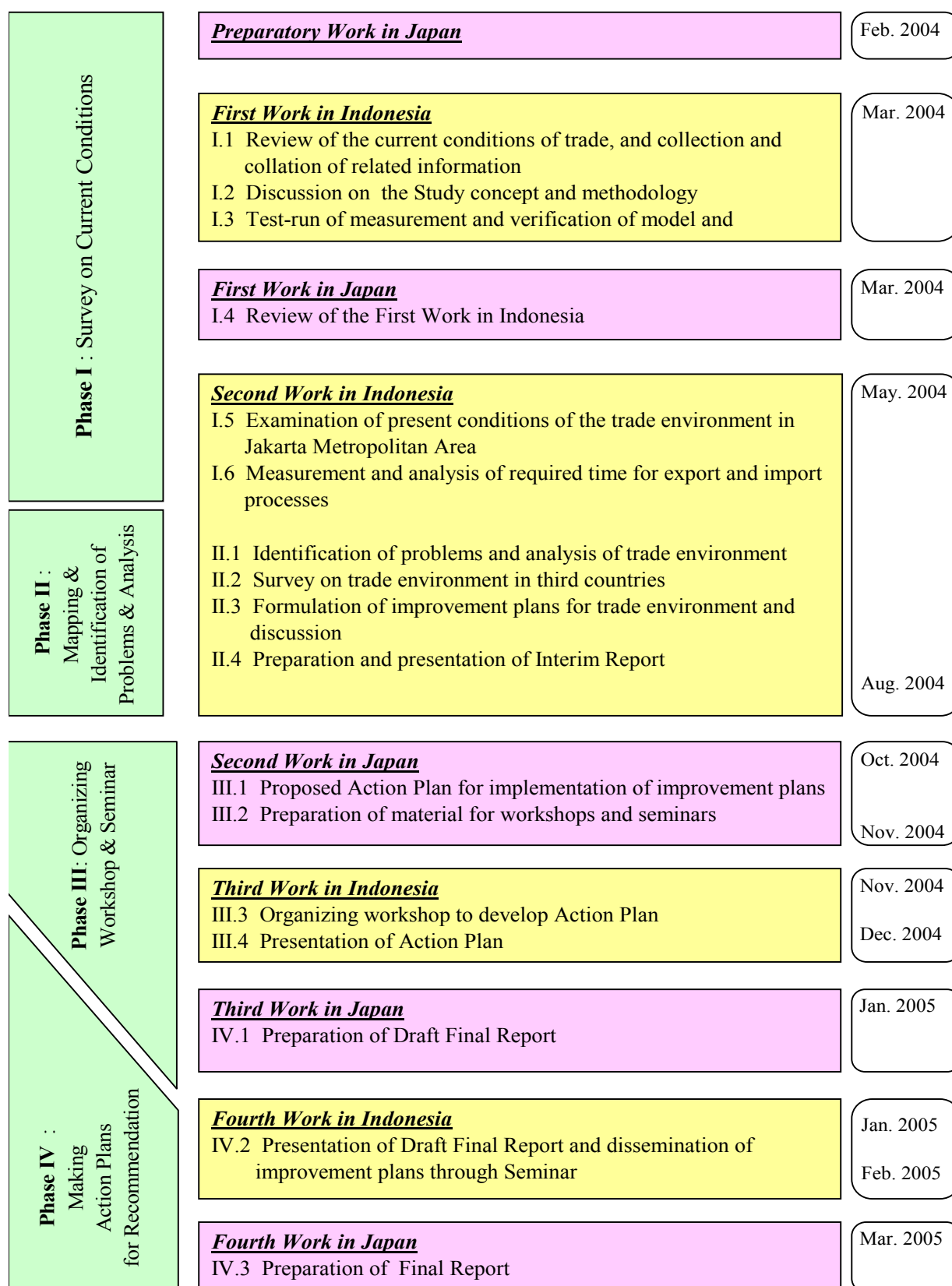
図 1.3.1 に調査の全体行程を示した。また、図 1.3.2 に調査主要項目を時系列的にブロックチャートで示した。

Figure 1.3.1 Time Schedule of the Study

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

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

Figure 1.3.2 The Study on Trade Related Systems and Procedures in Republic of Indonesia



2. 現況調査

2.1 輸出・輸入制度の現状

2.1.1 貿易発展円滑化への法制・行政面での諸努力

貿易制限の除去は、インドネシア改革推進過程の中心的課題であった。1997年後半の通貨危機発生以来、インドネシアは貿易、投資、生産への政府による制約の除去により自国経済発展を加速させるべく、組織的努力を行ってきた。IMF 計画期間の終了までには非関税輸入制限措置や輸出制限を、健康、安全、環境面の根拠から正当化されないものは全て撤廃するとの立場を、インドネシアは明らかにしてきたのである。大きな数の輸入ライセンス要求や輸出制限が 1997 年末以来撤去されている。

輸入関税の引き下げ、輸出税の縮小、複数の中間製品生産業（セメント、合板、トウ産業）での生産・取引独占の終結もあって、いまやインドネシアは、途上国諸国の中で最も自由な貿易体制を持つ国の一つと言えるかもしれぬ。

その過程にあって政府は、適正な法的枠組みが、民間部門投資、国際貿易とその結果としての国際収支の改善を促進する安定的事業環境への前提条件であることを、十分認識していた。2004 年の現在においては、インドネシアは既に対外貿易の自由化では、種々の国際・地域協定、或いはその一方的発意、に沿って関税率や数量制限の削減をし、相当の進歩を達成し終えているので、貿易円滑化（trade facilitation）による一層の利益取得の重要性が改めて注目事項となってきた。

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

（1） 輸入関係諸方策

1) 政策傾向

90 年代半から 97 年まで、政府は国境方策、国内方策の両面にわたり、95 年 5 月、同 12 月、96 年 1 月、同 6 月、97 年 7 月と、段階的に貿易改革策をおこなっていた。97 年 11 月以降は IMF 計画の下で、これらが更に補完された。通貨危機以前の当時の優先順位——多国間および地域内合意に従う関税率約束——を反映して、改革方策は関税率を中心として進められたが、この意味で、大幅な関税率引き下げを行い、更に 2003 年までの中期引き下げスケジュールをも定めた 95 年 5 月の方策が、もっとも意味のあるものであったと、一般に考えられている。その後の諸方策では輸入許可、輸出制限といった非関税手段の除去については、あまり進歩が見られなかった。97-98 年危機がずっと大胆な手段と改革過程の再加速をもたらし、農業に影響する関税率引き下げとあわせ、IMF 計画期間の終了時までには、健康、安全、環境

上の理由から正当化されるもの以外の残存輸入制限措置は全て撤廃されることとなった。通関に関しては、スイスの検査会社・SGS社を通して行われた船積み前検査制度が12年間順調に続いた後、1995年に政府は、税関行政を関税局に逐次戻すとの決定をした。1995年にSGS社は船積み前検査の仕事をインドネシア検定社の陸揚げ後検査に引渡したが、97年3月末には(95年新関税法に基づき)この両社との契約を政府が打ち切った。新法は基本的には、システムを、船積み前検査から到着後検査、自己評価・ポストクリアランスへと変容させたものであるとともに、輸入書類を事後監査し関税額査定を行うために、税関吏に、到着貨物を選択的に検査する権限を与えている。殆ど全ての適用税率は従価税であり、これが関税率表の透明性を高めている。書類作成の電算化要請と通関の電算化が、輸入・輸出を促進しつつある。輸入業者登録が残存政府規制の主たるものである。インドネシアはWTOの税関評価協定を2000年から適用しており、また取引価格を用いて、最低価格などは用いていない。

2) 関税率

企業に保証を与え、またAFTA, GATT/WTO, APECへの約束を遂行すべく、政府は関税率引き下げスケジュール(財務省令378/KMK.01/1996)で包括的輸入税再編に取り組んだ。即ち：

- イ. 1995年に20%以下であった輸入税は2000年には最大限5%に引き下げ、
- ロ. 1995年に20%以上であった輸入税は2003年には最大限10%(中間目標として1998年20%)に引き下げ、且つ、
- ハ. 輸入税引き下げスケジュール除外品目は下記；
 - GATT/WTOでの別途約束で規制されている一定の農産品、
 - 別途規制される自動車関係製品、
 - 別途規制される化学製品、プラスチック製品および金属(2003に最大限10%への引き下げが目的とされているもの)、
 - アルコールとアルコール含有飲料との輸入税は引き下げない。

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

関税品目分類の多数(68%)が既にゼロか5%かの従価率になっている。

世界税関機構(WCO)の推奨に基づくHS条約2002年改定を採り入れるべく、インドネシアは、新関税品目分類を2003年5月1日発効の財務省令96/KMK.01/2003で発布している。工業商業省、農業省、財務省、鉱業・エネルギー省、林野省、防衛安全省、交通省、環境省、BULOG、中央統計局、薬品・食品規制局が、(1990年台初期以来、毎週水曜に開催されてきた)“タリフ・チーム”と呼ばれる組織を通して関税政策事項に規制力を維持しており、財務省の関税総局は施行機関である。関税率は毎年1月(又は6月)に財務省令で告げられ、その変更は年度中の時期を定めず都度行われている。

3) 税関および検疫手続き

i) 1995 年法律第 10 号

輸入品は到着後、税関で緑または赤チャンネルで処理される。緑チャンネルに入る品（全物品の 90%）は即座に通関許可となり、原則として現物検査は行われない。赤チャンネル行きを指示された品は現物検査と申告価格の検査とが行われる。現物検査対象品の選定は二つの判断基準で行われる——即ち、種々の情報源に基づく税関当局の機密情報と、コンピュータによる無作為検査である。機密報告も無作為検査も無い場合には、当該輸入品は現物検査を受けることは無く、即座に引き渡される。新法（1995 年法）では、税関吏は、輸入品が税関地域から引取られた後に、その監査を行う権限が与えられており、監査対象は、会社の国際貿易関係全取引と会社の株式会社とに係わる会計帳簿、報告書、記録類その他の書類の検査を含む。

ii) EDI システム

1997 年以来、通関、関税支払い、無作為検査は新しいコンピュータ・システム即ち EDI システムで促進されている。法律規定により輸入業者は、税関サービスと主要銀行とにオンラインであるこのシステムを通して輸入申告を記入しなければならない。この目的は海港・空港での物品・書類の処理を改善・迅速化すると共に、税関吏と依頼人との直接接触が不必要なことから（情報は電子的に提出されるので）、共謀や不法な課徴の余地を減少させることにもある。

新システムへの移行に困難が無かった訳ではない。移行の初期には税関での通関の遅さでヤードに貨物が溢れる状態が報告された。諸種の関係者の準備不足、特に EDI システム適用への資金不足と税関吏の訓練不足が指摘された。他の問題点としては、例えば、多くの会社が必要な会計記帳を行っていなかったこと、或いは信用状（L/C）や売買契約書といった標準的書類を使っていなかったことが、通関後監査の適用を困難にした。

そうした時期を過ぎて、事態は相当に改善している。EDI の利用が増加し、主な税関事務所は何所でも税関申告が電子的に処理できるようになっている。

税関当局は世界銀行、世界税関機構（WCO）と、税関の訓練・行政の改善に向けて緊密に協力している。

iii) 税関評価

税関評価ワークショップもまた WCO と APEC との枠組みの中で行われてきている。インドネシアは二国間技術援助、特に日本からのそれを、情報記号標準化について受けている。2000 年 1 月からは、WTO の税関評価協定を全面的に適用しており、2001 年 9 月には、輸入関税の計算用税関評価に付いての政府規則を WTO に通告した。WTO 税関評価協定付則 III 第 2 項にある、最低評価額の期間限定維持という保留をインドネシアは要求しなかった。

この評価協定の適用が税収入と、関税評価計算の透明性とを増加させたと、税関当局が述べたとの報道がある。他方で、データ・ベースの完成や通関後監査は、売買当事者間の隠れた支払いの故に、種々困難に遭遇してきたと言われている。

(2) 輸出関係諸方策

1) 政策傾向

経済危機までのインドネシアは農産、林産、鉱業、工業の広範な品目の輸出を制限する管理、禁止、高額課税、規制をいくつも維持していた。1994年にWTO事務局はこれらの制限が2,000の関税表品目分類に影響を与え、インドネシアの非石油輸出価額の殆ど半分を覆っていると観察していた。政府は一般にこれらの制限を、自然資源の保護、高付加価値川下産業の促進、“必需物資”の供給確保の理由で正当化していたが、これらの輸出制限には強力な輸出カルテルの形成や、生産財投資の阻害など、はっきりしたマイナスの副作用が指摘されていた。危機後政府は—健康・安全上の理由で課されるものと、たまたま不足する場合に導入される臨時の措置を除いて—「禁止的な輸出税を廃止し」、「他のあらゆる形の輸出制限を除去する」との約束をした。その最初のステップとして1998年、政府は輸出諸税を相当に引下げ、規制品目リストを削減し、パーム・オイルの輸出禁止を輸出税に置き換えた。更に政府は、州間・地区間取引への割り当てや州税など、最終的には輸出物品に影響する全ての輸出障害を除去すると決定した。

2) 輸出税

通貨危機以前には、輸出税がおよそ80品目に掛けられていて、林産品（特に丸太、製材、トウ）、農産品（粗パーム油、ココヤシ油）、鉱業・金属製品（銅鉱石、銅コンцентレート、鉛、錫、そしてプラチナ、アルミニウム廃棄物）を広く覆っていた。税率の多くは30%であったが、丸太、製材、トウその他の木材製品には、禁止的に高い従価税か、それに見合う特別な形の税金が掛けられた。

1998年2月1日までに、皮革、コルク、鉱石、アルミニウム廃棄物への輸出税は廃止された。次いで、政策の反輸出傾向を弱め、併せて資源の過開発と環境破壊を防ぐべく、1998年4月、丸太、製材、トウ、諸金属への輸出従価税税率が最高30%と定められ、2000年末までには10%に引き下げられた。

2004年において、インドネシアはまだパーム油製品（粗パーム油とその派生品）への輸出税を維持しているが、その適用範囲と税率とを相当に引下げている。

3) 輸出規制（認可の必要と割り当て）

危機までは、インドネシアの農産品輸出の50%近くと、鉱業産品、石油製品、それに一定の製造業製品（基本的には繊維ならびに衣類）の相当割合が、政府に規制され、許可され登録された輸出業者を通してのみ輸出し得た。このシステムの狙いは、当該分野でのインドネシアの市場力（と思われるもの）に係わる経済地帯を捕捉せんとするにあった。繊維・衣類製品の場合には、この仕組みが、MFA（多種繊維協定）体制下での割り当て配分と権利付与を監視する形で、デザインされた。

いろいろな折に、輸出認可制には、その透明性の欠如と経済的マイナス効果の故に疑問が呈されてきた。関係商品の諸貿易協会は強力な輸出カルテル（特に木材、合板、トウ産業）の形成を促進しつつ、認可取得者数、許可輸出業者リスト、輸出割り当て配分を制限すべく政府と緊密に協力したと言われている。

一方政府は、輸出割り当ての配分と運営に当って、総じて従前の輸出実績を計算に入れた。

輸出割り当てが競売に掛けられることは無く、割り当て保持者のリストが公表されることは殆ど無かった。

危機に対処して、政府はこのシステムの模様替えを企てた。1998年早期に農産品（生牛、小麦と小麦粉、砂糖）、鉱業産品（銀、金、錫）、ガス製品（液化天然ガス、ブタン、プロパン）、数種の化学品の多くを除外して、輸出規制リストを大幅に縮減した。更なる規制撤廃措置がIMF計画期間を通して行われることとなる。

4) 輸出と輸出金融

危機によってインドネシアの企業は、輸出、輸入を問わず貿易金融の手配がますます困難になった。インドネシア諸銀行の健全性への信頼欠如から、その信用状が国際市場で受理されなくなり、それが同国貿易の流れを深刻に阻害することとなった。輸出品中の輸入物構成比率が高い（40%超）ので、輸出向け諸産業に不可欠な原材料その他の投入物への輸入金融取得の困難によって、輸出の成長もまた深刻に阻害されることとなった。商業的見地から、不良債務の無い企業への輸出金融供与の努力が続けられた。1999年9月以降、国有のインドネシア輸出銀行（BEI）が、以前はインドネシア銀行（中央銀行）によって行われていた機能、即ち輸出、輸入への船積み前・船積み後金融・保証機能を確保することとなった。輸出活動促進のために、BEIは通常の慎重な銀行基準によって輸出入業者を査定しつつ、信用状（L/C）を保証し、また国内銀行からの融資を必要とする国内輸出業者への保証状を発行した。融資条件は商業判断に従うものであった。

日本の輸出入銀行からと、さらに宮沢プランからとの低利資金が、当初資金・3兆ルピアでスタートしたBEIへの融資に使われた。

5) 輸出志向地域、税金割戻し、課税免除

1990年代半以降、保税地域・輸出加工区・保税認可工場の運営について大きな変更はなかった。国有企業の管理する複数の保税倉庫地域の中では自由貿易地域と工業団地が結合されている（特にバタム島と、タンジュン・プリオク港）。

輸出加工地域または輸出志向生産企業は、当初投資および生産活動に要する資本財、機械類、原材料の全てに対する関税・国内税の免除などの特権を与えられる。そうした免除の範囲（関税分類品目の数）が1996年に拡大され、また同年、工業団地内に投資をする外国・国内投資者は投資調整庁（BKPM）の生産免許を事前所有すべしとの条件は廃止された。企業は生産品の100%を輸出する限り、外資比率が当初5年間100%、その後は95%まで許可される。保税地域内で操業する企業は、部品を除く生産の少なくとも3分の2の輸出を求められてきた。（部品を含めた）国内販売は、輸出実現金額の50%を超えない範囲で認められる。（1999年自動車政策では、保税地域内自動車生産施設から認められる国内販売水準の限度が、部品については輸出額の50%から100%へ、完全組立て済み製品については輸出額の25%から50%に引き上げられた。）

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

(3) 貿易政策の諸展開

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

1) 輸入/輸出禁止、制限、免許

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

透明性については、インターネット (<http://www.beacukai.go.id>) 上で輸入禁止についての情報が利用可能であるなど、改善している。

2) 国営貿易

国営貿易企業の民営化努力が行われてきた一方、農業・林業、薬品・肥料製造、鉱業・エネルギーなど、実質的に全ての重要分野で、国内生産を助長し、あるいは貿易を促進または独占的に支配・制限する見地から、経済への広範な国家関与が続いている。独占的輸入権がある種の企業やある種の品目(アルコール飲料、砂糖)に維持されていたり、品目によっては拡大されている(チョコレートは2002年7月から、繊維衣類は2002年から、熱・冷コイル鉄鋼製品は2002年11月から2003年中)。これらの品目の輸入は類似製品の国内生産者と登録輸入業者にのみ認められている。

3) 政府調達

政府調達は産業政策の重要な手段である。インドネシアはWTOの政府調達透明性作業グループの積極的参加者であり、2000年に新法を制定した(大統領令18/2000)。新法制は1994年に発する現行政府調達規則を相当に改定したが、廃止はしなかった。その明示的な政策目標は、「国内雇用と自国産業の拡大を狙いとして、国内の生産、設計、技術の使用を増加させる」である。外国供給者への差別手段は維持されている；即ち調達契約への彼らの参加には一定の条件がある。外国供給者は大型契約にのみ参加を認められるのである。(Table 2.1.1)

Table 2.1.1 Government procurement thresholds

(Unit : Rupiah)

Type of contractor	Contracting-out services	Goods/services	Consulting services
Small-scale or cooperatives	<1 billion	<500 million	<200 million
Medium	1 billion -10 billion	500 million - 4 billion	200million-1 billion
Large	>10 billion	>4 billion	>1 billion
Foreign suppliers	>25 billion (a)	>10 billion (a)	>2 billion (a)

Note (a): Contracts over this limit require the winning contractor, foreign or domestic, to “cooperate with a small or medium-scale company or cooperative in the implementation of the contract”.

Source: World Trade Organization “Trade Policy Review Indonesia”, 28 May 2003. Foreign procurement is possible only if there are no domestic products available, or they do not meet technical requirements. Domestic price preferences on goods have doubled to 15% (remaining at 7.5% on services).

4) カウンタートレード

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

1994年から1996年までの間、カウンタートレード実行額はインドネシア輸出額の約2%に及んだ（1994年、95年に13億米ドル、96年に10億米ドル）が、97年には経済危機で4億米ドルに縮小し、以後は98年1.95億米ドル、99年2.87億米ドルと低いレベルに止まった上、2000年には政府が大型の入札を殆ど全て取り止めたことから、3.2百万米ドルに低下した。2001年には17百万米ドルに増えて、政府の入札機会供与が増えるにつれ上向くものと思われる。

カウンタートレード活動の大部分は政府の二つの計画の下に発生している。第1の計画は、工業商業省によって執行されるもので、政府調達契約に入札する外国企業に義務として課されるカウンタートレードで、輸出信用が供与され、規模は5億ルピアから100億ルピアまでの間である。そうした義務付けは国際復興開発銀行、イスラム開発銀行、アジア開発銀行といった国際金融機関により資金提供される契約には適用されない。第2の計画下では、PMA(外国投資企業)として設立された外国企業で保税地域または輸出加工区に立地しているものは、生産に要する設備（原材料、中間資本財と機械類、工場設備、部品を含む）の輸入について、最終製品が輸出されることを条件として、その親会社とカウンタートレード手配を使用する権利を認められる。その場合、当該輸入品は関税、奢侈品税を含め全ての税金が免除される。

5) ローカル・コンテンツ要求

政府調達契約に関するローカル・コンテンツ要求を除いては、この種の要求は強制されていない模様である。TRIMs（WTO貿易関連投資措置）として通告されていたローカル・コンテンツ計画は、期限の2000年1月を待たずに全て取止められ、自動車ローカル・コンテンツに対する広範囲に亘る関税・国内税助成策は全て廃止された。

6) 貿易防衛

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

i) 反ダンピング並びに対抗措置

反ダンピングと対抗措置に関しては、制度的枠組みが1996年に出来、2001年に、ダンピングされている、或いは補助されていると申し立てられた製品の輸入を調査する手続きと要件について規制の枠組みが改定された。（工業商業省令・216/MPP/Kep/7/2001により工業商業省令・261/MPP/Kep/9/1996を改定）

1998年と2002年6月の間に開始された反ダンピング調査27件のうち、15件は臨時措置の対象となり、9件では反ダンピング税を含む最終措置がとられた(うち7件は2003年2月現在、まだ強制中であった)。措置が取られたのは主に近隣諸国からの基礎金属(鉄鋼)と化学品とであった。対抗措置税が発動された例は無い。

ii) 緊急輸入制限措置(セーフガード)

国内製造業者からの圧力の結果、2002年12月インドネシアは、緊急輸入制限措置の規則枠組みを初めて導入した。新規則では、緊急輸入制限措置は、まず6ヶ月間通常より高い輸入税の形で発動され、調査結果次第で4年間継続可能となっている。ただし現在はその制度的枠組みが未完であるので、規則の適用は行われていない。

7) 規格および他の技術的諸要件

1997年に、国家規格局(BSN)が、大統領に直接報告する形で設立された。その所掌事項の主なものは次の通りである。国家諸規格の開発と承認;検査/測定試験所、証明機関、技術検査機関の認可;規格化活動の国際協力;国際規格と国家規格との整合化;規格情報サービス。

2000年にBSNの権限が拡大された。諸組織で行われてきた規格化活動が、BSNによって設立された国家規格システム(SSN)の中で調整されることになった。インドネシア国家規格(SNI)が、全関係者により合意される唯一のインドネシア国家の規格であることを、SSNが保証することとなった。

健康、安全、消費者保護に関する規格を除くと、BSNによって採用された6,300余りの規格の殆ど(97%)は任意規格であるが、それらの規格は一般に食品や電子技術などの国際規格、またISO規格など国際規格に準拠しており、国内産品、輸入品に同様に適用されている。インドネシアは強制規格の数を増やしている。2003年2月までの時点で、187の強制SNIがあり、そのうち74が工業商業省の下、113が農業省、漁業省の下にあって、これらはとりわけ粗糖、食用小麦粉、電池、セメント、タイヤ、プラスチック、肥料、鉄鋼品をカバーしている。2003年現在、BSNは国際規格とSNIとの整合性評価を進めている。

(4) 地域貿易協定・取り決め

1) ASEAN自由貿易地域(AFTA)

インドネシアはASEAN設立メンバーの一つとしてASEAN自由貿易地域(AFTA)に参加している。一つのAFTAという計画は1992年に初めて公開された。共通効果特惠関税(CEPT)協定を基本として1993年にスタートし、これは一定品目のASEAN域内貿易の関税引き下げを一定期間内に完了するというものであった。2002年1月からは設立6カ国の間での“限定AFTA”が、域内貿易への関税の0%ないし5%へ引下げと、域内完全自由貿易を内容として、運営を開始している。

(注記) 上記が構想通り完全に実現している訳ではない。新しい議定書が 2000 年 10 に合意され、それにより当初設立メンバー6 カ国は、CEPT 関税自由化の一時的遅延を要請することが認められた（一時的除外リスト：TEL）。マレーシアはその国内自動車産業保護のための 2 カ年除外を獲得し、タイはガラス産業、フィリピンはセメント産業を保護している。2001 年末でインドネシアは一時除外適用が 21 関税品目あったが、2003 年 1 月以来は TEL 品目は零だと当局が語った由、伝えられている。

上記（注記）のような除外例にも拘らず、ASEAN 域内貿易の平均関税率は 3.2%（2002 年）に低下している。

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

インドネシアは追加品目を積極的に CEPT 対象に繰り込み、2002 年末には同国関税表品目の 99%が関税率 5%以下になっていた。インドネシア CEPT 対象品目の平均関税率は 2001 年末 4.6%（1993 年の 7.0%から低下）で、2003 年末 3.7%に低下予定である。

2) APEC 枠組みでの貿易円滑化努力

貿易円滑化は APEC の中核的活動の一つである。自由で開かれた貿易・投資というボゴール目標を追求する貿易自由化を補足して、貿易円滑化が APEC 活動の中核の一つであり続けよう。2001 年上海で閣僚たちは APEC 貿易円滑化諸原則に裏書して、次の 5 年間に APEC 地域の事業実行コストを 5%引下げる目標を達成する上での、貿易円滑化での国内および国境を挟む事業コスト削減の重要性を強調した。コスト削減へ可能な具体的行動と手法が、次の 4 分野について開発されつつある：

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

上記 4 分野のそれぞれについて、メンバー国がそれぞれ行う行動や手法を（2003 年までに）選択するメニューが 2002 年に採択されている。Table 2.1.2 は「物の動き」分野のメニューである。

Table 2.1.2 Action Plan: MOVEMENT OF GOODS

1. Public Availability of Information on Customs and Other Trade-related Laws and Regulations,
2. Appropriate, Transparent and Predictable Trade-related Procedures,
3. Harmonization of Tariff Structure with the HS Convention,
4. Simplification and Harmonization on the Basis of the Kyoto Convention,
5. Paperless and/or Automation of Trade-related Procedures,
6. Adoption of Standard Electronic Format and Harmonized Data Elements,
7. Adoption of the Principles of the WTO Valuation Agreement,
8. Clear Appeals Provision,
9. Risk Management,
10. Guidelines for Express Consignments Clearance,
11. Provisions for Temporary Importation, e.g. Acceding to the A.T.A. Convention or the Istanbul Convention.

Source : www.apec.info/web/ APEC Online

上表のアクション・プランの関連では、インドネシアは APEC 税関手続き小委員会 (SCCP) と他の関連小委員会とに活動的に参加しており、SCCP が 2001 年に纏めた「共通アクション・プラン実行スケジュール」は、各目標のインドネシアの実行状態を示している (Table 2.1.3)

Table 2.1.3 Indonesia's Implementation Status of SCCP Collective Action Plan

Action	Target Dates	Implementation
HS Convention	2002	Implemented
Public Availability of Information	On-going process	Implemented
Kyoto Convention	1998	Accession Convention subject to internal approval process
Paperless Trading	2005/2010	
WTO Valuation Agreement	2000	Implemented
TRIPS	2000	Implemented
Clear Appeal Provisions	2000	Implemented
Advance Classification Ruling System	2000	Implemented
Temporary Importations	2000	Implemented
Risk Management	2002	2002
Express Consignments Clearance	2000	2000
Customs Integrity	On-going process	
Customs-Business Partnership	On-going process	

Source : www.apec.info/web/ APEC Online

(注記) 上記貿易円滑化を実現する政府の努力の例の一つとして、ジャカルタ ジャパン クラブ (JJC) との定期会合がある。JJC が設けた「通関・関税問題」、「課税問題」、「労働問題」、「投資促進・サポーティングインダストリー振興

問題」、「電力問題」の5つの小委員会と、インドネシア政府の関係閣僚、関係各省総局長との協議が、2001年以降おこなわれてきた。また、これら個別テーマごとの話合いの進展状況を報告しあい、各省庁間にまたがる問題の解決を図るために、経済調整大臣を座長とする全体会議も2004年2月までに、既に8回開催されている。

2.1.2 関係官庁間の行政機能分担

(1) 政府の行政諸部門と一般政策目標

インドネシアの主要な産業貿易政策目標はIMF改革とWTO公約とを実行するにあった。貿易政策では高い優先度が輸出の拡大と多様化に与えられてきた。インドネシアは多角的システムへの態度を鮮明にし、それに積極的に参加している。

貿易自由化は貧困軽減の中核的原理と見られてきた。国家発展と貧困軽減は議会の1999-04年国家政策指針(GBHN)の中心的目標である。国家発展計画(中期計画Propenas及び年度計画Repeta)もまた「競争力と経済効率との向上に基づく経済回復」を求めている。GBHN, Propenas, Repetaの下で、産業・貿易・投資政策の方向は、雇用とビジネス機会とを全土に提供することによってインドネシアの世界での競争力を強化するにある。世界での競争力促進には、次の5つが主要戦略として示されている。即ち；輸出振興、産業競争上の利点、観光、市場法制の強化、科学・技術力の改善。

政府の行政部門では、貿易その他の経済政策の形成・実行の最終責任は、大部分大統領と内閣にある。工業商業大臣は貿易・産業政策形成に行政上の責任を保持している。1998年以降新設の工業貿易国際協力総局が、国際的・地域的・二国間の工業貿易関係と貿易矯正手段(貿易防御)とに注力している。

インドネシアは貿易・事業関係の法・規則の強化に熱心である。Table 2.1.4は過去6年間に制定された貿易関係法・規則の一部を、担当官庁名とともに示したものである。貿易関係法・規則の形成における大統領、工業商業省(MoIT)、財務省(MoF)の重要性が表に明らかと、言えようか。

Table 2.1.4 Trade-Related Laws and Regulations

Year Law/Regulation No.	Title	Agency
1998		
Presidential Instruction 1/1998	The Prohibition to Impose Levies on Export Goods	Ministers, Governors
MoIT Decree 182/MPP/kep/4	General Provisions in the Export Sector	MoIT
1999		
MoF Decree 344/KMK.01	Amendment to the MoF Decree 440/KMK.05/1996 on Stipulation of Classification Systems of Goods and Tariffs of Import Duty on Imported Goods	MoF

MoF Decree 347/KMK.01	The exemption from Import Duty on the Import of Goods and/or Materials from Bonded Warehouses to be processed, Assembled or Installed in Other Goods for Manufacturing Motor Vehicles Destined for Export	MoF
MoIT Decree 550/MPP/Kep/10	Importer Identity Numbers (API)	MoIT
<u>2000</u>		
Law 36/2000	The Stipulation of Government Regulation in lieu of Law 1/2000 on Free Trade Areas and Free Ports to Become a Law	The President
Law 31/2000	Industrial Design	MoJHR
<u>2001</u>		
DGCE Decision Kep-14/BC	Corporate Blocking in Customs Affairs	DGCE
<u>2002</u>		
Presidential Decree 54/2002	The Coordinating Team for Enhancing the Smoothness of Export and Import of Goods	CMEA, Related agencies
Presidential Decree 84/2002	The Safeguard of The Domestic Industry Against A Surge in the Import of Goods	MoIT
Joint Decree of MoF 527/KMK.04 and MoIT819/MPP/KEP/12	Administrative Discipline of Importers	MoF/ MoIT
MoIT Decree751/MPP/Kep/11	Provisions on Import of Flat-Rolled Iron or Steel	MoIT
MoF Decree 454/KMK.04	Importer Registration	MoF
Decree 453/KMK.04	Customs Procedures in the Import Field	MoF
Joint Decree of MoMT KEP-91/MEN and MoIT 435/MPP/Kep/5	The Team in Charge of Controlling Labor Crisis in the Fields of Industry and Trade	MoMT /MoIT
MoIT Decree 111/MPP/Kep/2	Certificate of Origin of Indonesia's Exported Goods	MoIT
<u>2003</u>		
Presidential Decree 87/2003	National Team for Promotion of Investment and Export	BKPM (MoIT, SS)
Government Regulation 6	The Third Amendment to Government Regulation 145/2000 on Groups of Taxable Goods of the Luxury Category Subjected to sales Tax on Luxury Goods	SS
MoIT Decree 756/MPP/Kep/12	Import of Non-New Capital Goods	MoIT

Source : www.dprin.go.id/ , and Report on the Implementation of the Economic Policy Package Pre and Post – IMF (INPRES 5/2003) by CMEA

Note : MoIT = the Ministry of Trade and Industry

MoF = the Ministry of Finance

MoJHR = the Ministry of Justice and Human Rights

DGCE = the Directorate General of Customs and Excise

CMEA = the Coordinating Ministry for Economic Affairs

MoMT = the Ministry of Manpower and Transmigration

BKPM = Investment Coordinating Board (Badan Koordinasi Penanaman Modal)

SS = the State Secretariat

(2) 関係行政機関の組織と機能

以下の1) 項から5) 項では、貿易円滑化に直接係わる諸省の組織と、これら諸省の若干の総局、庁の機能を概観する。加えて、輸送/ロジスティクス分野の若干の国有企業にも触れる。

1) 経済調整大臣府

- * 経済調整大臣の責務 : 経済部門における政策の準備・取り纏めとその実施とを調整・同期化することにおいて、大統領を補佐する。
- * 経済調整大臣の機能 :
 - (i) 国務大臣と省以外の政府機関の長との全てを、経済部門における役割実施の同期化について調整する。役割実施上の問題解決を含む。
 - (ii) 経済部門における、政府政策の準備・形成、各省その他政府機関の企画・計画・活動の手配の同期化を調整し、改善する。
 - (iii) 上記 (i) , (ii)項にいう政策、計画、活動の実施をコントロールする。
- * 経済調整大臣の事務局構成 :
 - (i) マクロ経済・金融部門・銀行再編調整副官 (Deputy I)
 - (ii) 経済・金融地方分権、インフラストラクチャー整備調整副官 (Deputy II)
 - (iii) 天然資源利用、農民・漁民生産性改善調整副官 (Deputy III)
 - (iv) 産業・貿易、小中企業振興調整副官 (Deputy IV)
 - (v) 国際経済協力改善調整副官 (Deputy V)
 - (vi) 投資改善、官民協力調整副官 (Deputy VI)
 - (vii) 経済調整大臣への専門家スタッフ (専門家スタッフ)

2) 工業商業省 (Ministry of Industry and Trade)

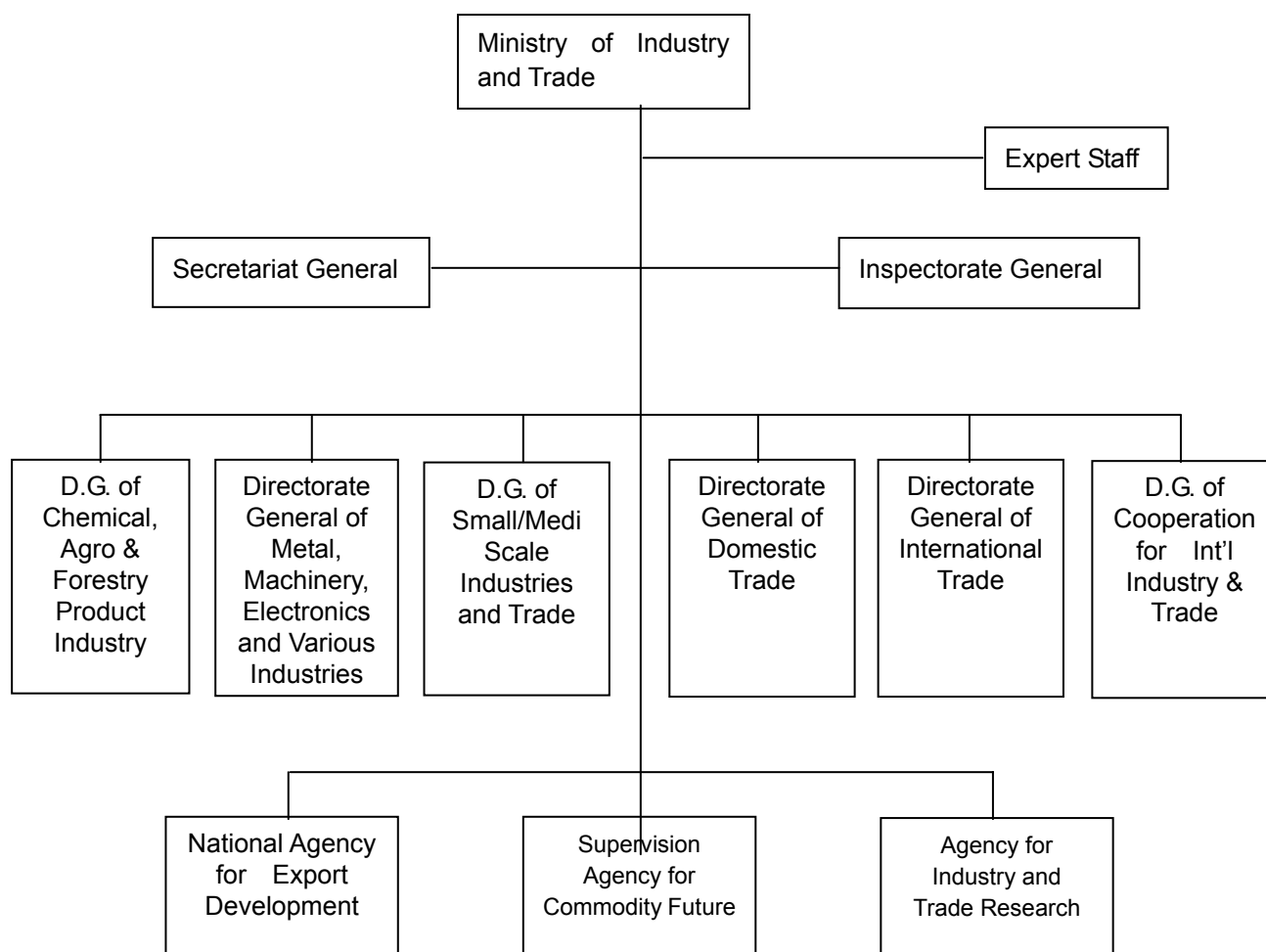


Figure 2.1.1 Ministry of Industry and Trade

* 総局および局の機能

- i) Directorate General of International Trade :
多国間および地域内貿易、二国間貿易、輸出・輸入などの国際貿易分野の活動を事務管理する。
- ii) Directorate General of Cooperation for International Industry and Trade:
多国間、地域内、二国間協力などの産業貿易国際協力を事務管理する。
- iii) National Agency for Export Development:
市場情報サービスと輸出促進活動を通して国家輸出の発展を調整、助長、実現する。

注記 : (上図からは省いたが) 本省組織内に次の3センターが含まれる: 即ち、Center for Standardization and Accreditation, Center for Data and Information, and Center for Education and Training.

3) 財務省 (Ministry of Finance)

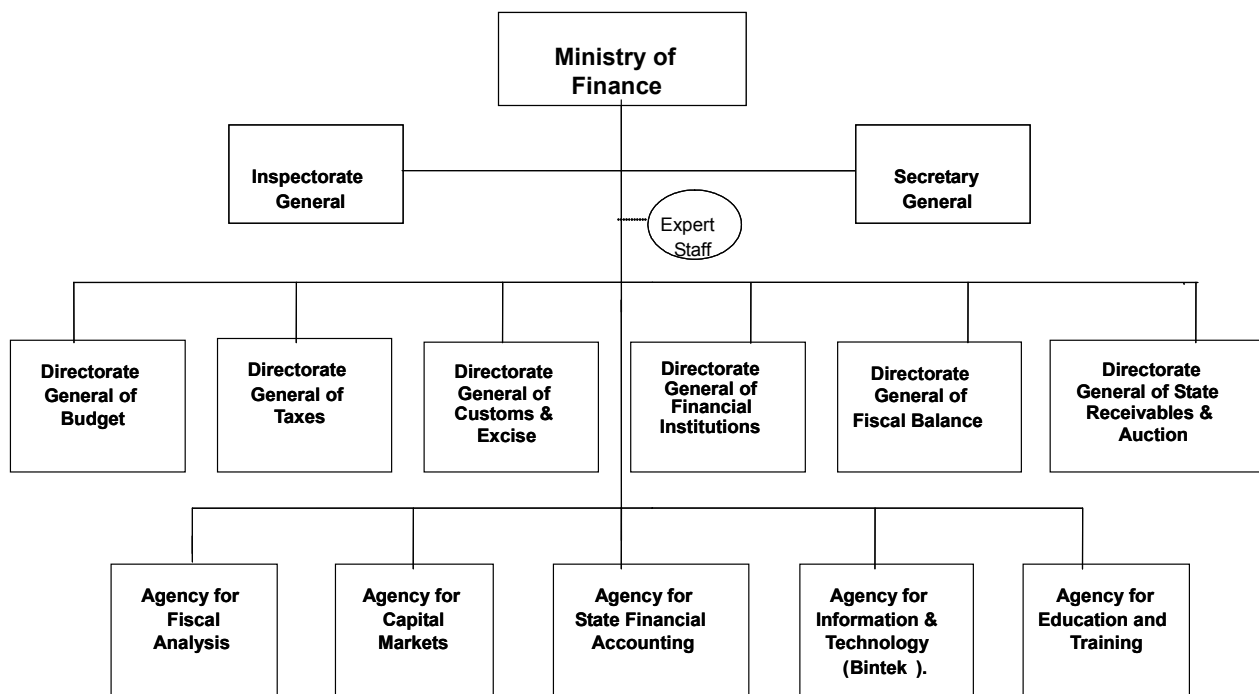


Figure 2.1.2 Ministry of Finance

* 総局の機能

関税・国内消費税総局 :

財務大臣により決定済みの政策に基づき、税関地域に流入・流出する物品の往来に関する政府政策を確保し、輸入税、消費税その他の国家課金の支払いを有効な規則に基づいて確保することにより、関税・消費税分野における財務省の諸主要職務のうちの一定部分を実施する。(出典：財務大臣令 2/KMK.01/2001, Jan.3, 2001)

4) 運輸通信省 (Ministry of Communications)

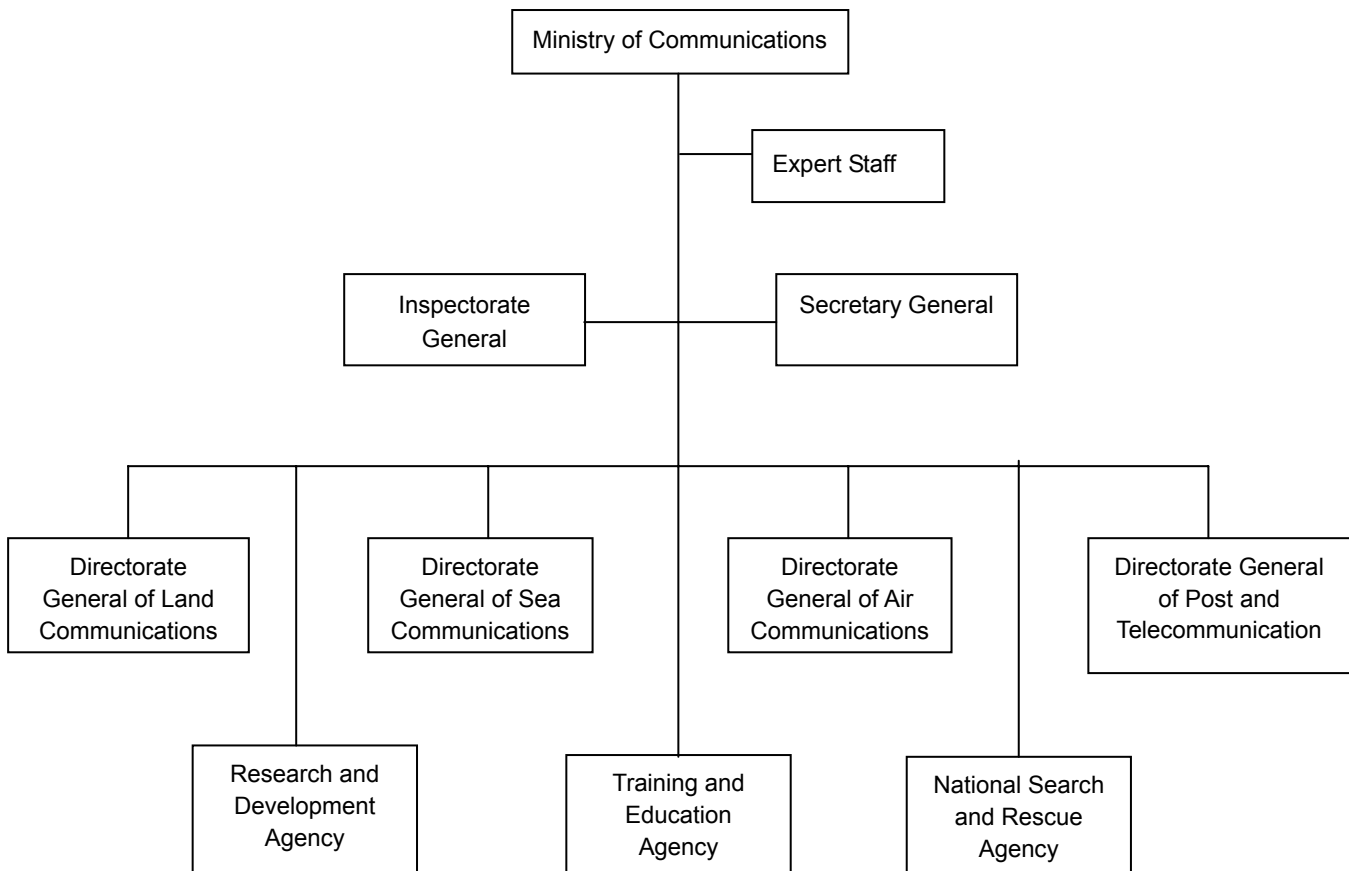


Figure 2.1.3 Ministry of Communications

* 総局および、監督下の国有企業数社の機能

i) Directorate General of Land Communications:

- ・ 市街交通、フェリー輸送、内陸水路輸送、湖沼横断、鉄道および都市間輸送における政策と運営規則の形成を準備する。
- ・ 上記輸送分野に関して、政策を実施し、許可・証明・認証・推奨を行う。
- ・ 上記輸送分野に関して、基準、指導規範、手続きと判断基準を形成する。
- ・ 運営を監督し、技術的助言を行う。

国有企業

- ・ フェリー輸送運営の国有企業である PT ASDP 社が、全国規模でフェリー輸送と内陸水路輸送との建造、運営、保守を行っている。
- ・ 国有の鉄道会社が 1999 年 6 月に株式会社となり、PT Kereta Api Indonesia と名称を変えた。(民間部門も、主として所得分与契約と共同運営機構を通して、鉄道インフラストラクチャーを開発し、鉄道網を運営し、関連施設を管理することが可能である。公共鉄道サービスでのジョイント・ベンチャーでは、外資比率 95%までが認められている。)

ii) Directorate General of Sea Communications

- ・ 海上の交通・輸送、浚渫および港湾、海員および海運、航海、保安および救難について、(上記の) D.G. of Land Communications と同種の機能。

国有企業

- ・ 約 725 の公共港湾があり、そのうち 111 港が国有港湾企業 4 社、PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) I, II, III, IV,により運営されている。
2001 年に政府は、ジャカルタのタンジュン・プリオク港でコンテナ・ターミナルを運営する、ジャカルタ国際コンテナ・ターミナル社 (JICT) での Pelindo II の持分の 51%を手放した。
政府はまた、スラバヤのタンジュン・ペラク港でコンテナ・ターミナルを運営する PT Terminal Petikemas 社での Pelindo III の持分の 49%を売却した。
- ・ 主要港湾の長期計画 (マスター・プラン) 作成は D.G. of Sea Communications が所掌している。
外国投資者は、港湾の能力拡大・建設・運営に参画可能であるが、それには現地企業パートナーとのジョイントベンチャーであるか、或いは国有港湾企業との共同運営形態であることが条件である。(外資比率は、基本的インフラストラクチャーについては 49%まで、取扱い機具・建物・ユティリティなどについては 95%まで、認められる。)

iii) Directorate General of Air Communications

- ・ 航空交通について D.G. of Land/Sea Communications と同種の機能、航空輸送の安全、耐空性証明、空港技術、電子施設及び航空輸送電子工学。

国有企業

- ・ 約 500 の空港と 150 ほどの滑走路があり、うち約 150 が二つの国有企業、PT Angkasa Pura I, II により管理運営されている。
- ・ ジャカルタのスカルノーハッタ国際空港を運営する PT Angkasa Pura II の 49%民営化は延期されて、議会と国有企業省との間で、時間的枠組みは無しで、議論が続いている。

5) 農業省 (Ministry of Agriculture)

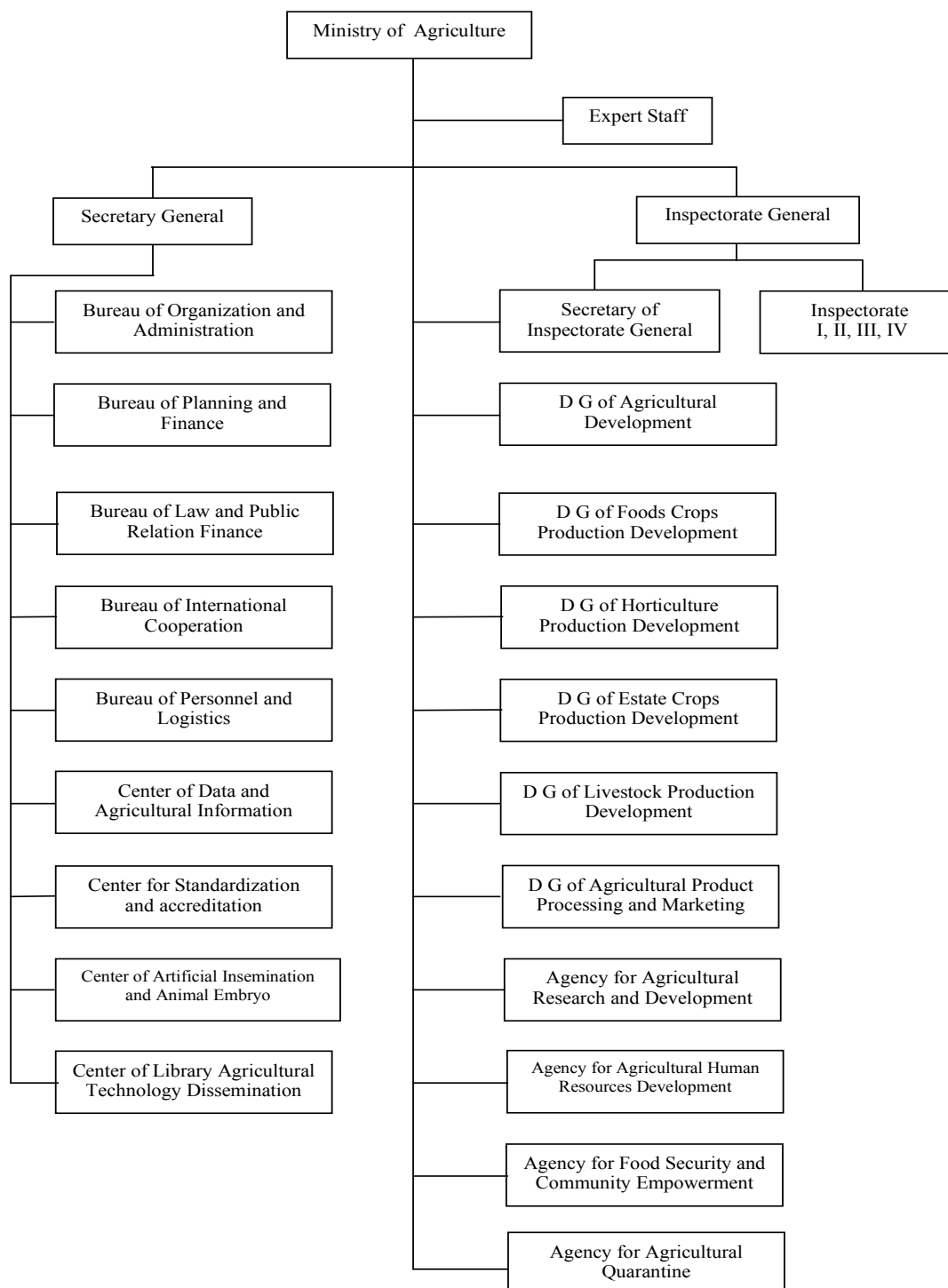


Figure 2.1.4 Ministry of Agriculture

* 農産品検疫庁 (Agency for Agricultural Quarantine) の機能

- ・ 国内 83 ヶ所の検疫所で動物・植物検疫を行う。
- ・ 加えて、諸産品への信頼ある輸出証明計画の実行を通して、インドネシア農産品の国際市場での利用可能性を増加させる責務を持つ。

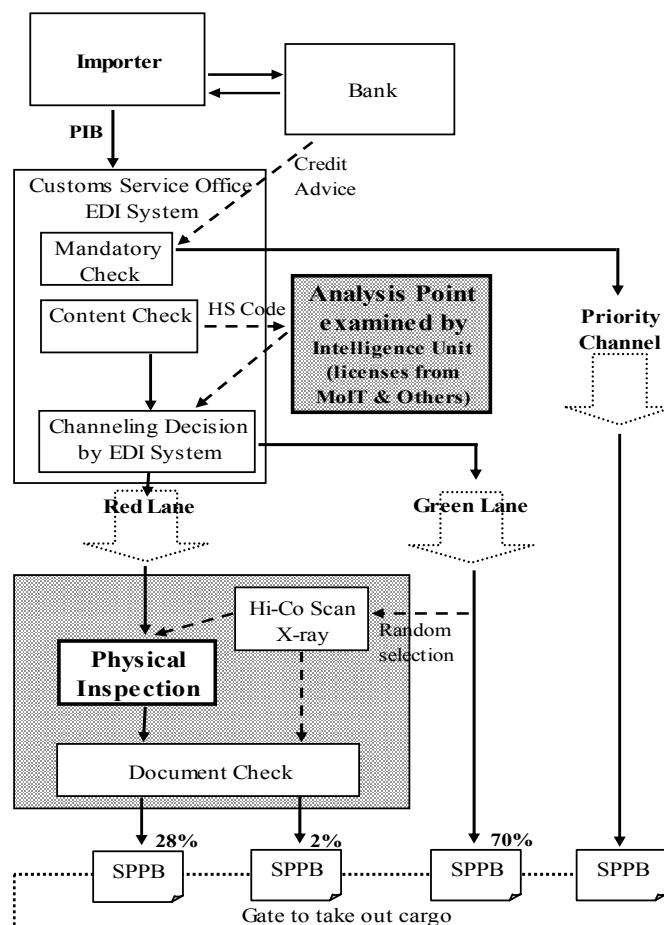
2.1.3 税関による貨物検査と通関手続き

(1) 輸入貨物の手続きと管理

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

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

Figure 2.1.5 Import Process and Control by Customs



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

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

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

- 1) X-線による内容物の検査 (Hi-Co Scan) おもにグリーンレーンからの貨物対象。
- 2) レッドレーンの貨物とX-線検査で疑わしいと判定された貨物の現物検査
- 3) 書類にもとづく内容検査と現物との照合。なお、引き取り許可が出た後、3日以内にオリジナル書類を提出するよう定められている。

現物検査は検査官1名が担当者となるが、その監督官が同行したり、さらにはリジョナルオフィスから立会いがいたりすることがあり、人数が増えることがある。検査の際のサンプリング数量は貨物の量、タイプ、難易度などに応じて決められている。

(2) 検査種別の判定

レッドかグリーンかの判定は申告書類にもとづいて決定される。税関の本部では判定システムを公平でかつ信頼度の高いものにするべく検討を重ねている。さまざまな条件の中でも、レッドの判定の条件としては、次のような項目が挙げられる。どれかひとつでも該当すればレッドレーンへの指示となる。

- 1) 新規登録された輸入者
- 2) 石油関連物資
- 3) 再輸入貨物
- 4) 一時的輸入貨物
- 5) 税関のリストにハイリスク貨物として登録されているもの
- 6) 輸入者の評判が悪い場合
- 7) 注意品目として内示されているもの

判定の基本となるものは輸入者登録 (インポーター・プロフィール) と商品リストであるが、輸入者に関しては過去の実績の積重ねがおもな要素となっている。商品に関しては税関内部の諜報部 (インテリジェント・ユニット) のリスク情報に基づき通常貨物とハイリスク貨物に分類されている。両者とも定期的に更新されている。

税関が保持しているこれらのデータベースに基づき、システムとしてコンピュータが申告書ごとにレッドとグリーンの判定を行なうため、誤記のない通常の申告書は客観的基

準ですばやく処理されるようになった。この判定には次のマトリックスが使われる。輸入者のリスクレベルと貨物のリスクレベルの組み合わせにより、輸入者がハイリスクの場合はすべてレッドとなり中程度の場合には、貨物のリスクによりレッドとグリーンに分かれる。

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

Figure 2.1.6 Criteria of Channeling and Inspection

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

(3) プライオリティ

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

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

この制度は企業にとって大きな利便をもたらすというだけでなく、税関にとってもリスクの軽減とコスト削減につながる方法である。ただし、制度の乱用を防ぐために、事後調査とスポット検査が行なわれている。

(4) インポーター・プロフィール

現在のインポーター・プロフィールはEDI通関のシステムの一環として 2002年に輸入業者の登録を行なって作成したものがベースとなっている。ファイル内のデータは次の4つの面から審査され、リスクレベルの評価に基づいて分類されている。

- 1) 企業の実存性、評価項目は資産内容と額、公認会計士など第三者による評価などで、このカテゴリーの評価が全体の評価の中で一番重要視される。
- 2) 経理実態の評価: 会計経理の実態を評価し、公認会計士などの監査結果などは高く評価される。
- 3) 経営者の信頼性の評価: 経営者の納税者番号や専門家の存在、PIBの署名者の社内での地位などが評価対象となる。
- 4) 事業内容: 製造業もしくはその他の事業者の分類、販売商品の分類、ISO-9000など国際認証取得の有無。

2004年7月時点での輸入業者登録者数は10,958社であり、毎月増加している。製造業の多くはリスクレベルが低いか中程度と判定されているのに対し、その他事業者のリスクレベルは概して高く評価されている。これは、製造業は定期的に原材料等を輸入し、製品を輸出している実績があることと、経営陣がしっかりしていて、資産を持っていることと、事業内容もはっきりしていることなどが評価されているためである。(下表参照)

Table 2.1.5 Composition of companies by risk group and business type

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

この表の網掛け部分はリスクが高いと判定された企業のうち中程度に近い企業群を表しており、この企業群は税関による監査の結果、中程度のリスクと判定されてランクが上がる可能性がある。製造業の場合中程度以上の企業は全体の33%程度であるが、その他企業を入れると約50%、それにこのボーダー企業群のうち半数が中程度と認定されると仮定すると合計約60%となる。これらの企業が取り扱う貨物の数量は推定で全体の約70%にのぼるが、これらの貨物がグリーンレーンで処理されることが多いと考えられる。

これに対し、リスクが高いと判定された企業は全体の34%となり、ボーダーグループの半数を加えると40%にのぼる。これらの企業が取り扱う貨物はレッドレーンとなり、現物検査の対象となる。しかし貨物量はこれらの企業の輸出入活動は製造業ほど頻繁ではないことから、レッドレーンを通る貨物はこの比率より低い比率となる。

インポーター・プロファイルは基本的にはそれぞれの事業者による自主的な更新届出により新しくされることとなっているが、経営者の交代やの移転に伴う住所の変更などは必ず届け出ることとなっている。また事後調査などのときに、検査官によってデータが更新される。

(5) 物品登録と価格データベース

HSコードで登録されている11,165品目のうち、429品目は最高水準のリスク、939品目はハイリスクとされ、その他の品目はローリスクとされている。税関内の課報部はこれらのハイリスク品目の認定と動向を監視し、定期的に品目の更新を行なっている。なおこのほかに政府によって指定された小麦や砂糖など特別品目がある。

これらの税関による品目のリスク分類のほかに、商工省による輸入許可品目がある。この品目としては布地類、自動車、モータ内蔵の電気製品類、冷房機、カメラなどがある。

通関において不正を発見するために、非合法輸入の発生に関して次のように分類して把握している。

- 1) 申告なし、もしくは品名を偽った輸入：非合法品目の輸入
- 2) 実際より低い価格による申告：関税の少額払いによる不正
- 3) 実際より少ない数量による申告：関税の少額払いによる不正

これらの不正行為のうちレッドレーンにより発見することができるのは1)と3)であり、2)の価格による関税額の不正は価格データベースに基づく審査によって発見することを想定している。現在この価格データベースはWTOやASEANの関税評価ガイドに基づいて、関税に影響を与える品目、布地、靴、電気製品、自動車、バイク類、おもちゃなどを中心に情報収集され、税関本部で編集される。

価格データベースは申告書の記載が通常範囲であるかどうかを審査するための基準であり、申告書の記載との比較により不当に低い金額が記載されている場合は、関税額が低く算出されるため、これを防止するのが目的である。価格データベースはIとIIの2種類作成され、データベース-Iは申告書に添付されたインボイスや商品カタログ、海外に駐在の税関職員からの情報などをもとに本部で作成され、関税額の評価基準を提供する。

データベース-IIは税関で承認された過去の申告書類を唯一の情報源として、現場のサービス・オフィスで専任担当者により作成中であり、関税額の最終決定の際参照されるものとなる。申告書の記載価格がこれらのデータベースの上下10%の範囲を超える場合、税関は申告者と連絡を取り、価格の根拠を詳しく聴取することが定められている。

(6) 輸出手続と管理

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

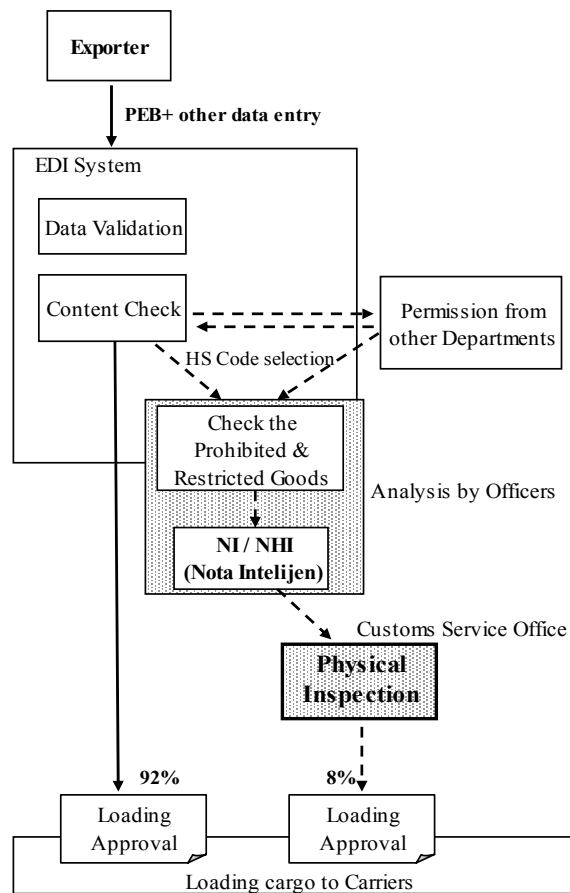
- 制限品目としては木製中間資材（合板など）、ラタン、パームオイルなどがあり輸出関税がかかる。
- 監視品目としては国際条約により取決めのある品目で、衣料品などの輸出割当などが該当する。
- 禁止品目は希少生物や文化遺産、麻薬や銃刀類で輸出禁止となる。

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

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

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

Figure 2.1.7 Export procedure and control



2.1.4 税関改革 - その現状と将来

(1) 総論

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

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

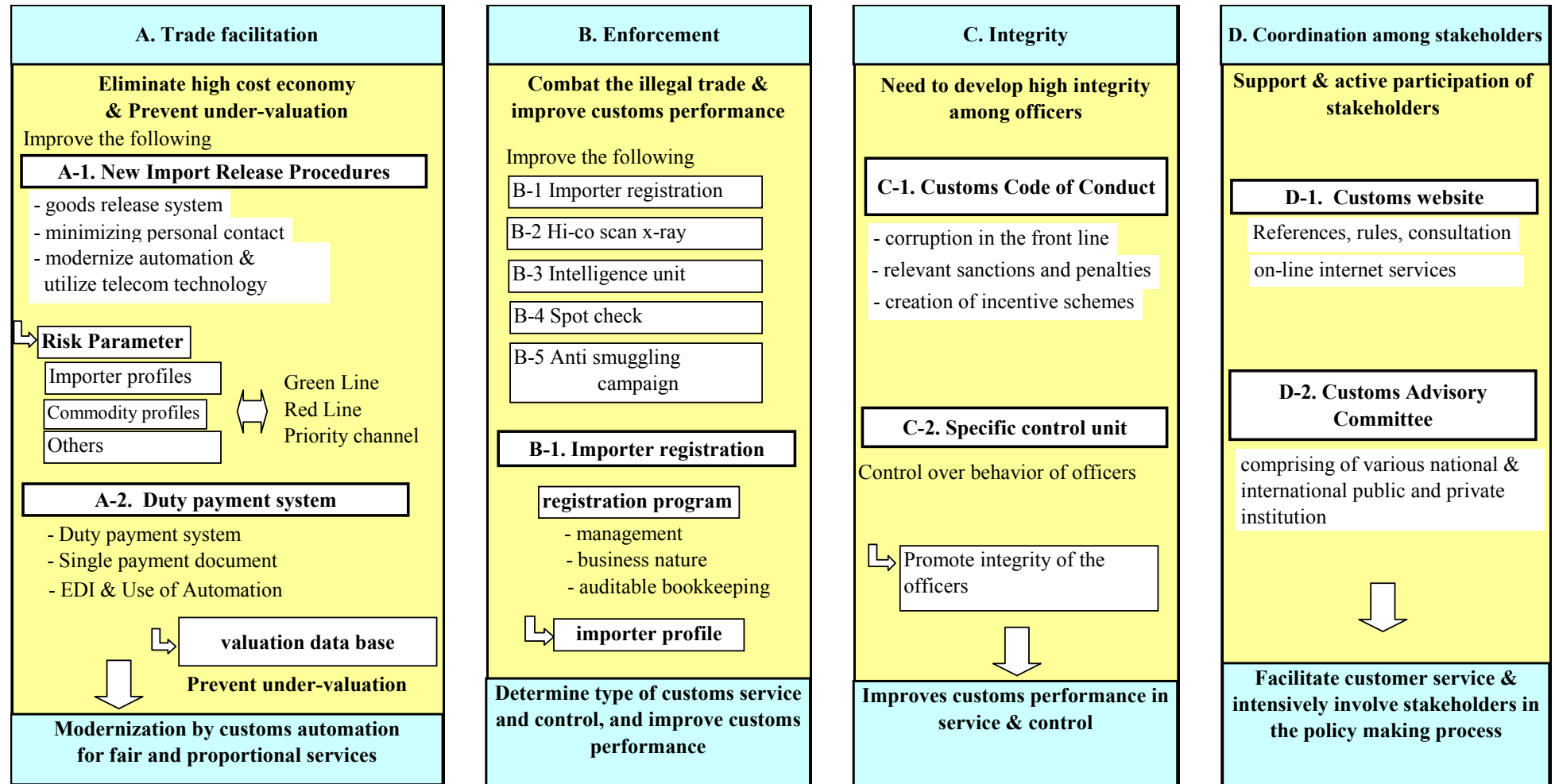
税関改革は、違法な貿易を阻止しつつ、合法的に正しく事業を行なっている企業には利便性を高めることを目的としている。換言すれば、ITなど最新の技術を使って税関手続きの簡素化と効率的な貿易管理を同時に実現しようという試みである。そのためには仕事に誇りを持つ高潔な官吏と、関係者の支援が重要な条件となる。それらを総合的に表現したものが4つの柱のコンセプトであり次のページの図で表示したものとなる。

(2) 貿易円滑化

貿易円滑化は通関手続きを改善し、プライオリティレーンの設定や関税支払方法の改善、関税評価のためのデータベースの向上などで、検査手続きを新たなものとして改善することである。現在改善の対象として検討されているのは次のようなものである。

- 通関時の書類審査や現物検査にかかる時間を縮小するために、優良企業に対する監査方法を改善・強化し、リスク管理に重点を置いたものとする。
- 関連省庁との連携を高め、関税の過少徴収、保安上の予備預金、関税評価の算定における誤算リスクなどを考慮し、通関手続きを新たに更新する。
- 通関手続きの改善：貨物検査のあと引取り許可書（SPPB）の発効を自動化し、書面以外のコンピュータによる情報伝達によりゲート通過ができるように専門官の配置を行ない貨物処理の時間短縮を図る。
- HSコードによる品目分類を詳細なものとし、その適用に関しても職員を教育する。
- 輸入者登録に関しては、国税庁および商工省と情報連携をおこなうことにより、登録内容や許認可が容易に取得・確認できるようにする。また、監査を実施し納税者番号と輸入者登録との照合を進め、新規登録者の条件を定める。
- 審査過程はIT利用により簡素化し、関税評価に関しても過去の失敗例などを判例などをもとに研究し、必要ところは修正を加え、データベースの強化に努める。
- 関税支払い方式も電子化を進めインターネットバンキングによって税務関連の支払いも含めて総合的に行なうことができるよう開発を進める。

Figure 2.1.9 Structural Diagram of the Customs Reform Program



(3) 不法輸出入を防止するための通関管理

不法輸出入を防止するための貿易管理は関税の重要な仕事であり、そのために輸入者登録、課税部による重点検査品目の設定、X線検査機の活用、密輸防止キャンペーンなどによるリスク管理に重点をおいている。その他次のような項目が今後の課題として検討されている。

- リスク管理と課税網の拡充により検査品目の選別方法を改善し、検査効率を上げることが検討されている。また主要な企業に対する監査に関しては、国税局と共同で行うことで効率化を図る事も重要である。
- 密輸防止キャンペーンとして、その需要や根底にある問題を調査し、需要そのものを削減し、罰金や没収に関する政令を発効することが重要である。調査部隊を編成し、密輸の再発を防止する方策を罰則規定とともに作成することが検討されている。
- 現物検査のX線検査機械は隣接して設置するようにし、X線のコントロールルームから税関のコンピュータにオンラインで情報交換ができるよう整備することが考えられる。
- データベースを更新し、価格情報を審査内容に導入することで、コンピュータ内で自動的に申告内容と比較し、関税評価を判別できるようにする。まずは主要200品目を目処に開発を進める。

(4) 高潔なる職業倫理

官吏として高潔な行動を求めるのは、汚職などによる社会への悪影響を防止するためであり、そのための職務規則を懲罰規定とともに実施し、実行することが肝要である。汚職防止法 (law No. 31/1999) に基づく規定では金品の受け取りは拒否し、職務を責任を持って遂行することが謳われている。

規律委員会は税関高官を中心に6名で構成され、16名のサポートスタッフにより運営されているが、苦情の受付やメディア対応、問題解決の処理などが中心業務となっている。この委員会は本来の職務倫理規定を職員に徹底させ、内部と外部からの両面の監視による規律向上に向けた取り組みを行なうことが期待される。

さらに、給与水準の向上やインセンティブスキームも検討が必要であろう。税関サービスに対する特別料金の徴収 (PNBP) などに伴って、ファンドを設定し、財政面での独立を確保することも重要である。

(5) 関係者との協力・調整

通関利用者が質問などの際、税関とコミュニケーションを取りやすくすることが重要であり、近年はウェブサイトの拡充などを行なって、利用者の認識を高める努力がなされている。今後はウェブサイトにて資料の閲覧や相談ができるよう、改善の方向が設定されている。さらに、利用者のほかに関係する省庁ともオンライン回線をつないで、政策策定の際に積極的な参加を呼びかけていくことを想定している。

利用者や関係者との連絡を密接にし、問題の発生や苦情が当事者のみならず調査部や規

律委員会にも届くよう組織面の整備を行う。さらに、利用者を始めオンブズマン委員会や財務省を含めた代表者を一堂に会する定例会議を開催し、税関の活動に対する理解と意見を求めるよう努める。

2.1.5 通関業務におけるEDI の概要と課題

(1) EDI を支えるデータフレームと電子納税の動向

現在EDIによる税関申告は、全国の主要港湾空港9箇所で必須手続きとして実施されている。ベラワン港、タンジュンプリオク港 (I, II, III)、ハリム空港、スカルノハッタ空港、メラック港、タンジュンエマス港、タンジュンペラック港である。最初の申告内容の検査では、次のようなデータベースと項目がチェックされる。

- 輸入者登録データベース
- 品目データ (ハイリスクとそれ以外の通常品目に分類されている)
- 関税未払い企業リスト (SPKPBM)
- 新規登録輸入者リスト
- 関税評価のデータベース (現在はマニュアルベースの処理)
- HSコード分類

PT.EDIインドネシアは1995年7月にペリンドII (51%)とPT.シスインドサット(49%)の共同出資によって設立され、港湾と通関手続きのEDIシステムを開発・実施することをおもな目的としている。PT.シスインドサットはソフトウェア会社で、開発したEDIシステムはPT.インドサットによって関税消費税総局を中心とするネットワークを形成し、輸入申告者やペリンドIIはもとより、関係省庁とも情報交換できるシステムとするべく開発が進められている。

輸入業者は、独自に輸入税額を計算し、申告書と納税計算書を作成する。それをEDIで電送するとともに、銀行へ支払い通知を次のステップで行う。

- 1) 輸入者のID (NPWP)をMP3システムに入力する
- 2) MP3システムが輸入者のIDが正しいことを返信する
- 3) MP3システムに税額を通関手数料も含めて入力する。

その後、申告者は銀行にて同額を納めた後、支払い証明書を受け取り、担当の該当税関窓口で申告書類とともに提出する。この処理により支払いは完了するが、銀行はこの後3種類の方法で国への報告義務が発生する。財務省予算局へはシスペン (SISPEN) と称する予算モニタリングシステムを使い、国税局へはMP3を使い、関税消費税局へはEDIを使ってそれぞれ入金情報を送ることとなる。現在、これらのシステムを統合するべく協議が行われており、予算局がMP3のシステムを使うことを合意すれば、MP3による統合が方向付けられることとなる。

(2) 関連省庁間のデータ連携

2004年3月3日財務省と商工省の両大臣の間で関連情報の交換に関する合意を得た。これに

よりEDIによる通関処理は、紙ベースの現在の処理と比較して飛躍的に向上する可能性を得たことになる。具体的な合意部局は1)商工省外国貿易総局、2) 商工省内国貿易総局3) 財務省関税消費税総局、4) 財務省所得税法人税総局の4つである。

合意の目的はEDIを利用し、データ交換を容易にすることで、お互いの部局が業務の円滑化と管理の効率化を実現し、部局間の調整を容易にすることである

実施のために特別なチームが編成され、シスドゥル (SISDUR : System & Procedure)と称するEDI活用を前提とした仕組みを構築中であり、一方向から双方向、さらにはオンラインによる情報処理に向けて開発が進められている。交換・共有の対象となるデータ類は次のようなものが対象となっており商工省が主導する形で進められている。

Table2.1.6 List of information to be exchanged

No	Documents	Data Owner	Institutions who need the data
1	Business Permission / recommendation (API/Angka Pengenal Impor – Import Identification Number / NPIK/Nomor Pengenal Importir Khusus – Special Importer Identification Number)	MoIT / Disperindag (Dinas Perindustrian & Perdagangan - Agency of Trade & Industry)	DGCE, Directorate General of Taxes
2	PIB (Pemberitahuan Impor Barang – Importing Goods Notification) / PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang – Exporting Goods Notification)	DGCE	Ministry of Trade & Industry and Directorate General of Taxes
3	NPWP (Nomor Pokok Wajib Pajak – Tax Payer Number)	DG Taxes	Ministry of Trade & Industry, DGCE
4	SKA (Surat Keterangan Asal – Origin Information Letter)	MoIT / Province/ Regency/ Municipality Disperindag	DGCE and Directorate General of Taxes
5	Company Annual Financial Report / Obligation to Enlist the Company	MoIT	DGCE and Directorate General of Taxes

2.2 輸出入インフラと貿易の現況

2.2.1 インドネシア国輸出入の全体像

(1) ASEAN 5 国の国内総生産 (GDP)

表 2.1.1 のデータから見るとアセアン5カ国（インドネシア、タイ、マレーシア、フィリピン、シンガポール）の2002年のGDPではインドネシアが最大で、東アジア地域のGDPの30.9%を占める。アセアン5カ国の中ではタイ、フィリピン、マレーシアが2001年から2002年にかけてGDPによる経済成長の伸び率はそれぞれ4.1%から5.3%であった。

一方インドネシア、シンガポールではそれぞれ3.7%と2.6%であった。インドネシア以外の4カ国の2002年の経済成長は2001年と比較して伸びの傾向を示した。インドネシアは投資額の伸びが他国と比較して低い伸び率であり、輸出額の伸びはマイナスであった。

これらの国々の経済成長の異の主な原因は輸出額の伸び率の違い、投資額の伸びの違いによることを示している。アセアン5カ国の2002年の経済指標を下記の比較表が示す。

Table 2.2.1 GDP and Its Growth rate of ASEAN 5 countries

Country	GDP in 2002 (Bill. US\$)	Growth Rate between 2001 and 2002		
		GDP	Investment	Export
Indonesia	172.9	3.7%	0.2%	-0.6%
Thailand	126.5	5.3%	13.3%	10.9%
Malaysia	94.9	4.1%	-13.1%	3.6%
Philippine	77.6	4.4%	6.1%	3.6%
Singaporu	88.3	2.6%	8.0%	2.7%
ASEAN 5	559.97	4.5%		

Source; Asian Economic Institution 2004

(2) ASEAN 5 国の貿易収支バランス

過去3年のアセアン5カ国の貿易収支バランスの金額の推移を下記表 2.2.2 に示す。

Table 2.2.2 Trade Balance of ASEAN 5 countries

Country	Export/Import/Balance	2000	2001	2002
Indonesia	Import (Million US\$)	33,515	30,962	31,289
	Export (Million US\$)	62,124	56,321	57,159
	Balance (Million US\$)	28,609	25,359	25,670
Malaysia	Import (Million US\$)	81,963	73,867	59,692
	Export (Million US\$)	98,230	88,006	69,180
	Balance (Million US\$)	16,266	14,139	9,488

Philippine	Import (Million US\$)	33,808	31,359	26,387
	Export (Million US\$)	39,794	32,664	26,024
	Balance (Million US\$)	5,986	1,306	-363
Singapore	Import (Million US\$)	134,546	116,004	86,286
	Export (Million US\$)	137,806	121,755	91,865
	Balance (Million US\$)	3,259	5,752	5,579
Thailand	Import (Million US\$)	61,924	62,058	47,896
	Export (Million US\$)	69,057	65,114	50,530
	Balance (Million US\$)	7,133	3,055	2,634

Source: Statistic Indonesia 2002, Data in 2002 show up to October

(3) インドネシア国からの輸出貨物

1) 輸出貨物の流動

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

その結果、1990年の非オイル製品の輸出量が全体の56.88%であったのが、1997年には非オイルとガス以外の製品の輸出額がインドネシアから輸出する総輸出量の内、78.25%にまでになった。1990年から2002年までの総輸出・輸入量とその内非オイル・ガス製品の輸出量の経年変化を表 2.2.3 に示す。

Table 2.2.3 Total Value of Export and Import from 1990 to 2002

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

上記の表は1998年と1999年のそう輸出入量が1997年と比較して降下したことで、それに相応して非オイル・ガス製品の輸出量も1997年から2002年にかけて降下したことを示し

ている。2002年には総輸出額は1997年の水準にまで復帰し、それを超えて571億5千8百万USドルに達した。非オイル・ガス製品の輸出額は450億4千6百万USドル、総輸出量の78.8%相当である。

2) 輸出主要品目

非オイル、ガス製品が近年インドネシアからの潜在的な主要輸出品目となりつつある。これらの主要品目は農業セクター、鉱工業セクターからの第1次原材料であり、2次産品である製造業セクターからの製品が続く。

ゴム、茶、タバコ、海老、コーヒーが農業セクターで2001年には最も支配的な輸出金額を稼ぐ主要輸出品目である。鉱工業セクターではオイル、ガスを除くと銅と錫である。製造業セクターに関しては衣料、織物、合板が輸出額を稼ぐ主要品目である。

3) 輸出先国

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

Table 2.2.4 Export Volume and Value of Destination Countries in 2000 and 2002

Country of Destination	Export Volume (Mil ton)		Export Value (Mil US\$)	
	2000	2002	2000	2002
Singapore	58.0	39.1	6,562	5,349
Malaysia	4.6	7.1	1,972	2,029
Thailand	5.1	6.3	1,026	1,227
Philippine	5.0	4.5	820	778
Hong Kong	4.4	5.3	1,554	1,242
Japan	52.1	53.3	14,415	12,045
USA	6.6	6.5	8,475	7,559
Australia	4.1	6.4	1,519	1,924
European Union	15.7	17.7	8,669	7,898
Total	225.1	223.3	62,124	57,159

Source: Statistic Indonesia 2002

(4) インドネシアへの輸入貨物

1) 輸入貨物流動

インドネシアの輸入金額は増加傾向にあり、2002年にはUS\$ 31,289 百万ドルであった。これは老いとガスの輸入が19.26%の減少と非オイル、ガスの輸入が2.85%減少した結果である。

2) 主要輸入国別輸入量と金額

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

Table 2.2.5 Import Volume and Value of Major Origin Countries

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

Source: Statistic Indonesia 2002

3) 主要輸入品目とその輸入国

主要輸入品目の輸入国は下記の通りである。

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

(5) 輸送機関別輸出入量と金額

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

Table 2.2.6 Share of Export and Import Volume and Value by Air and Sea Transport

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

Source: Statistic Indonesia 2002

上記の表から、インドネシアの資本・サービス分野を含む輸出入量と金額で海上輸送の

占める比率が非常に高くインドネシアの輸出入産業の発展を支援していることを示している。

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

Table 2.2.7 International Trade Value through the Region Wide Major Ports

(Billion US\$)

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

Source; Statistic Indonesia 2002

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

従ってジャワ島、スマトラ島のインドネシア主要港湾が国際貿易を通じて港湾背後地の国、地域の経済発展・促進に大きな役割を果たしてきたことを示している。

2.2.2 インドネシア港湾の港湾システムとその通過貨物量

(1) インドネシア港湾

1) 港湾システムとその運営

2001年でインドネシアには全国に725の公共港湾と1,414の専用港湾がある。運輸省海運総局(DGSC)が港湾サービス、操業、施設整備事業の実施に関する法律の制定、法律の実施、運用を監督する政府担当監督責任機関である。公共港湾を効率よく有効に運営するために政府は111の公共港湾を指定し、4インドネシア港湾公社1, 2, 3, 4が商業用に運営するようにした。海運総局と地方州政府が残りの614港湾を運営する。海運総局は全国から137港湾を国際貿易港湾として選び国際貿易を振興するために、直接外国船が寄港できるように港湾施設を整備した。インドネシア港湾の分類を下記の表に示す。

Table 2.2.8 Indonesia Ports Classification

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

Source: DGSC April 2003

2) 戦略港湾

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

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

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

- トランク港湾、この港湾は大量の海上輸送貨物を扱い広範囲のサービス地域、背後地を持ち次のようなカテゴリーの港湾がある。
 - 国際ハブトランク港湾、
 - 国際トランク港湾
 - 国営トランク港湾
- フィダー港湾、これらの港湾は比較的小規模な海上輸送貨物を扱い、比較的狭い範

囲のサービス地域、背後圏を持ち次のようなカテゴリーの港湾がある。

地域フィダー港湾,

地方フィダー港湾,

(2) 海上輸送貿易量

1) 全国輸出・輸入貨物量

2000年から2002年までの地域別に主要港湾を利用した国際貿易量の経年変化の推移を表 2.2.9 に示す。

Table 2.2.9 Volume of Export and Import from provinces from 2000 to 2002

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

Source; Statistic Indonesia 2002

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

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

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

地域別ではジャワ島とマドラ島からの過去3年間の輸出量はジャワ島地域で付加価値をつけた製造業の工業化が進んだ結果、輸入量よりはるかに多い。

2) 海上輸送貨物量の推移

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

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

Table 2.2.10 Trends of Trade Cargo Volume from 1990 to 2001

Description	Unit	1990	AAGR	1995	AAGR	2001
Export cargo	Mill ton	89.4	23.8 %	195.9	-5.4 %	142.9
Import Cargo	Mill ton	22.9	26.2 %	52.9	-0.2 %	52.2
Domestic Cargo	Mill ton	113.1	23.3 %	245.3	-0.8 %	234.3
Sub Total	Mill ton	231.4	22.7 %	494.1	-2.6 %	429.3
Container	Thou TEU	1,227	25.1 %	2,768	19.7 %	5,502

Source: Statistic Indonesia 2002

AAGR: Annual Average Growth Rate

3) インドネシア主要コンテナ港湾のコンテナ取扱量とその比重

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

(3) タンジュンプリョク港

1) タンジュンプリョク港の役割

タンジュンプリョク港は西ジャワ地域及びインドネシアで最大貿易港湾として機能し、有料道路と鉄道と一体となって物資の大量輸送システムの輸送網を形成して背後圏のJABOTABEK(Jakarta, Bogor, Tangerang, Depok and Bekasi)の工業地域、西ジャワ州、バンテン州の経済成長に重大な貢献をしている。タンジュンプリョク港湾は国際海上輸送ネットワークシステムとして機能している。一方タンジュンペラック港湾も東インドネシア地域の主要港湾として国際幹線港湾に発展する。

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

- 効果的な貨物輸送システムを提供し、持続的経済成長に貢献することで全国・地域の社会経済発展に重要な役割を果たす。
- 貨物輸送の浸透で孤立した過疎地の発展に貢献することで地域格差の解消を改善する。
- 近隣諸国との経済協力のゲートウエーとして機能する。

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

港湾公社の目的は国家経済社会開発計画と調和して開発計画を実施することで公共、国家、港湾に関する事業を営むこと、と港湾利用者に効率的なサービスと施設を公明正大な環境で提供する。

港湾公社2の本社は運営担当重役、役員会、事務局、内部監査局、と日々の運営・管理に責任ある担当部長、が補佐するコミッションの役員会が運営している。港湾公社2の本社は商業、管理運営、財務、人事総務の4局がある。従業員は3,300人の従業員がいる。

タンジュンプリョク港の港湾管理事務所は所長が品質管理担当部長、調達担当部長に補佐されて運営している。

2) 港湾活動に関連する政府機関

港湾活動にはいろいろな機能があり、港湾活動に関わる政府機関は表 2.2.11 に示す。

Table 2.2.11 Port Related Government Agencies

Government Agency	Function
Port Administrator	Port Administrator (ADPEL) is responsible for coordinating all institutions at port. ADPEL is also responsible for the safety of shipping, supplying of navigation aids and the security.
Harbormaster	Harbormaster is responsible for ensuring the safety of port activities.
Coast Guard	Coast Guard is responsible for sea and coast security. Coast Guard is under the coordination of DGSC (Directorate General of Sea Communications).
Customs	Customs is responsible for foreign exchange/import duty on import commodities.
Port Police	Port Police coordinates the security at port for government and private interest
Immigration	Immigration is responsible for the migration legality inspection proved by the legality of passport.

Quarantine	Quarantine carries out cargo/animal inspection in order to prevent the spread of diseases
Port Health Center	Port Health Center provides medical check for ships' crews.

Source: JICA Study team

3) 港湾公社 2 の関連会社

港湾公社 2 は給水、電力供給、燃料供給、病院と港湾訓練センターの運営、等広い分野の事業に係っている。更に港湾公社 2 は港湾サービスに係わる関連会社を持っている。その関連会社を通じ投資、合併事業、共同事業を拡張し、担当役員を派遣している。港湾公社 2 が関連する会社を表 2.2.12 に示す。

Table 2.2.12 List of Affiliated Companies of IPC2

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

Source: IPC 2

在来埠頭のステベ業を含む荷役業務は港湾公社 2 の関連会社（PT. Multi Terminal Indonesia for Berth No.009）と 1 4 の埠頭荷役業務会社によって実施されている。埠頭荷役業務会社は民間会社で、港湾公社 2 から 5 年間の契約で各埠頭の荷役業務の権利を取得して実施している。

(4) 港湾管理と運営

1) 埠頭運営

i) 在来埠頭

殆どの在来埠頭は 1 4 社の埠頭荷役業務会社によって運営・運転されている。各埠頭運営会社は港湾公社 2 と契約で決めた埠頭で在来貨物、コンテナ貨物を含む荷役業務を実

施する。在来埠頭別の荷役業務を担当する埠頭運営会社を下記の図 2.2.1 に示す。

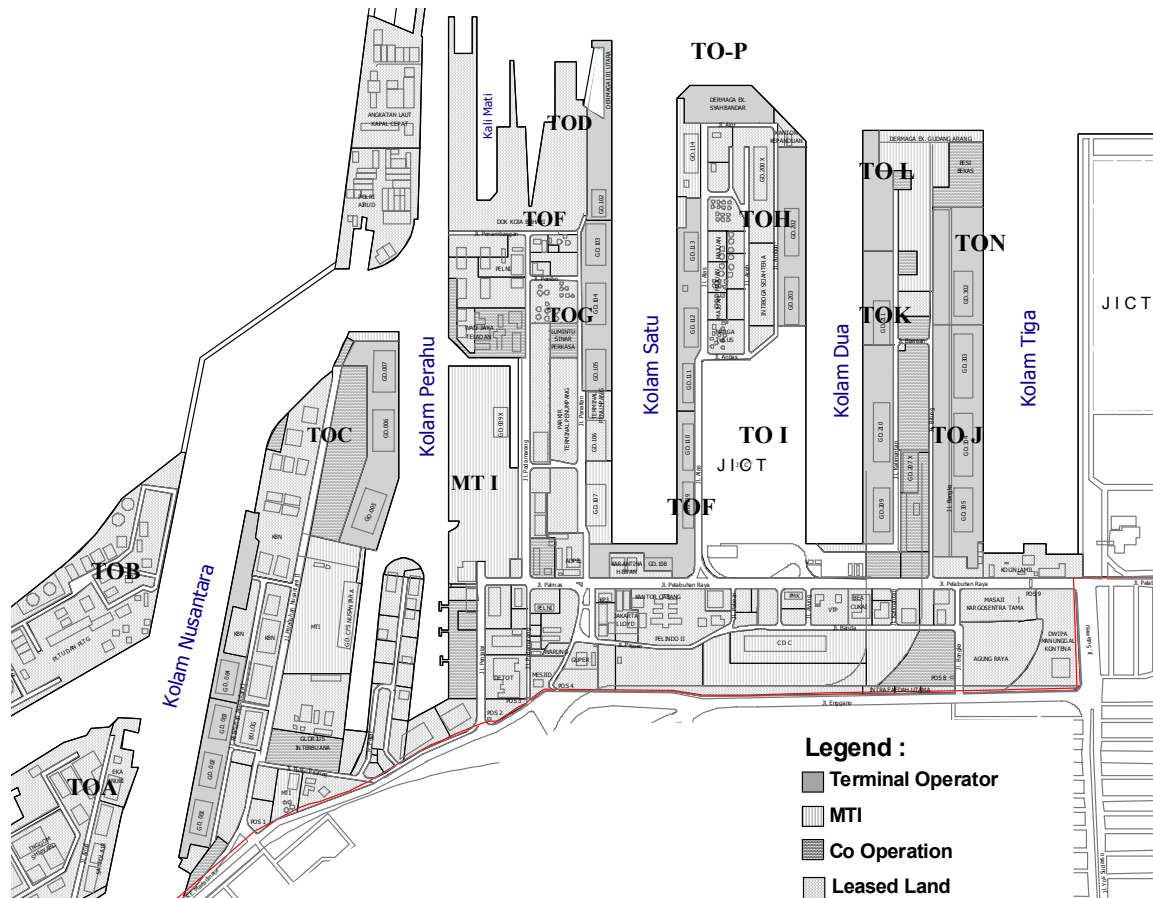


Figure 2.2.1 Utilization of Land by Contract at Conventional Terminal Area

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

下記表 2.2.13 は該当する埠頭運営会社がIPC2と「固定埠頭運営システム」として業務することを指定した埠頭番号を示す。各運営会社に固定した埠頭を割り当てるシステムは利用可能な全てのバースのバース占有率（BOR）を改善しない。このシステムは修正して、最も効果的な方法で埠頭を利用し、占有率を改善するシステムに変更するべきだ。

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

- 契約期間は5年間。
- 埠頭運営会社は荷役業務、施設維持管理、ローヤルテーの支払い、ステベ業務に必要な機械設備の提供、税金・料金の支払い、セテベ・荷役労働者の提供、

と埠頭内での荷役業務にかかわる第3者に対する責任を取る。稼働時間は1日24時間、1週7日、1年間365日の勤務条件である。

- 港湾公社2は入港船への埠頭割り当てと入港のためのパイロットサービス、タグボートサービスを提供する責任がある。
- 港湾公社2は船舶の泊地での係留、貨物の貯蔵、機械設備によるサービス利用の収入からローヤルティーを受け取る。
- 港湾公社2から貨物取り扱いの年間目標能力として下記のように指定された。

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

Table 2.2.13 List of Terminal Operators

No.	Name of Company		Berth No.
1	Terminal Operator – A	PT. Hamparan Jala Segara	001, 002, 003
2	Terminal Operator – B	PT. Srikreasi Unggul Persada	004, 004-U
3	Terminal Operator – C	PT. Prima Nur Panurjwan	005, 006, 007
4	Terminal Operator – D	PT. Batu Pajar Nusantara	100, 101-U, 101, 102
5	Terminal Operator – E	PT. Adipurusa	103, 104, 105
6	Terminal Operator – F	PT. Mahardi Sarana Tama	108, 109, 110
7	Terminal Operator – G	PT. Dwipa Hasta Utama	111, 112, 113
8	Terminal Operator – H	PT. Andalan Tama	201, 202, 203
9	Terminal Operator – I	PT. Gemar Laut Biru	208, 209
10	Terminal Operator – J	PT. Tangguh Samudera Jaya	303, 304, 305
11	Terminal Operator – K	PT. Indo Daya Abadi Sakti	210, 211
12	Terminal Operator – L	PT. Olah Jasa Andal	212, 213
13	Terminal Operator – N	PT. Darma Lautan Nusantara	301, 302
14	Terminal Operator – P	PT. Tri Mulya Baruna Perkasa	115, 200

Source: IPC 2 Annual Report 2002

上記埠頭運営会社の他に2002年4月に設立した関連会社（PT. Multi Terminal Indonesia）が多目的埠頭009番を運営管理する。この埠頭には2台のコンテナクレーンと2台のヤードクレーンを所有し、2002年では1年間で70,000TEUを取り扱った。

ii) コンテナターミナル

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

コンテナヤードが港の外と内にある。ターミナル内のヤード面積が乏しい結果である。非効率的なコンテナと船の移動、問題を起す通関手続き、が港湾利用者の共通した不満である。

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

在来埠頭のコンテナはPT. MTIを含む民間会社によって取り扱われている。

iii) コンピュータ化したターミナル運営システム

コンテナ取り扱い作業を効率化するためにコンピュータ化したターミナル運営システムが2箇所のコンテナターミナルに導入された。それは主にヤード内と船に積載するコンテナの積載計画、荷役機械の操作指示、ゲートでのコンテナの出入管理、料金請求等の情報を、電子情報交換によってオンラインシステムで利用されている。

2) 港湾関連業務への電子情報交換（EDI）サービス

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

i) PT. EDI インドネシアのサービスネットワーク

a) PT. EDI インドネシア設立の歴史

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

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

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

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

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

b) 税関事務所と港湾公社 2 とに関連する PT. EDI の現在のサービス

PT EDI は EDI VAN (Value Added Network) と呼ぶソフトを使って 2004 年からイデーオーバーネット (EDI Over Internet) を通じサービスを提供している。イデーバン (EDI VAN) のソフトは米国のジェネラルエレクトリック (GE) が開発したものを輸入し、引き続き GE が開発したイデーオーバーネット (EDI Over net) のソフトを PT. EDI が修正してサービスを提供している。ジェネラルエレクトリック (GE) が開発したソフトを利用してイデーインドネシア (EDI Indonesia) はジェネラルエレクトリックの地球規模のネットワーク (GE IS Network : GE global network), と IBM アドヴァンテス (Advantest) を通じて米国の税関に接続できるようにした。PT EDI は 90 人の従業員と 30 人の契約職員がいる。

c) PT EDI の将来開発プログラム

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

d) PT. EDI のネットワークサービス.

港湾関連業務のために PT EDI を現在利用しているお客は下記の概念図に示す。港湾を通じて貿易業務に関係する各利用者は必要な情報、輸入手続きに必要な書類、を担当機関とイデーネットワークを通じて交換できる。機関、将来利用する計画のネットワークの概念図を図 2.2.2 に示す。利用者は担当機関を通じて輸出入貨物、船の正確な情報を取得したかをモニターしている。

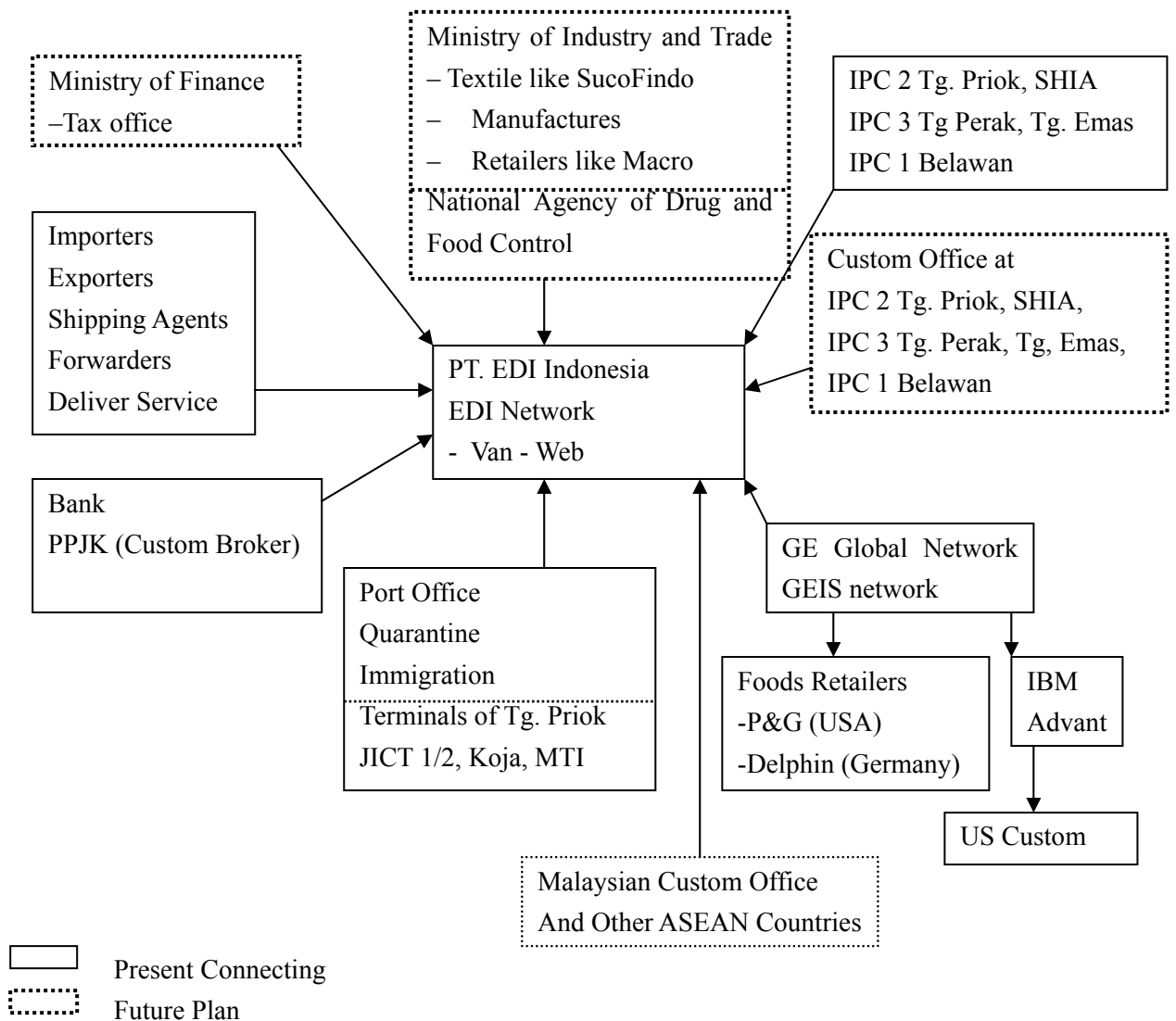


Fig 2.2.2 Diagram of EDI Network Connection with Port Related Business

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

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

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

例えば、船会社代理店がEDIネットワークのウェブを通じ税関事務所にRKSP (船舶到着通知), PPKB-D (入港許可の要請), 貨物のマニフェスト, Bay Plan (船舶の貨物)の情報を送る。税務事務所は船会社代理店にウェブを通じて返事する。と同時に港湾公社2と

運輸省出先港湾事務所は同じ情報を会社の内部サーバーを通じ各関連部局のリモートターミナルで受信する。

ii) 港湾公社2のEDI導入の進行状況

PT EDIによると、港湾公社2のEDIシステムの導入はゆっくりと進められている。船会社代理店は船舶到着通知と税関手続き書類を用意しEDIネットワークを通じ港湾事務所に送る。しかし港湾事務所、検疫事務所、移民事務所は、必要ならこうした機関がEDIを通じ自分たちで印刷して処理する代わりに、こうした書類のハードコピーを船会社代理店に要求する。

こうした現場の書類処理の状況から公社2や関連機関ではまだ十分EDIネットワークを利用している、とは言えない状況である。公社2ではホームページで港湾情報をウェブ(www.inaport2.co.id/)を通じて公開している。公社2は港湾活動と交通量の統計情報を作成している。

今は JICT 1/2, Koja コンテナターミナル, MTI と他のターミナル運営会社はIPC2のタンジュンプリョク港湾事務所、検疫事務所、移民事務所とハードコピーで交通量と活動の情報を交換している。しかし、こうした情報や書類の交換を来年からはEDIインドネシアのネットワークを通じて行うようにする。

(5) 港湾施設

1) 港湾インフラ

i) 航路・泊地・防波堤

タンジュンプリョク港には防波堤内に424ヘクタールの水域と港湾区域内の陸域が604ヘクタールある。航路・泊地・防波堤の諸元を表2.2.14に示す。タンジュンプリョク港の現在の港湾施設の配置を図2.2.3と、写真図2.2.4に示す。

Fig 2.2.3 Present Lay Out of Facilities of Tanjung Priok Port

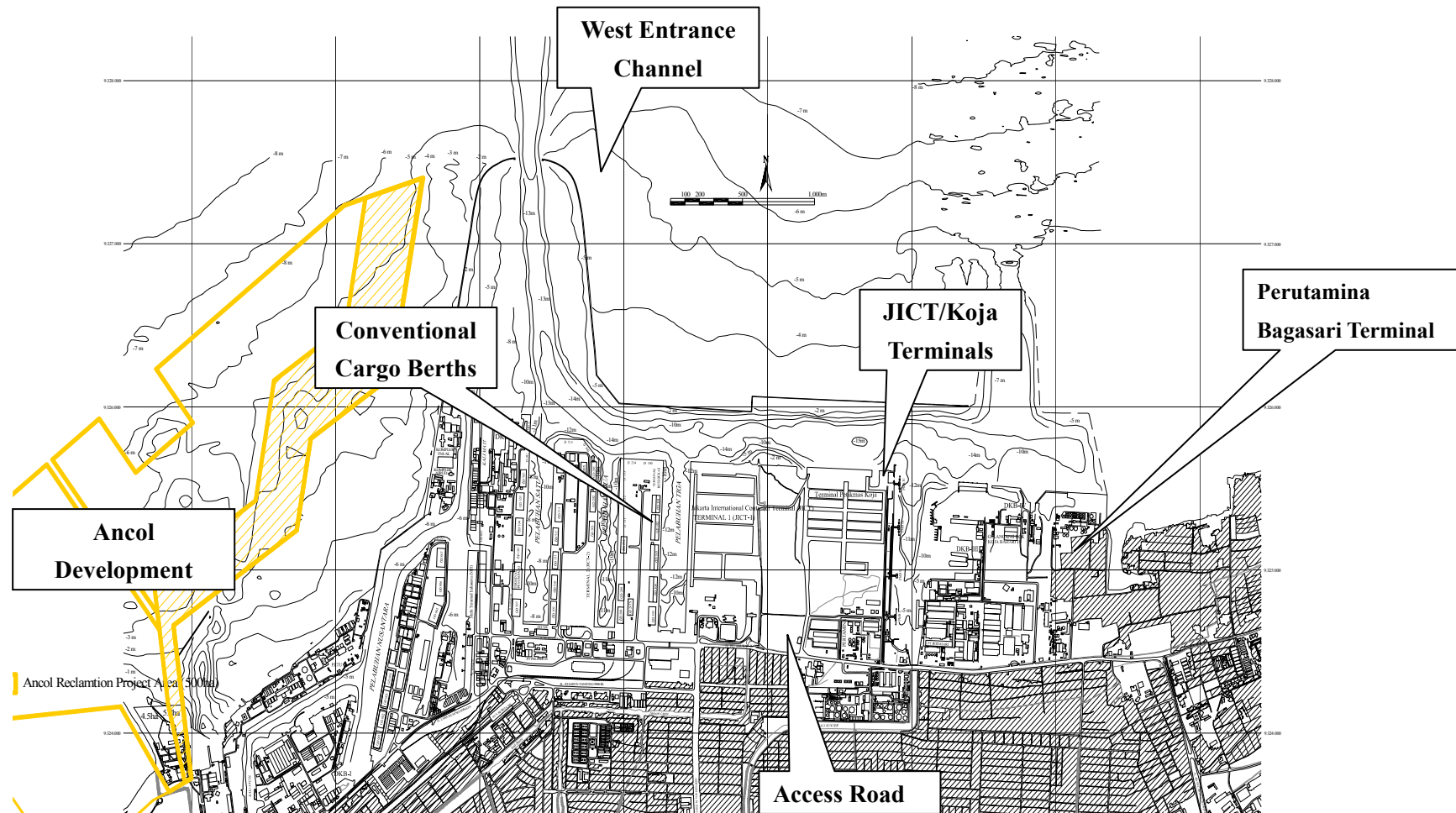


Fig 2.2.4 Tanjung Priok Port in 2003



Many large Cargo / Container Ships are waiting at the entrance of the Port for berthing, which observed daily.



Jakarta International Container Terminal 1 (JICT 1) North berth and West Berth at 2003



New Container Berth of Seguro at tip of Pier No 3, JICT 1 on left and JICT 2 on right side.

Table 2.2.14 Configuration of Channel, Basin and Breakwater

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

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

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

Source : IPC 2

ii) 港湾内の航行状況

港内の航行に関し書かれたもので一般的規則PP No.81/2000, がある。一方書面で書かれていない規則がある。パイロットによると航行について下記の厳しいルールがある。

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

船長 (LOA) >= 150 m 3 タグボート

船長 (LOA) < 150 m 2 タグボート

港内全域で航行できる最大船長は約 300 mである。

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

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

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

iii) 埠頭・ヤード・上屋

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

面積、コンテナヤード面積、上屋・倉庫の面積を表 2.2.15 に示す。

Table 2.2.15 Berth Length, Storage Yards and Warehouse

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

Source: IPC 2

2) 港湾利用者から貿易インフラ改善の要望

2002-3年に実施したJICAによる[ジャカルタ大首都圏港湾開発調査]では港湾利用者（ターミナルオペレーター、港湾背後の輸出／輸入企業）を訪問して貿易環境でインフラ改善要望の調査を実施した。調査結果によると、利用者の最も大きな要望は工場から港湾への交通渋滞を緩和する高速道路の整備を含むアクセスの改善であった。コメント、要望の概要を下記の表に示す。

Table 2.2.16 Comments from Port Users of Export/Import Industries for Improvement

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

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

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

インドネシアは2004年7月1日に世界43カ国の1ヶ国として既存の1974年版国際海上人命安全協定(SOLAS 74)の条文で海事分野の保安強化を目的としたFAL協定(海事交通の促進協定)に従って修正した「船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則 (ISPS code)」を批准した。2004年7月23日付けで43カ国193港湾が承認した港湾施設の保安計画は1、856港湾施設ある。

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

海運総局の海難救助局(DGSC, Directorate of Guard and Rescue)がISPSコードに準拠する実施責任部局である。海難救助局は現在141港湾のうち60%の港湾に安全施設を整備する計画である。各港湾管理事務所は安全な港湾運営計画とその組織を作成しDGSCに承認のために提案する。

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

その結果、国際海運が港に寄港するための書類を最小化、簡素化、限定されるようになった。インドネシア政府は既に2002年11月にFAL条約を批准している。その条約では船が港に寄港するのに下記にあるような8条、16項目の書類を作成し提出することを指定している。

- | | |
|--------------|---------------------|
| 1. 一般申告, | 5. 船員リスト |
| 2. 貨物の申告 | 6. 乗客のリスト |
| 3. 船の寄港記録の申告 | 7. 国際郵便で合意書で要求される書類 |
| 4. 船員の申告 | 8. 保険に関する海事申告 |

FAL 条約は2002年1月に危険物貨物のマニフェストの様式7を修正し、危険物を海上輸送する場合に適用する危険物マニフェストの修正した様式を批准加盟国全てと国際機関に導入した。

一般申告に添付された提言によると、港湾管理事務所とその他関連機関は寄港しようとする船会社に下記の情報以上を要求しないこと、とした。

- | | |
|---------------------------------|-----------------|
| 1. 船名 | 6. 船員と乗客の数 |
| 2. 船の国籍,
船の登録の詳細,
船の重量の詳細 | 7. 航行記録の概要 |
| 3. 船長の名前 | 8. 出入港の日時 |
| 4. 船会社の代理店の名前・住所 | 9. 寄港港湾と目的港湾の名前 |
| 5. 船倉の貨物の概要 | 10. 寄港港湾の停泊地の場所 |

ii) 港湾施設の保安評価

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

R S Oには民間コンサルタント、船代理店、測量会社、規格研究所、アジアロイド(Lloyd register Asia)、インドネシア日本海事協会（Nippon Kaiji Kyokai Indonesia）等がある。

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

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

2004年7月1日までに6公共港湾から115港湾施設の保安施設に関する証書交付の申請書がD G S Cに提出され、審査の結果I S P S規則に準拠したとして、5ヶ月の暫定保安証書を各港湾管理事務所に交付した。正規の保安証書は5年間有効である。

港湾施設の保安施設評価報告書をD G S Cに提出したのは下記の6公共港湾であった。

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

iii) タンジュンプリョク港の保安施設評価

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

J I C TはR S Oに委託契約で荷役機械、操作状況、操作効率（コンテナを1時間当り

15-20個の取扱量)の調査をした。

JICT内の円滑な貨物流動のために、JICTはISPS規則に準拠した規制地域をJICTのコンテナヤード区域内に図示した保安計画を2004年7月1日前に作成した。

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

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

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

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

4) 港湾施設の運営と利用状況

i) 埠頭利用率

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

ii) 船の接岸待ち時間

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

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

iii) 荷役効率について

荷役効率 (ton/ship/hr : TSH) は埠頭毎で違っている。荷役効率は比較的高いと言える。袋詰め貨物や一般雑貨の荷役効率は30 ton/ship/hr以上、大部分のバラ荷は100 ton/ship/hr以上である。液化バラ荷は比較的低い50-100 ton/ship/hrである。タンジュンプリョク港の荷役効率は下記に示すように目標の効率を達成している。

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

Source; IPC 2

iv) 貨物の積み込み積み下ろし形式

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

特に大量のバラ荷を積み降ろすとき大型のトラック、トレーラーが港内の道路、臨港道路とそのアクセス道路を走行し渋滞の原因となっている。その結果長い順番待ちのトラックが道路を占有して道路渋滞を引き起こしている。

v) コンテナターミナルの運営

タンジュンプリョク港のコンテナターミナル施設と効率の概要は以下の通り。

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

Table 2.2.17 Crane Productivity in Container Terminal

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

Source: JICT, TPK Koja

- c) ヤード利用率 (YOR) は一般的にヤード利用率は70 - 80%が最大であることを考えると適度な利用率である。
- d) 輸入コンテナのヤード滞在時間は(YDT) JICTで10~12 days と長いものがある。これの長時間かかった原因等は2. 3. 3章の輸入貨物の所要時間計測調査で詳しく記述している、が明らかに通関手続きに時間がとられることを示している。ヤード使用の効率を改善するためにヤード滞在時間の短縮する等改善すべきである。

(6) タンジュンプリヨク港の現在の交通量

1) 現在の貨物量

i) ターミナル毎のコンテナの動き

タンジュンプリヨク港は歴史的に1970年代後半にインドネシアで始めてコンテナターミナル1, 2を開発してコンテナを取り扱った港である。1980年代中ごろから政府がジャカルタ/西ジャワ州地域周辺で製造業に投資を誘致促進するための経済政策とリストラを実施した結果、タンジュンプリヨク港を通過するコンテナ量が著しく増加した。

港には3箇所のコンテナ専用ターミナルPT JICT 1/2とコジャ コンテナターミナル、がある。これらコンテナ専用ターミナルは主に輸出入コンテナを扱っている。2002年の全コンテナ通過量は260万TEUあり、それは2001年の225万TEUと比べ4.76%の増加であった。PTマルチターミナルインドネシア (PT.MTI) が営業する在来埠頭で内貿コンテナを主に取り扱っている。

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

Table 2.2.18 Container Cargo Movement by Terminal (1,000 TEU)

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

Source: IPC 2

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

Table 2.2.19 Share of Trade Value by Tanjung Priok Port in Indonesia ports

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

Source: Statistic Indonesia 2002

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

であった。外貿、内貿共輸入・移入貨物量が輸出移出量を超過している。

Table 2.2.20 Cargo Throughputs by Trade Type (ton)

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

Source: IPC 2

b) 荷姿別貨物量

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

Table 2.2.21 Cargo Throughput by Packing Type (x 1,000 ton)

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

Source: IPC 2

2) 船舶交通量

i) 船舶サイズ

コンテナ船舶サイズと寄港隻数を下記の表に示す。最大船型は水深12m、船長300mであった。船のサイズの制約は港内の航路と泊地が狭く浅いことによる部分がある。

Table 2.2.22 Ship Calls at Port

Year	Unit	GRT(0'000)
1996	14,288	69,736
1997	15,137	74,508

1998	14,113	74,066
1999	14,807	79,522
2000	16,381	86,419
2001	17,068	89,284

Source: IPC 2

2004年ではタンジュンプリョク港から西ヨーロッパ、地中海、東ヨーロッパの58港湾に直接航行する航路のサービスをしてる。直行サービスに従事する船会社はMaersk Sealand Line, Grand Alliance, CMA-CGM and some joint operators (ANL, Gold Star, Lykes and Mafret), Norasia.がある。

タンジュンプリョク港とは国内貿易貨物がインドネシアの他の主要島から44島間航路で移されて、30の地域地方港湾と結ばれている。この航路に従事する船会社にはSalma Pacific Indonesia (SPIL), Pelayaran Meratus (Meratus), Penurjwan, JP Lines (PT. Jayakusuma Perdana Lines), and Heung-A Shipping がある。

(7) タンジュンプリョク港の将来需要予測

1) ADBの交通セクター調査による予測

1998年にADBの技術協力で実施した交通セクター戦略調査(TSSS)は1998年以後国内貨物の年間伸び率を4.6% 国際貨物の年間伸び率を7.9%と推定し、2009年の各輸送手段別の需要予測量を推算し、その予測値を下記の表に示す。

Table 2.2.23 Estimated Growth Rate of Traffic Volume by Mode of Transport

Mode of Transport	Estimate growth rate 1998 to 2009 (%)	
	Passenger traffic	Cargo traffic
Sea Transport		
Domestic	90	50
International	100	130
Air Transport		
Domestic	65	80
International	105	150

Source; TSSS by ADB

2) 2025年のタンジュンプリョク港の需要予測

2003年に提出したJICAによるジャカルタ大首都圏港湾開発調査では2025年の長期計画と2012年の短期計画の予測貨物量を推定した結果を下記の表に示す。

Table 2.2.24 Traffic Forecast of Tanjung Priok Port in 2012 and 2025

Cargo	2001	2012	2025
Container (x 1000 TEU)	2,255	4,346	5,321
International	2,056	3,631	3,776
Domestic	199	715	1,545
General Cargo (x 1000 ton)	9,421	11,971	15,025
Bag Cargo (x 1000 ton)	3,769	4,274	5,365
Dry Bulk Cargo (x 1,000 ton)	7,268	11,004	20,129
Public Berths		6,563	10,720
Private Terminals		4,441	9,409
Liquid Bulk Cargo (x 1,000 ton)	10,094	11,644	14,046
Public Berths		2,386	3,480
Private Terminals		9,258	10,566

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

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

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

2.2.3 空港施設と貿易量

(1) 空港施設

1) インドネシア政府の航空輸送政策

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

i) 航空運賃に関する政府政策

インドネシア政府は、エコノミー旅客に対する基本上限運賃を定め、下限運賃については市場のメカニズムに任せる。上限率を規定することは、公の購買力、サービス品質、航空会社の効率性および事業の継続性に基づき旅客運賃規模を決定する際、航空会社がより弾力的に対応可能にすることを期待する。

ii) 航空輸送に関する政府政策

運輸省は、省令第11/2001号により、開放路線および非開放路線の2種類の路線を規定した。開放路線は高密度の旅客需要があり、定期民間航空会社は便数および供給容量に制限を設けることなく利用できる。また非開放路線については便数および供給容量に制限を設けて民間輸送会社は利用できる。

航空輸送に関する政府政策は以下を包含している。

a) 路線とフライト・ネットワーク

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

b) 航空機の調達

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

2) インドネシアの航空輸送

2002年においては、17社の航空運営会社が登録しており、2003年における航空会社の価格競争は、国の航空会社間の自由競争時代を特徴づけている。その以降、航空運営会社の数は20%増加しており、インドネシア国営航空会社協会（INACA=Indonesian

National Air Carrier Association) は、短期間内に少なくとも40の新しい航空運営会社がすでに厳しい競争市場に参入するであろうと述べている。その数は、新しい有望路線のみならず利潤を生み出す路線に対して航空運営会社の拡大とともに、さらに増加するものと見込まれる。

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

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

Table 2.2.25 空港運営者

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

Source: Decree Minister of Communications 44/2002

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

2003年には、1つの国営航空機工場、22の定期運行会社、34の不定期運行会社、193の定期運行航空機、そして212の不定期運行航空機があった。定期運航会社は、通貨危機前の6つの会社から2003年には22の会社へと最も高い増加と着実な成長を遂げている。この数は、航空産業の分野で広く開かれた投資の機会を示している。

Table 2.2.26 インドネシアの航空産業

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

Source: Processed from Ministry of Communications, 2003

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

3) インドネシアの航空輸送ネットワーク

次の13空港は実質的なハブ空港として見なす。すなわちジャカルタ(CGK)、ジャワのスラバヤ、スマトラのバタム、東ヌサ・トゥンガラのカパン、カリマンタンのポンティアナックとバリクパパン、スラウエシのウジュン・パンダンとマナド、マルクのアンボン、パプアのピアク、ジャワプラ、ムラウケである。一方フリー・エアポートのティミカも、多くの航空路線網を持っていることからハブ空港として見なす。

さらにパイオニア航空輸送路線は、地域開発と社会経済活動の促進の視点に基づき、DGACと政府関係当局によって決定される。パイオニア航空路線の航空運営会社は、DGACの省令により許可を受け、政府助成金が与えられる。このパイオニア航空路線は、道路および海上輸送ネットワークが充分整備されていない地域に分布している。

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

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

4) インドネシアの航空輸送フロー

i) 2001年における国内航空輸送フロー

国内の州間での航空旅客数のほとんどは、ジャカルタ首都特別州 (スカルノ・ハッタ) と東ジャワ (スラバヤ)、バリ (デンパサール)、リアウ (バタムとプカンバル)、および北スマトラ (メダン) を結ぶ路線である。また、航空旅客の大多数は、ジャカルタと中央ジャワ (スマランおよびソロ)、ジョグジャカルタ特別地区 (ジョグジャカルタ)、西スマトラ (パダン)、西カリマンタン (ポンティアナック)、東カリマンタン (バリクパパン)、南スラウエシ (ウジュン・パンダン) を結ぶ路線を利用しており、これらの路線に次いで、南カリマンタン (バンジャルマシン) と北スラウエシ (マナド) の路線が続いている。また、航空旅客数は、東ジャワ (スラバヤ) と東カリマンタン (バリクパパン)、南カリマンタン (バンジャルマシン) および南スラウエシ (ウジュン・パンダン) を結ぶ路線についても多く利用されている。

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

ii) 2001年における国際航空輸送フロー

インドネシアには、21の国際空港があり、それらは87の外国空港との間でそれぞれ運行している。インドネシアにおける国際航空旅客および貨物の発着は、ジャカルタ (CGK)、デンパサールおよびスラバヤの主要3空港がその大部分を占めており、その相手先外国空港のトップはシンガポールである。また、シンガポール以外で比較的多くの航空旅客フ

ローのある空港は、クアラ・ランブール、香港、台北、バンコク、ジェッダ、パースおよびシドニーであり、航空貨物フローが比較的多いのは、台北、香港、ソウル、クアラ・ランブール、アムステルダム、成田、パリである。

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

5) インドネシアにおける空港ネットワーク

i) 国内空港

インドネシアにおいては定期運行サービスが提供されていない国内空港がたくさんあるが、これは次のように解釈できる。インドネシアの空港は、空港の数および立地の点からみて人間が対象になっており、定期運行サービスがないのは、その地域の産業構造が農業主体、民間航空輸送サービスの需要を十分に生み出せないためであると考えられる。

インドネシアの国内航空輸送の主な航空機種はB737であるが、長期的需要のある地方のフィーダーサービスには、F27とCS212で補完されている。既存の航空機種・路線体系から判断すると、B737を幹線、F27およびCS212を地方路線に利用される状況については、今後も大きく変化することはないと考えられる。座席数が100-170のB737クラスは、広範囲にわたる需要に対応できるからである。

インドネシアのように規制緩和された市場においては、航空会社は、座席当りの運行コストの低い大型航空機種の導入よりも、市場占有率を維持するために増便することを選択している。

ii) 国際空港

2004年2月現在、インドネシアの国際空港の数は24であったが、それ以降、ジョグジャカルタ空港が2004年3月に国際空港としてオープンし、またスマラン空港が2004年の中頃までに国際空港になる予定であったため、以下に掲げるとおり、国際空港の数は26となる。

a) AP-I (= PT (Persero) Angkasa Pura I) (13 Airports)

- ① バリ空港
- ② スラバヤ空港
- ③ ヨグヤカルタ空港
- ④ ソロ空港
- ⑤ スマラン空港
- ⑥ バリクパン空港
- ⑦ バンジャルマシン空港
- ⑧ マカサール空港
- ⑨ マナド空港
- ⑩ アンボン空港
- ⑪ マタラム空港
- ⑫ クパン空港
- ⑬ ビアク空港

b) AP-II (= PT (Persero) Angkasa Pura II) (10 Airports)

- ① ジャカルタ・スカルノ・ハッタ空港
- ② ジャカルタ・ハリム・ペーカー（PK）空港
- ③ メダン空港
- ④ バンダ・アチェ空港
- ⑤ タンジュン・ピナン空
- ⑥ プカンバル空港
- ⑦ パダン空港
- ⑧ パレンバン空港
- ⑨ バンドゥン空港
- ⑩ ポンティアナク空港

c) DGAC (= Directorate General of Air Communications) (3 Airports)

- ① バタム空港
- ② タラカン空港
- ③ ジャヤプラ空港

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

スカルノ・ハッタ国際空港は、国内及び国際線の両輸送部門においてトップに位置している。また、効率的な国際空港システムを実現するために、大規模な施設、国際および国内のハブ機能、および航空運送量からも判断できるように、これら主要4空港が国内においてもトップに位置している。

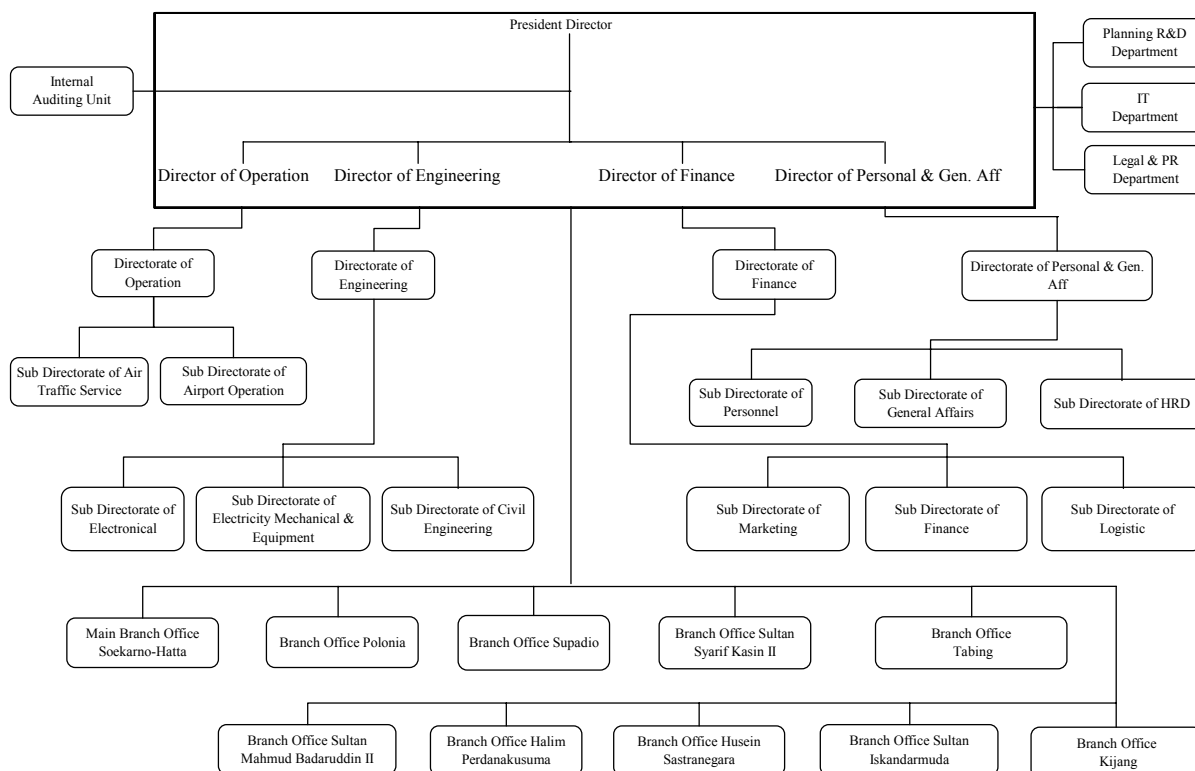
航空機による移動は、人口密度の高い島嶼国家であり、島と島を結ぶ効率的な輸送手段のないインドネシアにとっては非常に重要である。しかしながら、空港施設の収益性は一般的に低く、主要空港の一部のみが利益を生み出しているだけで、他のほとんどの空港は赤字に陥っているのが現実である。多額の資本投資を必要とする空港施設は、多くの場合、民間オペレーターの財源を超えているため、民間オペレーターが参入可能な市場環境が十分に期待できるまで、政府が運営せざるを得なくなる。

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

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

PT.AP-II の組織図をFig.2.2.5 に示す。

Fig. 2.2.5 PT.AP-II の組織図



Organization Structure of PT. Angkasa Pura II

Source: PT. Angkasa Pura II

PT. Angkasa Pura II (PT. AP- II) は、1984年8月13日にPerum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng (PPUJC) の名称で設立された空港及び航空運送管理サービスを行う国有の会社である。主な事業範囲は、フライト・サービス（航空）及びフライト支援サービス（非航空）であり、現在は西部インドネシアにある空港10カ所を管理している。

地域社会への貢献および利潤を追求するために、PT. Angkasa Pura IIは、合弁企業を次の通り創設した。

- i) PT. Angkasa Pura Schiphol (PT. APS) 空港コンサルタントサービス業
- ii) PT. Gapura Angkasa 地上取扱管理業務
- iii) PT. Purantara Mitra Angkasa Dua (PT. PMA Dua) 機内食サービス業務

PT. Angkasa Pura IIでは、空港開発に関して以下を計画している。

i) 複合一貫輸送

顧客のアクセシビリティの向上を図るため、PT.AP-IIは、国有鉄道会社（PT.KAI）および国有鉄道製造会社（PT.INKA）と共同で、スカルノ・ハッタ国際空港への鉄道建設を計画をした。現在、バンドン工科大学（ITB）のコンサルタントが、初期フェージビリティ調査を実施している。この鉄道は、ジャカルタにあるビジネス拠点数ヶ所およびスカルノ・ハッタ国際空港を結ぶもので、空港利用者の利便性を図るために計画されている。

ii) スカルノ・ハッタ国際空港のACTVと上屋拡張建設計画

スカルノ・ハッタ国際空港のエア・カーゴ・トランスシッピングメント・ヴィレッジ（ACTV）の再検討は、2002年に開始後2003年まで継続した。航空貨物の継続的な成長を期待し、PT. AP-IIは、インドネシア航空ショー跡地を利用してスカルノ・ハッタ国際空港の上屋を拡張し、既存上屋エリアでの上屋建設の再検討を実施した。またPT. AP-IIは、ACTVのエリア内に事務所および輸出入上屋の建設、航空貨物アイテムを生産するソフト産業の立地を計画している。ACTVの建設は、スカルノ・ハッタ国際空港をハブ貨物空港にするための構想の一環である。

iii) ジャカルタ空港カントリー・クラブ（JACC）の開発

土地の最適利用およびスカルノ・ハッタ国際空港のサービス拡充のため、PT. AP-IIは、JACC開発に関するフェージビリティ調査を実施した。JACC施設には、エグゼクティブ・ラウンジ、集会室、レストラン、会議室、その他の施設等が計画されている。

(Source: Laporan Tahunan • Annual Report 2003 PT. Angkasa Pura II)

7) スカルノ・ハッタ国際空港施設

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

同空港の平面配置図をFig. 2.2.6に示す。

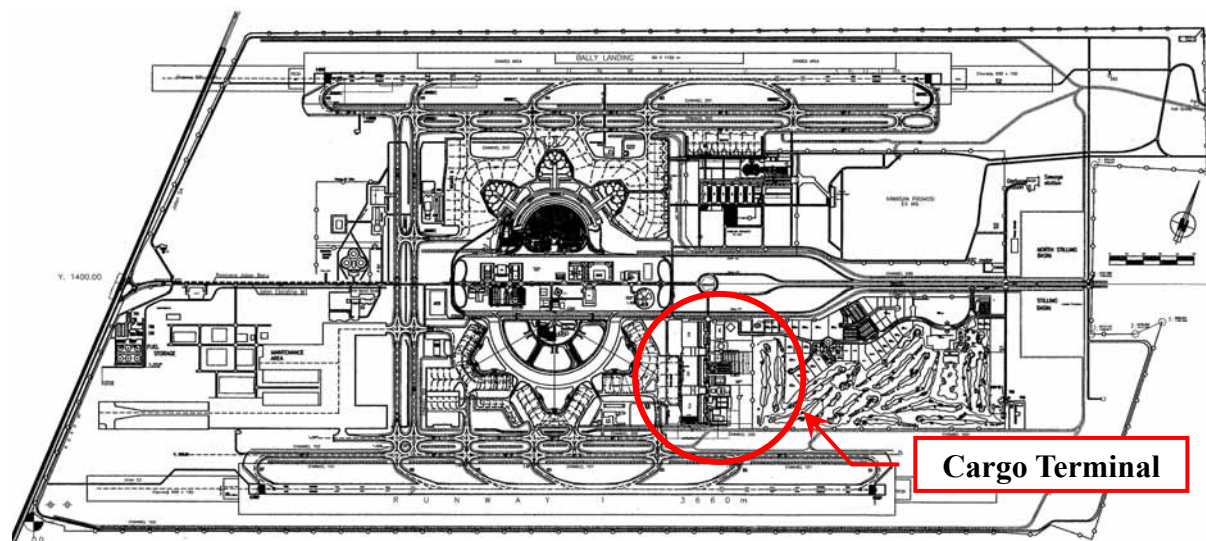


Fig. 2.2.6 General Layout Plan of Soekarno-Hatta International Airport

Source: PT. Angkasa Pura II

i) 位置・面積

a) 位置 : スカルノ・ハッタ国際空港は、チェンカレン・タンگران、ジャカルタの西約20 kmに位置しており、ジャカルタ中心部から約30分で車によりアクセスできる。ただし、午前7時から9時及び午後4時から7時までのピーク時間帯は、混雑状況により通常より余計に時間がかかる。

b) 敷地面積 : 1,800ヘクタール

ii) ターミナル情報

スカルノ・ハッタ国際空港にはターミナル I および II の 2 つのターミナルがある。サブ・ターミナル A、B、C からなるターミナル I は国内便に利用されており、サブ・ターミナル D、E、F からなるターミナル II は国際便および国内便に利用されている。ターミナル I および II の総敷地面積は 276,308m² であり、各ターミナルは年間 900 万人の旅客処理能力を保有している。

a) ターミナル I

ターミナル I は 1985 年にオープンし、現在は国内と特別便のみに使用されている。

サブ・ターミナル A: 空港利用者に対するサービス水準を維持するために、サブ・ターミナル A は 2003 年初めに国内定期便のために再開された。サブ・ターミナル B と C を使用していた航空会社数社は、ターミナルの処理能力が超過したため、サブ・ターミナル A に移動した。

サブ・ターミナルB: メルパティ航空国内便

サブ・ターミナルC: その他の国内便

b) ターミナルII

サブ・ターミナルD: ガルーダー航空を除く国際便

サブ・ターミナルE: ガルーダー航空国際便

サブ・ターミナルF: ガルーダー航空国内便

iii) 滑走路

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

a) 南 R/W 07R/25L: 3,660m x 60m

b) 北 R/W 07L/25R: 3,600m x 60m

iv) エプロン

a) 面積: ● A, B, C 及び リモート (Remote) 266,326m²

● D, E, F 及び リモート (Remote) 472,853 m²

b) 収容能力: ● ターミナル A: 7 B-747

● ターミナル B: 7 A-300

● ターミナル C: 16 F-28/DC-9

● ターミナル D: 8 B-747

● ターミナル E: 8 B-747

● ターミナル F: 8 B-747

c) リモート・スタンド: ● ターミナル I: 8 F-28

● ターミナル II: 8 B-747

d) 貨物エプロン: 4 B-747F

e) 夜間駐機: 13 DC-9

v) 航空サービス

a) 航空管制

b) 航空通信施設

c) 航空ナビゲーション施設

d) 気象サービス

vi) その他

a) 預かり手荷物サービス (ターミナル D)

b) ドライバー用車両呼び出しサービス

c) 育児室 (トランジット・ルーム ターミナルD)

d) ポーター・サービス、出発・到着旅客用

e) 遺失物取扱いサービス (ターミナル毎)

vii) コンピューター・システム

- a) レーダー・データ処理システム(RDPS)
- b) フライト・データ処理システム(FDPS)
- c) 自動メッセージ交換センター(AMSC)
- d) リモート・コントロール・シグナル・システム(RCSS)

使用目的：

- a) レーダー・システム(RAD)
- b) 電力供給・配電システム(ELE)
- c) 中央情報処理システム(CIS)
- d) フライト・インフォメーション・ディスプレイ・システム(FIDS)
- e) 自動マルチ・アクセス・チェックイン・システム(AMACS)
- f) 統合入国管理情報システム(13S)
- g) ジャカルタ・自動航空管制システム
- h) 空港データ処理システム

viii) ターミナル施設

- a) 伸縮式 ギャングウェイ：
 - ターミナル I: 21 units
 - ターミナル II: 44 units
- b) コンベヤー・ベルト：
 - ターミナル I: 36 units
 - ターミナル II: 27 units
- c) チェック・イン・カウンター：
 - ターミナル I: 39 units
 - ターミナル II: 96 units
- d) 上屋エンターポート・エリア：
 - 国内エリア: 12,490 m²
 - 国際エリア: 15,241 m²
- e) 消防隊カテゴリーIX
- f) 緊急航空医療
- g) 緊急給油燃料
- h) 貨物ターミナル
- i) 機内食
- j) 地上取扱サービス

x) 貨物ターミナル

スカルノ・ハッタ国際空港の貨物ターミナルの平面配置図をFig. 2.2.7に示す。

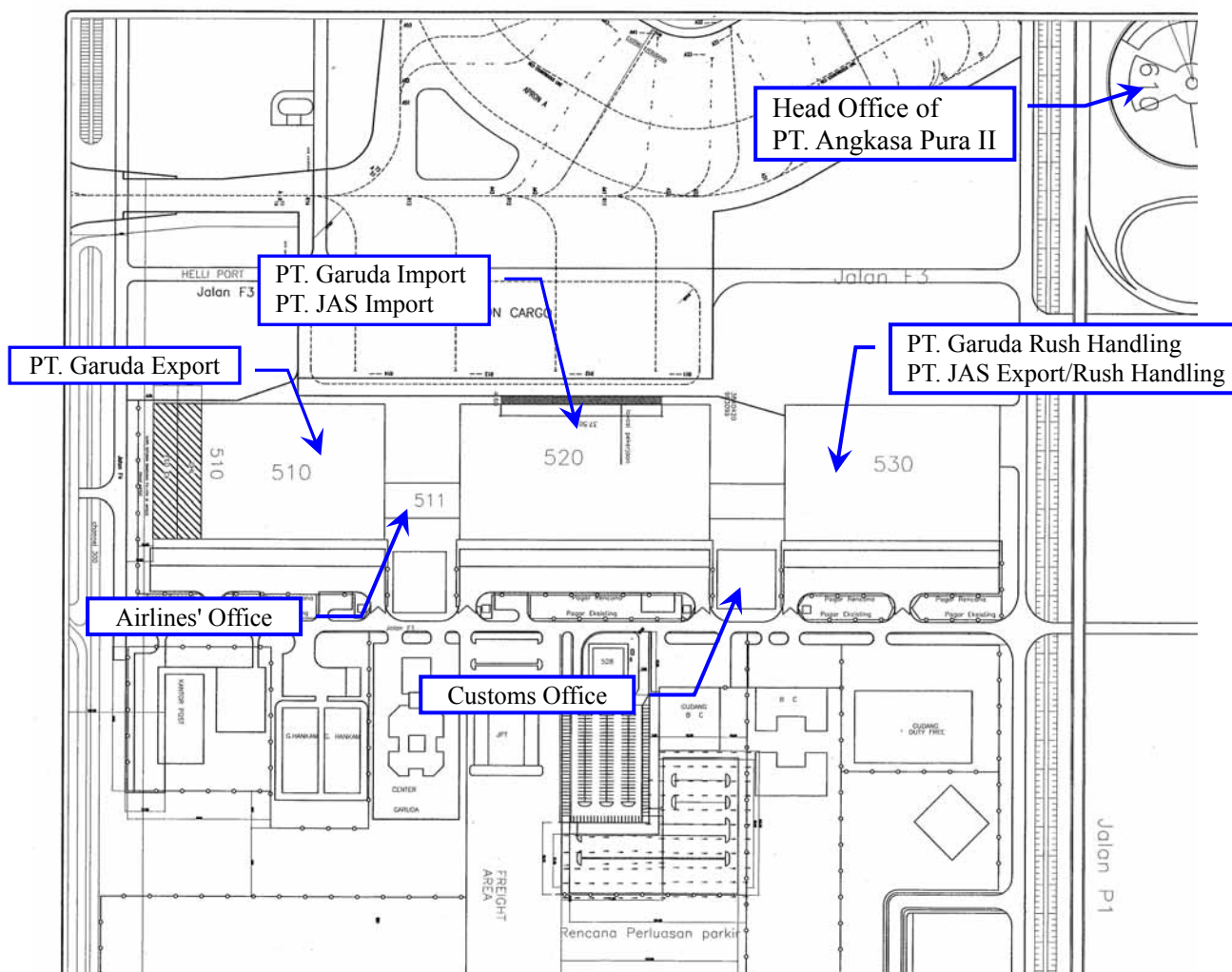


Fig. 2.2.7 General Layout Plan of Cargo Terminal

Source: PT. Angkasa Pura II

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

d) 輸出／輸入保税上屋

Table 2.2.27 輸出・輸入保税上屋

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

Source: PT. Angkasa Pura II

- e) PT. Garudaの
カスタマー航空会社 : エア・インドネシア、チャイナ・エアライン、ガルーダ・インドネシア航空、日本航空、大韓航空、マレーシア航空、タイ国際航空
- f) PT. JASの
カスタマー航空会社 : エール・フランス航空、全日本空輸、ブリティッシュ・エアウエイズ、キャセイ・パシフィック航空、アラブ首長国航空、エバー航空、ガルフ・エア、クエイト・エアウエイズ、KLMオランダ航空、ルフトハンザ貨物AG、フィリッピン・エアライン、カンタス航空、ロイヤル・ヨルダン航空、サウディ・アラビア航空、シンガポール航空

(2) 貿易量

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

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

i) 旅客の航空輸送動向

a) 国内においては、1988年の8,068,554人から1997年の13,831,526人へと年間平均7.94%の順調な増加を示した。

b) 国際においては、1988年の3,629,081人から1997年の8,987,687人へと年間平均16.41%の大幅な増加を示した。

ii) 貨物の航空輸送動向

a) 国内においては、1988年の96,044トンから1997年の216,753トンへと年間平均13.96%の大幅な増加を示した。

b) 国際においては、1988年の78,014トンから1997年の277,057トンへと年間平均28.35%の大幅な増加を示した。

2) インドネシアにおける通貨危機の影響による1998年の航空輸送動向

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

i) 旅客の航空輸送動向

a) 国内においては、1998年の7,863,838人は1997年の13,831,526人と比較して-43.15%の急激な大幅減少を示した。

b) 国際においては、1998年の7,611,534人は、1997年の8,987,687人と比較して-15.31%の急激な減少を示した

ii) 貨物の航空輸送動向

a) 国内においては、1998年の147,719トンは1997年の216,753トンと比較して-31.85%の急激な大幅減少を示した。

b) 国際においては、1998年の232,835トンは1997年の277,057トンと比較して-15.96%の急激な減少を示した。

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

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

i) 旅客の航空輸送動向

- a) 国内においては、1998年の7,863,838人から2002年の13,534,906人へと年間平均18.03%の大幅な増加を示した。
- b) 国際においては、1998年の7,611,534人から2002年の9,556,320人へと年間平均6.39%の増加を示した。

ii) 貨物の航空輸送動向

- a) 国内においては、1998年の147,719トンから2002年の172,336トンへと年間平均4.17%の増加を示した。
- b) 国際においては、1998年の232,835トンから2002年の272,500トンへと年間平均4.26%の増加を示した。

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

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

i) 旅客の航空輸送動向

- a) 国内においては、2002年の9,140,658人から2003年の13,829,664人へと51.30%の大幅な増加を示した。
- b) 国際においては、2002年の5,025,383人から2003年の4,783,148人へと-4.82%の減少を示した。
- c) 国内および国際の合計においては、2002年の14,166,041人から2003年の18,612,812人へと31.39%の大幅な増加を示した。

ii) 貨物の航空輸送動向

- a) 国内においては、2002年の114,278トンから2003年の134,497トンへと17.69%の大幅な増加を示した。
- b) 国際においては、2002年の191,973トンから2003年の175,627トンへと-8.51%の減少を示した。
- c) 国内と国際の合計においては、2002年の306,251トンから2003年の310,124トンへと1.26%の増加を示した。

1988年から2002年におけるインドネシアの国内旅客および国内貨物輸送動向はTable 2.2.28 示す。

Table 2.2.28 インドネシアにおける国内航空輸送動向

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

Source: Transportation and Communication Statistics, Statistical Bureau

1988年から2002年におけるインドネシアの国際旅客および国際貨物輸送動向はTable 2.2.29 に示す。

Table 2.2.29 インドネシアにおける国際航空貨物動向

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

Source: Transportation and Communication Statistics, Statistical Bureau

1993年から2003年におけるスカルノ・ハッタ国際空港の国内および国際貨物量はTable 2.2.30 に示す。

Table 2.2.30 スカルノ・ハッタ国際空港における貨物量 (1993年～2003年)

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

Source: PT. Angkasa Pura II

1999年から2003年におけるスカルノ・ハッタ国際空港の航空輸送動向はTable 2.2.31に示す。

Table 2.2.31 スカルノ・ハッタ国際空港における航空輸送動向 (1999年～2003年)

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

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

5) スカルノ・ハッタ国際空港における将来の航空輸送動向

i) ボーイング社の予測

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

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

Source: Boeing Current Market Outlook 2004

ii) エアバス社の予測

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

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

Source: The Airbus Global Market Forecast 1999

iii) JICA調査団の予測

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

a) スカルノ・ハッタ国際空港における旅客航空輸送

* 国内旅客

2004年~2009年までの期間における伸びは年間平均で6.29%

2010年~2015年までの期間における伸びは年間平均で5.78%

2016年~2025年までの期間における伸びは年間平均で5.51%

* 国際旅客

2004年~2009年までの期間における伸びは年間平均で8.22%

2010年~2015年までの期間における伸びは年間平均で6.83%

2016年~2025年までの期間における伸びは年間平均で7.70%

b) スカルノ・ハッタ国際空港における貨物航空輸送

* 国内貨物

2004年~2009年までの期間における伸びは年間平均で6.29%

2010年~2015年までの期間における伸びは年間平均で5.78%

2016年~2025年までの期間における伸びは年間平均で5.51%

* 国際貨物

2004年~2009年までの期間における伸びは年間平均で8.22%

2010年~2015年までの期間における伸びは年間平均で6.83%

2016年~2025年までの期間における伸びは年間平均で7.70%

スカルノ・ハッタ国際空港における国内および国際の年間旅客予測値をTable 2.2.32 に示す。

Table 2.2.32 スカルノ・ハッタ国際空港における年間旅客予測値(改定版)

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

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

スカルノ・ハッタ国際空港における国内および国際の年間貨物予測値をTable 2.2.33 に示す。

Table 2.2.33 スカルノ・ハッタ国際空港における年間貨物予測値 (改訂版)

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

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

3) その他の関連統計

i) 2002年におけるインドネシアにおける貿易量をTable 2.2.34に示す。

Table 2.2.34 インドネシアにおける□□□□2002□□

	Weight (ton)	Value (US\$)
Loaded	223,270,100	57,158,800,000
Unloaded	72,741,200	31,288,900,000
Total	296,011,300	88,447,700,000

Source: Statistik Indonesia 2002 (Statistics in Indonesia in 2002)

ii) 2002年におけるインドネシアの航空貨物貿易量をTable 2.2.35に示す。

Table 2.2.35 インドネシアにおける航空貨物貿易量 (2002年)

Unit: ton

	International Air Traffic	(Domestic Air Traffic)
Loaded	145,917	(136,207)
Unloaded	96,957	(128,803)
Total	242,874	(265,010)

Source: Statistik Indonesia 2002 (Statistics in Indonesia in 2002)

Note: The figures of Domestic Air Traffic in bracket is shown just for guidance.

iii) 2003年におけるスカルノ・ハッタ国際空港の国際および国内の年間航空機動をTable 2.2.36に示す。

Table 2.2.36 スカルノ・ハッタ国際空港における年間航空機動向 (2003年)

	International	Domestic	Sub Total	Local	Total
Departure	16,906	76,430			
Arrival	16,771	76,463			
Total	33,677	152,803	186,480	206	186,686

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

- iv) 2003年におけるスカルノ・ハッタ国際空港の国際および国内の年間旅客動向を Table 2.2.37 に示す。

Table 2.2.37 スカルノ・ハッタ国際空港における年間航旅客動向 (2003年)

	International	Domestic	Sub Total	Transit		Total
				International	Domestic	
Departure	2,403,358	6,485,039				
Arrival	2,379,790	7,344,625				
Total	4,783,148	13,829,664	18,612,812	139,682	951,346	19,703,840

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

- v) 2003年におけるスカルノ・ハッタ国際空港の国際および国内の年間貨物動向を Table 2.2.38 に示す。

Table 2.2.38 スカルノ・ハッタ国際空港における年間航貨物動向 (2003年)

	Unit: kg		
	International	Domestic	Total
Departure	88,473,406	90,791,367	
Arrival	87,153,429	43,705,693	
Total	175,626,835	134,497,060	310,123,895

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

vi) 2003年におけるスカルノ・ハッタ国際空港の石油およびガス以外の輸出量をTable 2.2.39 に示す。

Table 2.2.39 スカルノ・ハッタ国際空港における石油およびガス以外の輸出 (2003年)

No.	Commodity	PT. Garuda	PT. JAS
1	Consol Cargo	26,606,256.00	34,115,175.50
2	Tuna Fish	3,905,880.00	156,561.00
3	Turtles	3,905,880.00	156,561.00
4	Foodstuffs	2,633,095.00	0.00
5	Personal Effects	2,138,649.00	156,119.00
6	Fresh Fish	1,804,469.00	7,553,486.00
7	Live Tropical Fish	1,714,519.00	0.00
8	Live Animal	1,547,652.00	5,944,243.00
9	Pos / Mail	417,098.00	259,584.84
10	Miscellaneous	201,743.00	3,507,667.00
11	Diplomatic	36,610.00	36,245.00
12	Gold/Money	12,228.00	39,117.00
13	Human Remain	4,876.00	174,410.00
14	Chemicals	0.00	405,121.00
15	Courier	0.00	1,681,808.00
16	Cut Flowers	0.00	447,464.00
17	Document/Consol	0.00	422,274.00
18	Electronic	0.00	1,525,036.00
19	Foot Wear	0.00	716,237.00
20	Garments	0.00	5,372,385.00
21	Handy Craft	0.00	305,214.00
22	Spare Parts	0.00	1,282,744.00
23	Textile/Batik	0.00	737,278.00
24	Vegetables	0.00	5,369,326.00
Total		44,928,955.00	70,364,056.34

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

Note: The statistic figures of Tuna Fish and Turtles seem obviously to be wrong, but the figures are used as they are because the correct figures were not available.

2003年におけるスカルノ・ハッタ国際空港の国内および国際線機種別航空輸送を
Table 2.2.40 に示す。

Table 2.2.40 スカルノ・ハッタ国際空港における機種別航空輸送（2003年）

No.	Domestic			International		
	Aircraft Type	Frequency	%	Aircraft Type	Frequency	%
1	B737	31,066	20.33	744	4,501	13.37
2	734	30,597	20.02	733	3,812	11.32
3	732	22,665	14.83	A33	3,774	11.21
4	M80	21,323	13.95	773	2,299	6.83
5	FJF	11,739	7.68	772	2,142	6.36
6	735	11,728	7.68	737	1,891	5.62
7	733	10,721	7.02	777	1,768	5.25
8	F10	4,711	3.08	AB6	1,649	4.90
9	722	3,914	2.56	A34	1,359	4.04
10	D1C	2,098	1.37	732	1,149	3.41
11	A33	1,072	0.70	A31	1,097	3.26
12	DH8	490	0.32	M82	1,083	3.22
13	744	275	0.18	D1C	1,020	3.03
14	742	203	0.13	767	959	2.85
15	BO5	36	0.02	743	772	2.29
16	PGS	33	0.02	763	752	2.23
17	743	20	0.01	M11	697	2.07
18	A31	11	0.01	738	656	1.95
19	767	11	0.01	742	462	1.37
20	AB6	4	0.00	74F	453	1.35
21	Others	86	0.06	757	399	1.18
22				735	229	0.68
23				741	135	0.40
24				722	127	0.38
25				AN1	27	0.08
				Others	465	1.38
Total		152,803	100.00		33,677	100.00

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

viii) 2004年夏期におけるスカルノ・ハッタ国際空港の貨物専用便スケジュールをTable 2.2.41 に示す。

Table 2.2.41 貨物専用便スケジュール (2004年夏期スケジュール)

Airlines	Aircraft Type	Operation Day							STA	STD	Route	
		1	2	3	4	5	6	7				
SIA7297	B747F	3							03:45	05:45	AKL-CGK-SIN	
SIA7293	B747F				6				01:00	03:00	AKL-CGK-SIN	
EVA6231/32	B747F	3							07:10	09:05	TPE-SIN-CGK-TPE	
EVA6231/6232	B747F				5				05:25	07:35	TPE-SIN-CGK-TPE	
EVA6237/6238	MD11F				7				03:40	05:50	TPE-CGK-TPE	
FDX5194	A310F	2	3	4	5				09:45	11:35	SFS-CEB-CGK-SIN-PEN	
FDX5194	A310F				6				22:30	-	SFS-CEB-CGK	
FDX5194	A310F				7				-	00:15	CGK-SIN	
FDX5194	A310F				6				22:30	-	SFS-CEB-CGK	
TSE2001/2002	B73F	2	3	4	5				08:05	00:30	SIN-CGK-SIN	
PO081	B747F	2	4		6					12:00	06:00	KUL-JKT-HKG
CI278	B747F	3			7				06:00	09:30	TPE-JKT-TPE	
KE374	B747F	1	3	5	7					05:30	10:05	ICN-JKT-ICN
MH6208	B747F	2			6				16:00	20:00	SYD-JKT-KUL	

Source: PT. Garuda & PT. JAS

ix) スカルノ・ハッタ国際空港における料金

a) 貨物取扱料金

- ・ 1kg 当り US\$ 0.01
- ・ 最低料金 US\$ 1.00
- ・ 管理費 US\$ 1.00

b) ラッシュ・ハンドリング取扱料金

- ・ 1 kg 当り US\$ 0.09
- ・ 最低料金 US\$ 1.00
- ・ 管理費 US\$ 1.00

c) 上屋料金

- ・ 最初の 3 日間は 1 日分として請求、1 kg 当り US\$ 0.07
- ・ 4 日目～10 日目、1 kg 当り、1 日につき US\$ 0.07
- ・ それ以降、1 kg 当り、1 日につき US\$ 0.105
- ・ ラッシュ・ハンドリングサービス US\$ 0.09
- ・ 最低料金 US\$ 1.00
- ・ 管理費、1 書類につき US\$ 1.00
- ・ 金庫室/箱、冷蔵室・冷凍室の使用に対しては、200%の割増料金が適用となる。
- ・ AC 室の使用に対しては、100%の割増料金が適用となる。

Source: The Air Cargo Tariff (TACT) Rule Book

2.2.4 内陸輸出入施設と道路交通

(1) 序

交通セクターはインドネシア経済で活性的セクターであり、GDPにおいて2000年3.8%、2001年4.2%を占めた。

インフラストラクチャーへの増大する新設需要とメンテナンス/補修需要に対応するのに継続的かつかなりの額の年間予算を必要とする。

従って、国の交通システムは国民の社会、経済活動の全分野をカバーすることにより、国の開発を支えているといえよう。即ち、人、貨物、サービスのある地域から他の地域への流れを保障する。

交通セクターの容量は需要に押されて年々増加しているが、道路や港湾は特に、都市センターやその周辺地域において深刻な過積載や混雑に直面している。さらに、西ジャワ州の北街道のように、都市間道路においても混雑は起きている。

交通セクターの政策立案や実施、計画と業務実施については大統領令44号、45号/1974年により運輸省の責任になっている。地方レベルでは、1988年以来26の地方事務所がそれぞれの地域の責任を負ってきたが1999年の22号地方分権法により、その役割は州および地方政府に移管されている。

各種交通サービスは民間と国営会社の混合により行われている。下表にその区分けを示す。

Table 2.2.42 Outline of Transport Service

Mode	Passenger	Freight	Infrastructure Dev.
Road Transport	Mainly private for bus services, with some BUMN's	Private	MoSRD, PT. Jasa Marga (Persero) for Tollroad
Railway Transport	PT. KAI (Kereta Api Indonesia)	PT. KAI (Kereta Api Indonesia)	PT. KAI (Kereta Api Indonesia)
Sea Transport	PT. PELNI (excl. ferry), PT. ASDP (for ferry) with some private	Mix of BUMNS (PT. Jakarta Lloyd etc.) and private	PELINDO I, II, III & IV (for commercial port), PT. ASDP (for ferry port), MoC (for non-commercial ports)
Air Transport	Garuda, Merpati and some private	Garuda, Merpati and some private	PT. AP-I and PT. AP-II (for commercial airport), MoC (for non-commercial airport)

(2) 道路交通システム

タンジュンプリオク港はジャカルタ市の中心からは北東の海岸線に位置している。Tg. Priok港の周辺は平地であり、せいぜい海拔2mである。海岸線はほぼ東西方向に走っていて、東側に新規に開発されたMarunda地区があり、西側にAncol Recreation地区がある。三方向から主要幹線道路のアクセスがある：西からはJL. Laks. Martadinata、東からはJL.

Jampea / Cilincing、南からはJl. Laks. Yos Sudarsoである。

1) Jl. Laks. R.E. Martadinata / Jl.Enggano

Harbour Roadと港の間にあるJl. Martadinataは幅14.5mでコンクリート舗装で、狭い分離帯を持つ4車線道路で、北側に3m、南側に1.4mの歩道がついている。

Harbour Roadから西側は分離帯無しの4車線になり、歩道も1.2mから2.4mとなっている。道路のすぐ北はAncol Canalになっている。南側には鉄道があり、これらの状況より、通常の拡幅は不可能である。

Table 2.2.43 Road Facilities, Road Width and Road Name of Jl. Laks R.E. Martadinata

Km	Description	Road Name	Road Width (m)
0.9	Bus Terminal	Enggano	28
1.0	Kota Station	TMN, Stasiun Tanjung Priok	21
1.8	Container Terminal	Martadinata	20
3.4	Harbor Road Crossing	Martadinata	24

Note: Kilometer shows distance from the crossing point of Jl. Jampea and Jl. Jl. Sulawesi

2) Jl. JampeaとJl. Cakung

Jl. Jampeaは非常に混雑した狭い中央分離帯を持つ4車線道路で、30mのROW内にあり、その沿道はほぼ全線に渡り、開発されている。その西端はJl. SulawesiとJl. Pelabuhan Rayaと交差点を形成しており、港への主ゲートになる。この結果、適当な道路マーキングや交通管理がなされていないことが重なり、交通混雑はほぼ一日中つづいている。

その東端はJl. Cakung、Jl. Cilincing、さらにMarundaに行く道路と交差点をなしているが形状は悪い。

Jl. Cakungは100mのROWの中に広い中央分離帯込みで建設された4車線道路だが、沿道の至る所に不法な開発があり用地幅は確保されていない。

Table 2.2.44 Road Facilities, Road Width and Road Name of Jl. Jampea and Jl. Cakung

Km	Description	Road Name	Road Width (m)
1.2	Depot Gas LPG	Jl. Jampea	25
1.5	Kali Sunter	Jl. Jampea	25
1.7	Depok Silo	Jl. Jampea	25
3.0	Container Terminal (L.R)	Jl. Jampea	25
4.5	Container Terminal (L.R)	Jl. Cakung	38
5.2	Container Terminal (L.R)	Jl. Cakung	38
6.5	Container Terminal (L.R)	Jl. Cakung	38

3) Jl. Laks. Yos Sudarso / Jl. Sulawesi

その南のほうではJIUT（6車線）を真ん中にして片側2車線ずつの道路になっている。北側の港に近いほうは有料道路がなくなり、分離された10車線幹線道路になっている。

Jl. Engganoとの交差点は普段から混雑しているが、雨、事故、自損事故等があると大渋滞を惹き起こす。

Table 2.2.45 Road facilities and road width of Jl. Laks Yos Sudarso and Jl. Sulawesi

Km	Description	Road Name	Road Width (m)
0.3	Jl. Enggano	Jl. Sulawesi	50
1.1	End of Toll road	Jl. Yos Sudarso	64

Tg. Priok港の周辺は都市内の短距離交通と都市間の長距離交通が混在しており、混雑の原因となっている。

Tg. Priok港は国際間、国内島嶼間の貨物輸送および、島嶼間の人の輸送の玄関口になっている。

(3) 有料道路網

Jabodetabek地域（Jakarta、Bogor、Depok、Tangerang、Bekasi）は基本的に有料道路と幹線道路網にカバーされている。都市内幹線道路は何箇所かでフライオーバーや道路拡幅等の改良工事が実施されている。現在のジャカルタメトロポリタン地域の有料道路網は下表Table 2.2.46 に示されている。また西ジャワ州、バンテン州の道路網はFigure 2.2.8 に、ジャカルタ地域のFigure 2.2.9 およびFigure 2.2.10 に示した。

Table 2.2.46 Present Toll Road Network in Jakarta Metropolitan Area

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

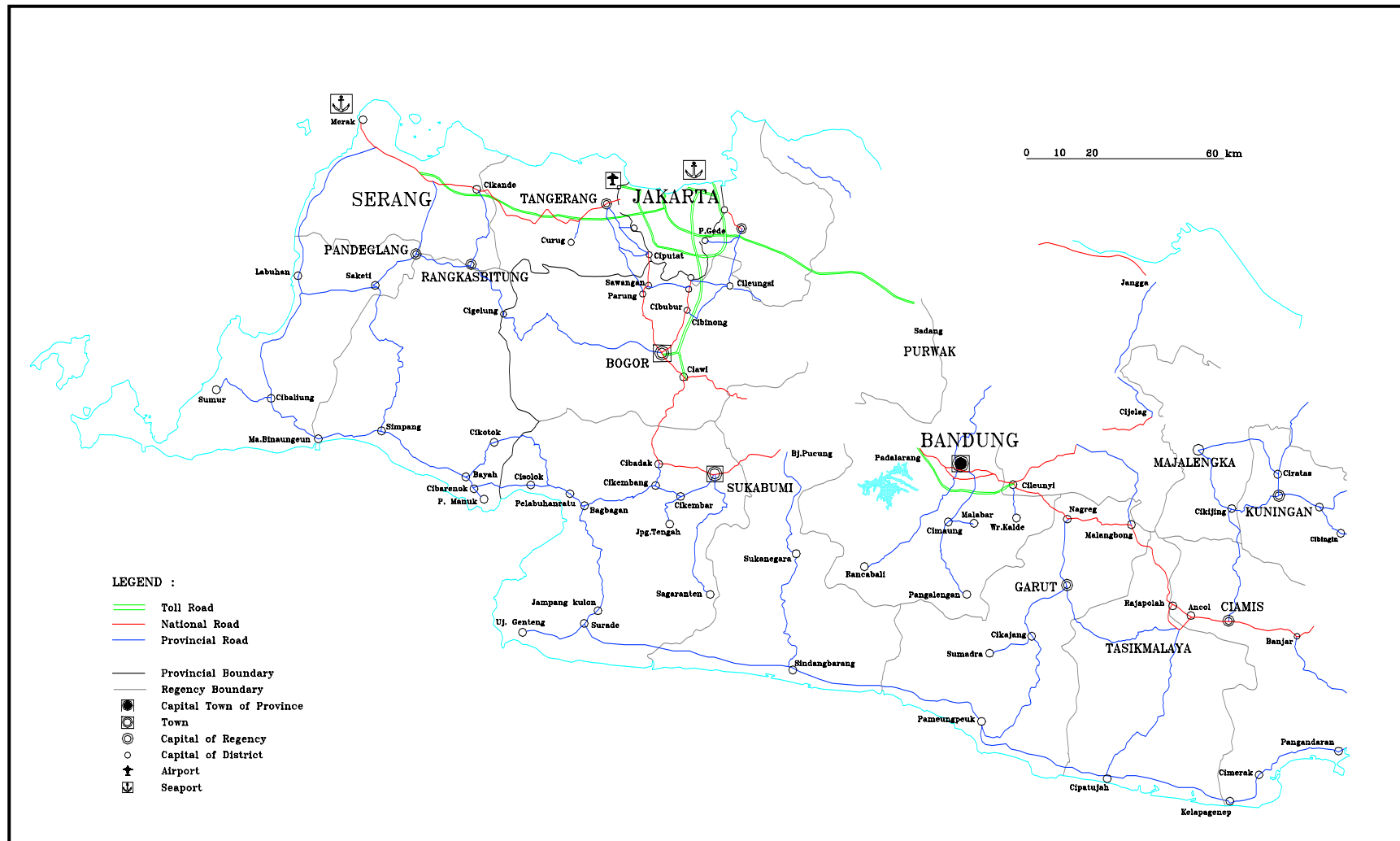


Figure 2.2.8 Main Road Network in Banten and West Java

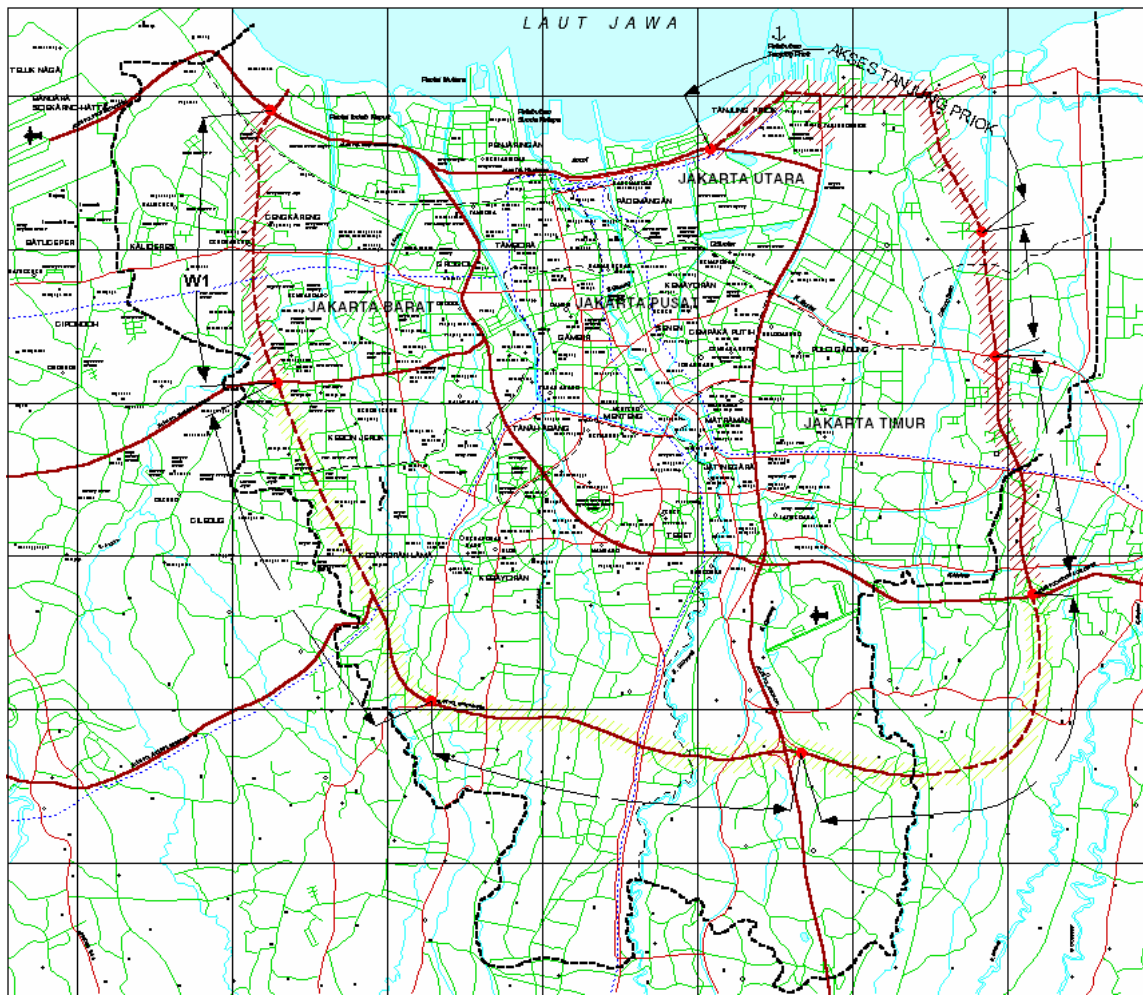


Figure 2.2.9 Main Road Network in Jakarta Metropolitan

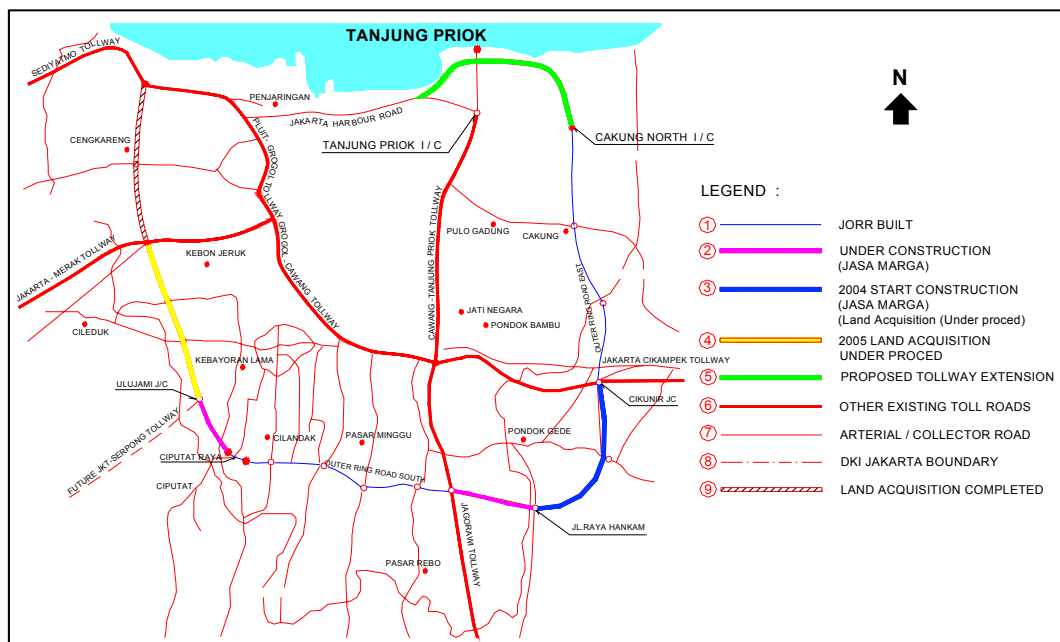


Figure 2.2.10 Toll Road System in Jabodetabek

(4) 交通および需要の現況

1) 概況

2000年のアジア開発銀行による"Transport Sector Strategy Study" (以後TSSSと呼ぶ) による州間の機関分担は下表Table 2.2.47 に示された通り。

Table 2.2.47 Inter Provincial Traffic Situation and Demand

Transport Mode	1998		2009		(persons)		
	Trip's	%	Trip's	%	Annual Growth		
Domestic	418,420	100.0%	98.6%	635,068	100.0%	98.1%	3.9%
Road	352,035	84.1%	82.9%	530,486	83.5%	81.9%	3.8%
Railway*1	30,638	7.3%	7.2%	41,589	6.5%	6.4%	2.8%
Inland Waterway	1,796	0.4%	0.4%	2,918	0.5%	0.5%	4.5%
Ferry	20,211	4.8%	4.8%	35,045	5.5%	5.4%	5.1%
Sea	7,375	1.8%	1.7%	14,056	2.2%	2.2%	6.0%
Air	6,365	1.5%	1.5%	10,974	1.7%	1.7%	5.1%
International*2	6,036	100.0%	1.4%	12,352	100.0%	1.9%	6.7%
Sea	2,403	39.8%	0.6%	4,869	39.4%	0.8%	6.6%
Air	3,633	60.2%	0.9%	7,483	60.6%	1.2%	6.8%
Total	424,456		100.0%	647,420		100.0%	3.9%

*1: Excludes local & Urban trips (represents inter city services)

*2: Average of arrivals & departures

Transport Mode	1998		2009		(Cargos)		
	Tonnage	%	Tonnage	%	Annual Growth		
Domestic	303,197	100.0%	81.2%	496,527	100.0%	75.5%	4.6%
Road	279,444	92.2%	74.8%	461,961	93.0%	70.2%	4.7%
Railway*1	1,918	0.6%	0.5%	1,918	0.4%	0.3%	0.0%
Inland Waterway	32	0.0%	0.0%	52	0.0%	0.0%	4.5%
Ferry	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Sea	21,650	7.1%	5.8%	32,320	6.5%	4.9%	3.7%
Air	153	0.1%	0.0%	276	0.1%	0.0%	5.5%
International*2	70,160	100.0%	18.8%	161,340	100.0%	24.5%	7.9%
Sea	69,923	99.7%	18.7%	160,754	99.6%	24.4%	7.9%
Air	237	0.3%	0.1%	586	0.4%	0.1%	8.6%
Total	373,357		100.0%	657,867		100.0%	5.3%

*1: Excludes oil, coal, cement and fertilizer (private bulk movement)

*2: Total import & export tones, sea freight includes containerized tonnages

主要なインドネシアにおける国内、地域間の交通モードは今後も道路交通であろう。TSSSによると今後10年間は州間の旅客流動の80%、国内貨物流動の90%は道路交通によると予測されている。鉄道は重要な補助機関とされ、特にジャワの都市化地域の旅客流動やスマトラの石炭輸送のようなバルク貨物輸送に必要とされている。

海運および空運交通は国際および島嶼間マーケットへの貿易のみならず、国の統一と地域開発に寄与している。海上交通が国際貿易貨物の99%を担い、中心的機関であり、将来は全貨物交通の30%を担うようになる。 (現在は25%)

航空交通は国際旅客輸送では今後も圧倒的なシェアを保ち、60%になる。

2) Tg. Priok港とその周辺地区の交通現況

主要なTg. Priok港の出入り交通は現在の道路網では次のようになっている。

- Tangerangなどの西からの交通は大体次のルートによる:
Tangerang - Jakarta - Grogol - Pluit - Harbor Road - Tg. Priok IC - Tg. Priok
- 南から来る交通はJagorawi - Cawang - Tg. Priok IC - Tg. Priok
- 東からの交通はCikampek - Cawang - Tg. Priok IC - Tg. Priok

Figure 2.2.11 にルートの概要を示した。

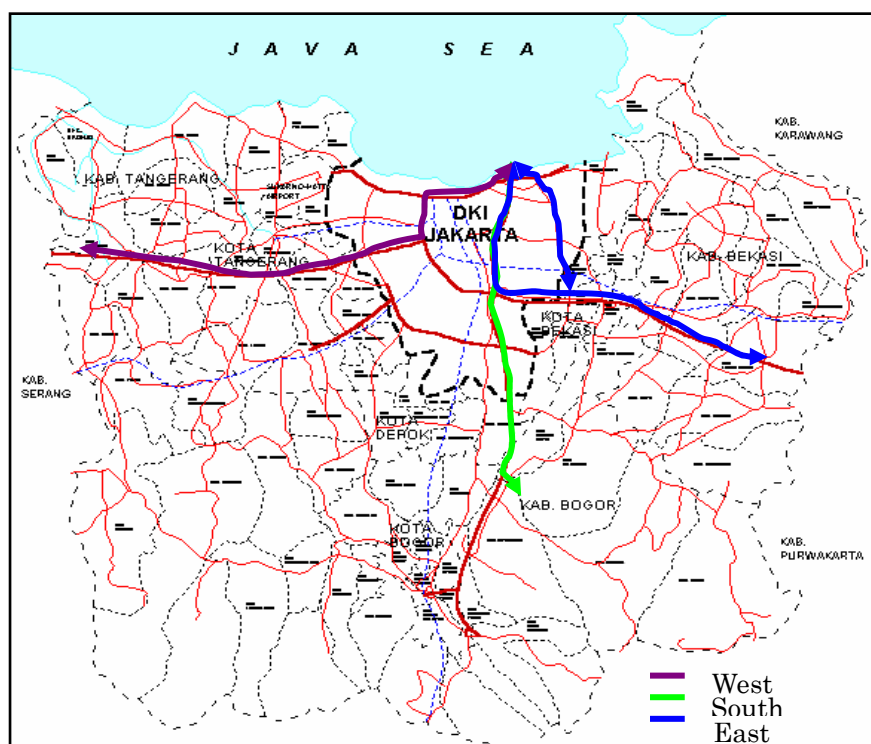


Figure 2.2.11 Movement Direction Base on Tanjung Priok Port

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

2003年9月の交通調査結果によると港周辺の各道路の交通量は下表の通り。

Table 2.2.48 Traffic Count Survey Result

(Veh/day)

No.	Road Segment	Motor Cycle	Passenger Car	Small Bus	Bus	Small Truck	Medium Truck	Large Truck	Total
1	Cacing	18,457	16,719	3,911	1,433	283	5,633	10,824	57,260
2	Cilincing	33,612	22,499	5,560	1,545	236	5,286	11,371	80,109
3	Jampea	29,720	22,479	5,595	1,538	236	4,970	11,414	75,952
4	Sulawesi	26,399	25,223	6,806	1,435	197	2,187	12,421	74,668
5	Enggano	21,023	17,583	7,135	2,653	2,537	1,501	3,115	55,547
6	Martadinata	39,415	18,156	6,004	2,217	1,640	2,179	751	70,362

Table 2.2.49 Traffic Volume in PCU/Hour)

(pcu/hr)

No.	Road Segment	Motor Cycle	Passenger Car	Small Bus	Bus	Small Truck	Medium Truck	Large Truck	Total
1	Cacing	379	1,373	321	176	23	1,064	3,555	6,891
2	Cilincing	690	1,847	456	190	19	998	3,734	7,936
3	Jampea	610	1,846	459	189	19	938	3,748	7,811
4	Sulawesi	542	2,071	559	177	16	413	4,079	7,856
5	Enggano	431	1,444	586	327	208	283	1,023	4,302
6	Martadinata	809	1,491	493	273	135	411	247	3,858

さらに道路の容量をIndonesia Highway Capacity Manual 1997 (IHCM,1997)によって計算し、交通量と対比 (V/C Ratio) させた結果をTable 2.2.50 に示したがほとんどの港周辺の道路のV/C Ratioは1以上か1に近くなっていて改良対策が必要になっている。

Table 2.2.50 Capacity and Volume Capacity Ratio at Several Road in Tanjung Priok

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

起終点調査結果によれば、現在の道路網下では西、南、東とほぼ3分の1ずつになっている。(Table 2.2.51 を参照)

トレーラーやコンテナだけに着目すると、その流動は圧倒的に東側が多くなっている。ほぼ70%である。(Figure 2.2.12 およびFigure 2.2.13 を参照)

Table 2.2.51 Traffic Volume Each Direction and Roads (PCU/day)

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

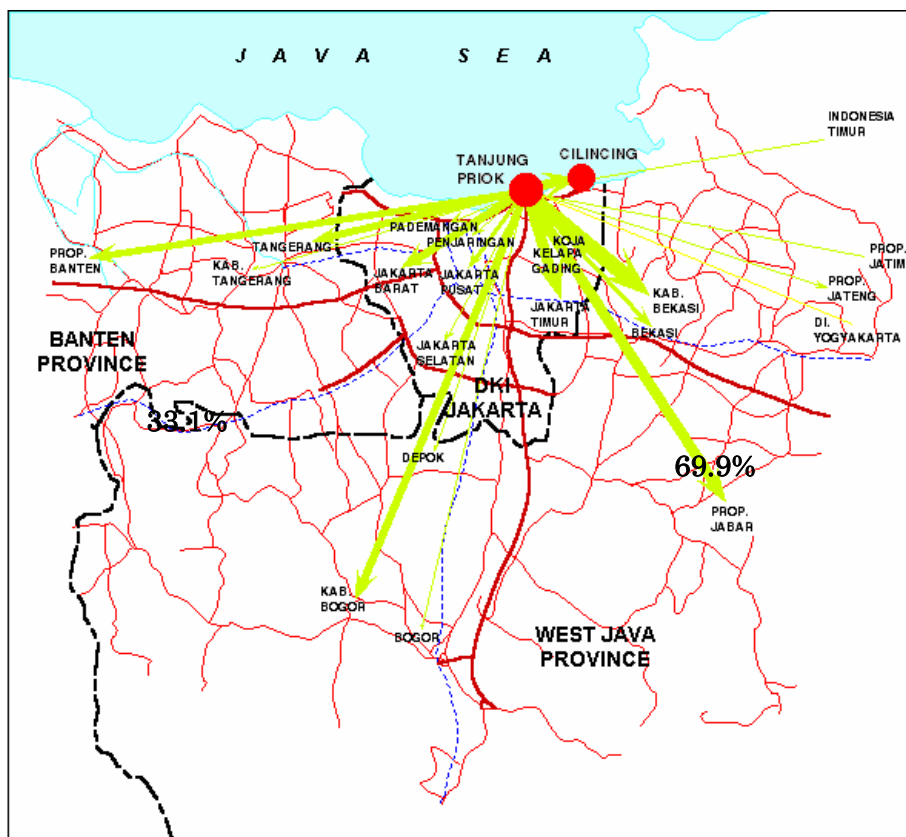


Figure 2.2.12 Trip Pattern of Trailer/Container from/to Tanjung Priok

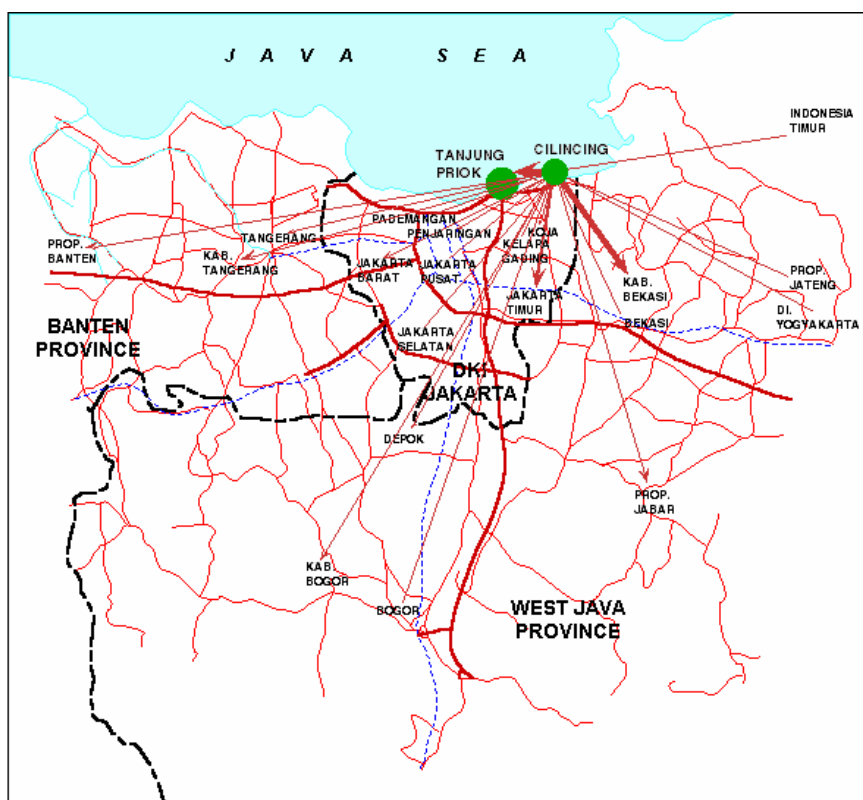


Figure 2.2.13 Trip Pattern of Trailer/Container from/to Cilincing Depot

(5) デポとその機能

Tg. Priok港での貨物扱いはコンベンショナルターミナルとコンテナターミナルに大別される。コンベンショナルターミナルの大部分は港湾運営者によって運営されて、コンテナターミナルは私企業も参加したいわゆるJO方式かJV方式で運営されている。コンテナ貨物の扱い量のトレンドをターミナルごとにTable 2.2.52 に示した。

Table 2.2.52 Container Cargo Movement by Terminal

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

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

デポの役割は混載貨物コンテナ（LCL）の受け入れ時にあり、通関機能も付設されており、倉庫と通関を港外/内陸で実施する。Tg. Priok港周辺のデポのリストと位置図をTable 2.2.53 とFigure 2.2.14 に示した。

Table 2.2.53 List of Depot of Container in Tanjung Priok and Surrounding

No.	Company	Service Centre of Custom Office	Address	Phone	Equipment (Cargo Handling)	Container Type
1	Multi Terminal Indonesia	I	Jl. Raya Pelabuhan No. 9 Tanjung Priok Lap. CFS Nusantara	021. 4302649 021. 43910736	-	FCL / CLC
2	Primanata Jasa Persada	I	Jl. Pulo Payung No. 1 Pelabuhan Tanjung Priok 14310	021. 490072	-	-
3	Tjetot	I	Jl. Penjalai No. 3 (Pos II) Lap. CFS Nusantara	021. 43936540 021. 4300362	-	-
4	Container Tirta Bahari	I	Jl. Penjalai No.1 Tanjung Priok	021. 4351069	-	-
5	Dwipa Manunggal Kontena (Incl. Dengerous Cargo)	II	Jl. Sulawesi Ujung No. 1 Tanjung Priok	021. 4370774	Available	FCL / CLC
6	Tanggung Samudera Jaya	II	Jl. Bangka No. 1 Tanjung Priok	021. 491194		
7	Masaji Korgosentra Tama	II	Jl. Kalibaru Barat I No. 3 Cilincing Tanjung Priok 14110	021. 43909281	Available	FCL / CLC
8	Indodaya Abadisakti	II	Yos Sudarso Megah Building No. 1 Jakarta Utara	021. 43910259 021. 43900720	-	-
9	Adi Caraka Tirta Containerline	II	Wisma Mitra Sunter Lt. 10-06 Jl. Yos Sudarso Kav. 89 Sunter Jaya Jakarta Utara	021. 6515538	-	-
10	Agung Raya	II	Jl. Bangka No. 1 Pelabuhan Tanjung Priok	021. 4307777	Available	FCL / LCL
11	Graha Segara (Incl. Reefer)	II	Jl. Timor No. 1 Tanjung Priok	021. 43904903	-	-
12	Darma Kartika Bakti	II	Jl. Yos Sudarso Kav. 15-56	021. 4355659/60		
13	Transporindo Lima Perkasa (Incl. Dengerous Cargo)	III	Jl. Enggano 94 D	021. 4359457	Available	Dominant FCL
14	Airin	III	Jl. Cilincing Raya No. 33 Tanjung Priok	021. 4301831	Available	FCL
15	PT. Bimaruna Jaya	III	Jl. Raya Cakung Cilincing Km. 1.5 Jakarta 13910	021. 4610404	Available	FCL / CLC
16	PT. Nittsu Lemo Indonesia L	III	Jl. Raya Cakung Cilincing Km. 1.4 Jakarta 13910	021. 46822533 021. 46823912	-	FCL / CLC
17	PT. Puninar Pacific	III	Jl. Raya Cakung Cilincing Km. 1.5 Jakarta 13910	021. 4608720	Available	FCL / CLC

No.	Company	Service Centre of Custom Office	Address	Phone	Equipment (Cargo Handling)	Container Type
18	PT. Tri Pandu Pelita	III	Jl. Raya Cakung Cilincing Km. 1.5 Jakarta 13910	021. 44830259 021. 4417655	-	-
19	PT. Multi Sejahtera Abadi	III	Jl. Raya Cakung Cilincing Pal II Jakarta 14140	021. 4400865	-	-
20	PT. Jakarta Distribution Centre	III	Jl. Perintis Kemerdekaan , Kelapa Gading Komplek Pergudangan Dolog	021. 45842621 021. 4516124	-	-

Source: Regional Representative Office IV of Custom, Tanjung Priok, 2004

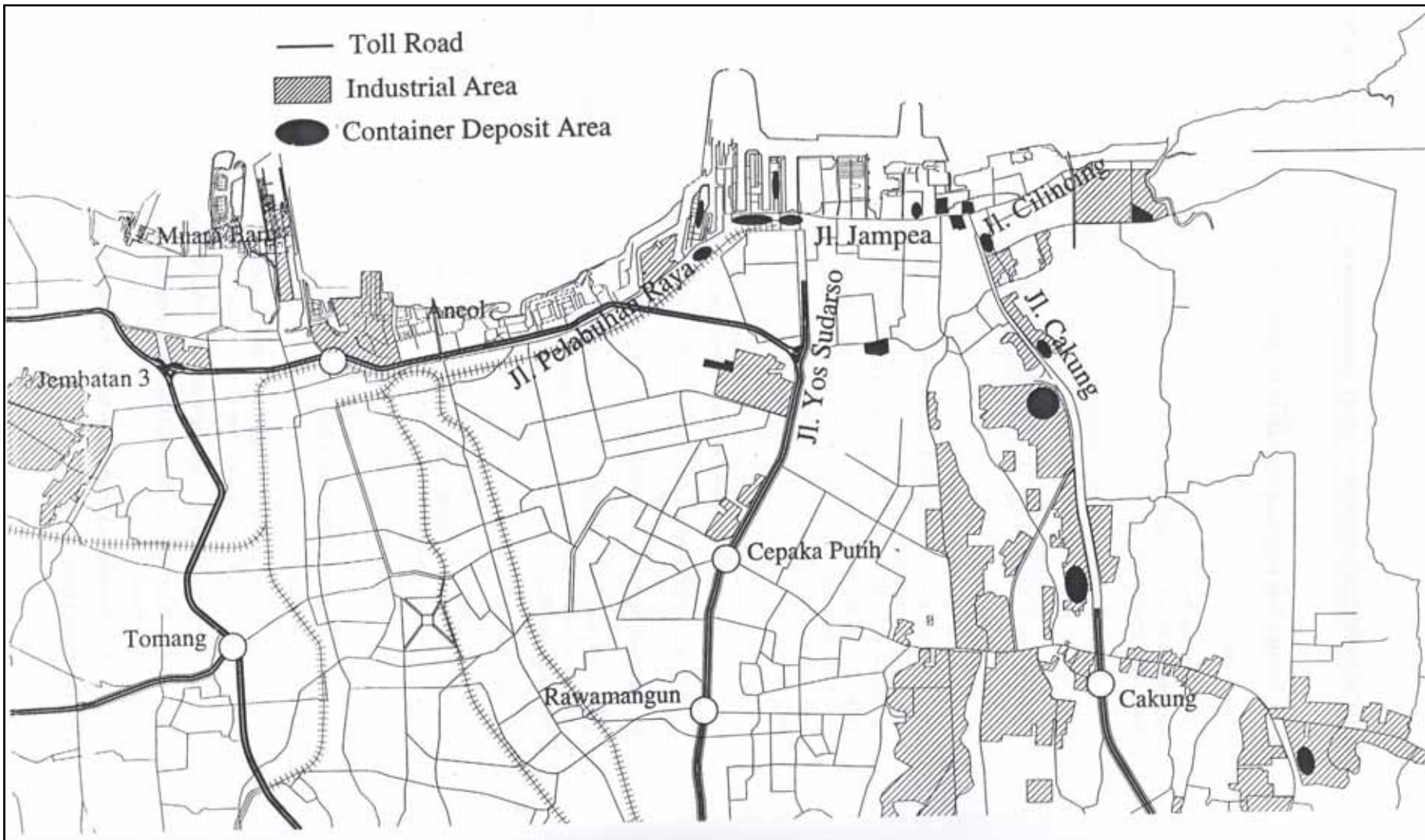


Figure 2.2.14 Location Map of Container Terminal

(6) アクセス時間分布

1) 中距離の走行速度

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

i) 南方向

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

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

ii) 東方向

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

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

iii) 西方向

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

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

Table 2.2.54 Directional Travel Speed

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

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

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

Table 2.2.55 Differences of Travel Time and Travel Speed on Arterial Road and Toll Road

Direction	Benefit	
	Travel Time	Travel Speed
South Direction	1:30	21,23
East Direction	1:24	15,80
West Direction	0:57	0,66

2) 短距離（港近辺）の走行速度

大部分のデポは港内か周辺に位置している。これらの走行速度調査結果は周辺の道路アクセスのサービスレベルを如実に表している。

i) JICT-IよりCakung ICまでのJl. Jampea、Jl. Cilincingの12km区間の所要時間と速度

朝 (8:00-9:00) : 23'33" (30.5 km/h)

夕方 (16:00-17:00) : 54'06" (13.3 km/h)

ii) JICT-IよりTg. Priok ICまでの3.2km区間

朝 (8:00-9:00) : 7'47" (23.1 km/h)

夕方 (16:00-17:00) : 22'18" (8.6 km/h)

iii) Jl. EngganoとJl. Martadinataの間

朝 (8:00-9:00) (4.7 km) : 7'05" (39.8 km/h)

夕方 (16:00-17:00) (7.8km) : 14'38" (32.0 km/h)

2.2.5 フォワーディング業

(1) フォワーディング業の現状

1) インドネシアにおけるフォワーディング業の概要

本報告書では、フォワーディング業務とは、港運業、通関業および輸出入貨物の代行業務、すなわち、出荷、入荷に係わる通関その他緒手続き、貨物の一時保管まで含めた荷主へのサービスを行う業務を担う業務を指すこととする。

従って、荷主から荷物を受託してから最終仕向先（工場、倉庫等）に荷物が到達するまでのすべての過程においてフォワーディング業は何らかの役割を担っていることになる。

ジャカルタ首都圏においてフォワーディング業に従事している企業は約800社ある。それら企業の主な業務内容および輸出入に係る貨物の流れは概ね港湾に関してFig. 2.2.16 および空港に関してFig. 2.2.17 にまとめられる。

港湾における輸出入の手続の流れをそれぞれFig. 2.2.18 およびFig. 2.2.19 に空港に関してはFig. 2.2.20 および2.2.21 に示す。図中の所要時間についてはインタビュー調査により得られた情報であり、所要時間を示す補足資料として示している。実際の貨物および書類に係る所要時間調査結果はSection 2.3において説明がなされている。

2) フォワーディング業に関する問題

ジャカルタ首都圏にあるフォワーディング業者数社に対してインタビュー調査をした結果をTable 2.2.56 に示す。

港湾および空港分野に関する問題は通関に係る諸手続きにさまざまな影響を及ぼしている。一般的に、港湾および空港におけるフォワーディング業に関しては表2.2.57 に示すような4つの主要な問題点があると考えられる。これらの問題は、港湾および空港において共通に見られる問題である。

Table 2.2.56 Outline of Forwarding Industry in Jakarta Metropolitan Area

	Category			
	Scope of Service	Number of Employee	Number/Kinds of Equipment	Amount of Cargo Handling
A	Customs clearance, Transportation, Shipping agent, Harbor transportation	30 including 2 Japanese	1. Warehouse N/A 2. Forklift N/A 3. Truck N/A 4. Others N/a	1. Bulk Export 6,000 ton/month 2. Bulk Import 7,000 ton/month 3. Container Export 200 TEU/month 4. Container Import 60 TEU/month 5. Export Air cargo N/A 6. Import Air cargo N/A
B	Customs clearance, Transportation, Shipping agent, Aircargo agent	198 including 9 Japanese	1. Warehouse 1 2. Forklift 1 3. Truck 4 4. Others N/A	1. Bulk Export N/A 2. Bulk Import N/A 3. Container Export N/A 4. Container Import N/A 5. Export Air cargo 550 ton/month 6. Import Air cargo 1,800 ton/month
C	Customs clearance, Transportation, Air cargo agent	About 100 including one Japanese	1. Warehouse N/A 2. Forklift N/A 3. Truck N/A 4. Others N/a	1. Bulk Export N/A 2. Bulk Import N/A 3. Container Export N/A 4. Container Import N/A 5. Export Air cargo 100 ton/month 6. Import Air cargo 50 ton/month
D	Customs clearance, Domestic transportation, Domestic warehousing	About 200 including 3 Japanese	1. Warehouse 2 2. Forklift 10 3. Truck 16 4. Others N/A	1. Bulk Export 50,000 ton/month 2. Bulk Import 10,000 ton/month 3. Container Export 1,000 TEU/month 4. Container Import 200 TEU/month 5. Export Air cargo 10 ton/month 6. Import Air cargo 20 ton/month
E	Customs clearance, Transportation, Engineering	1,342 including 22 Japanese	1. Warehouse 4 2. Forklift 120 3. Truck 50 4. Others Bulldozer 7 Crane 90	1. Bulk Export 4,500 ton/month 2. Bulk Import 3,000 ton/month 3. Container Export 200 TEU/month 4. Container Import 200 TEU/month 5. Export Air cargo 30 ton/month 6. Import Air cargo 60 ton/month
F	Customs clearance, Domestic transportation, Domestic warehousing	About 120 including 5 Japanese	1. Warehouse 3 2. Forklift 10 3. Truck 5 4. Others N/A	1. Bulk Export N/A 2. Bulk Import N/A 3. Container Export 3,000 TEU/month 4. Container Import 500 TEU/month 5. Export Air cargo 20 ton/month 6. Import Air cargo 2 ton/month
G	Customs clearance, Transportation, Shipping agent	130 including 2 Japanese	1. Warehouse N/A 2. Forklift N/A 3. Truck 7 4. Others N/A	1. Bulk Export N/A 2. Bulk Import 3,000 ton/month 3. Container Export 1,000 TEU/month 4. Container Import 500 TEU/month 5. Export Air cargo 100 ton/month 6. Import Air cargo 150 ton/month

Table 2.2.57 Major Problems for Forwarding Activities in Port and Airport

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

*1, *2, *3 and *4 refer to Table 2.2.59, Table 2.2.60, Table 2.2.61, and Table 2.2.62 respectively, which indicate the category of forwarding activities.

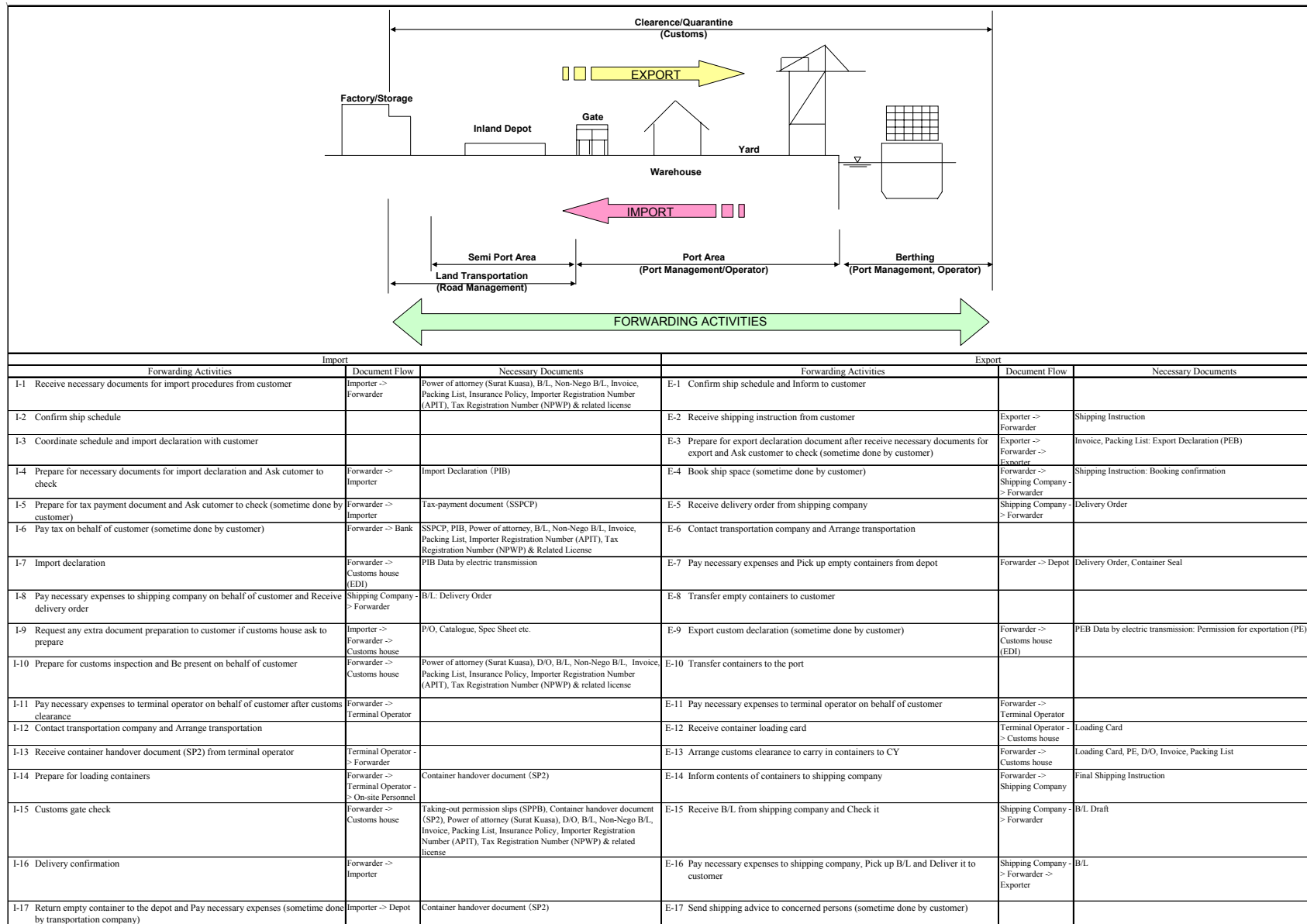


Fig. 2.2.16 Forwarding Activities and Concept of Cargo Flow at Port

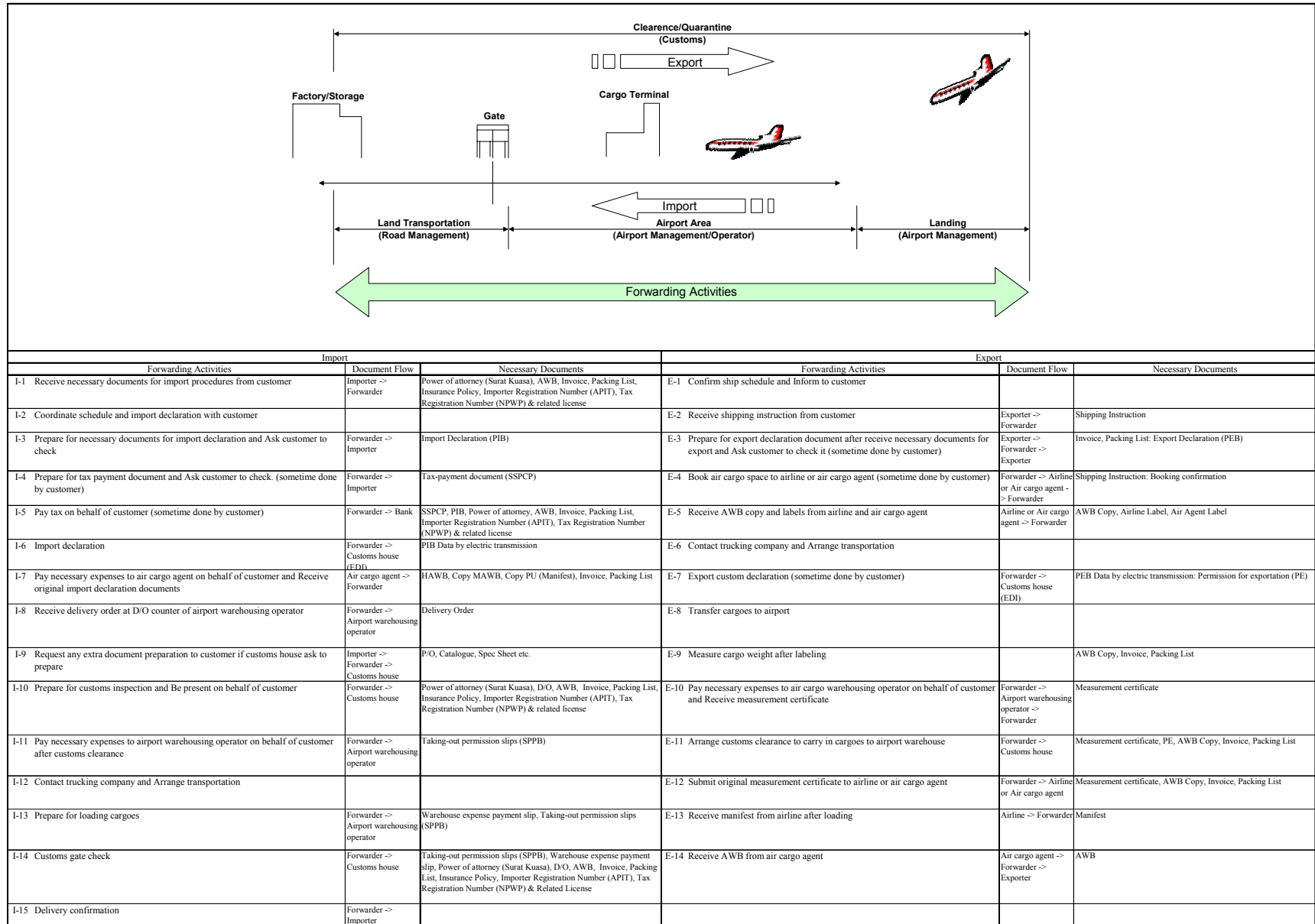


Fig. 2.2.17 Forwarding Activities and Concept of Cargo Flow at Airport

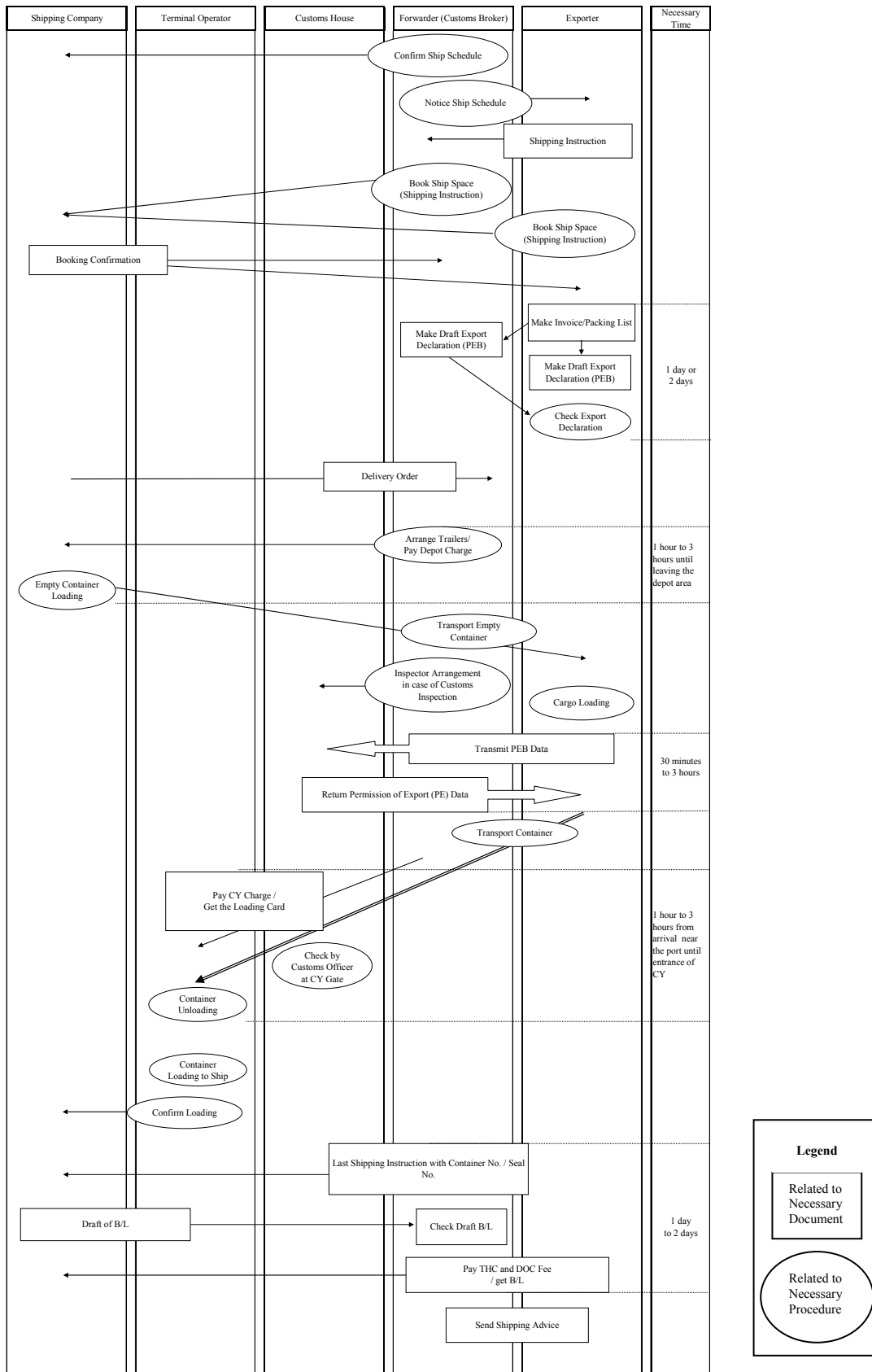


Fig. 2.2.18 Flow of Procedures on Export on Port

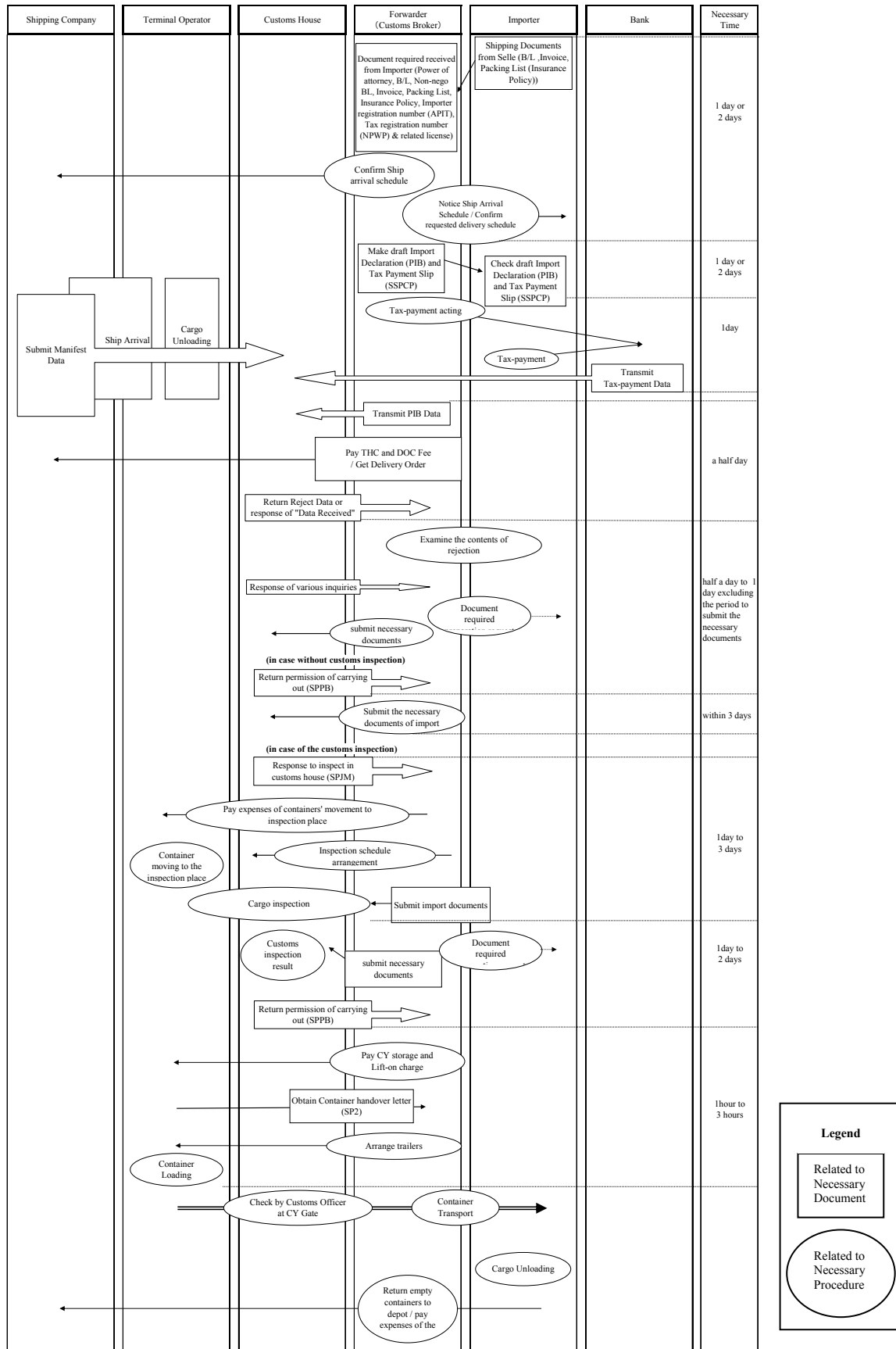


Fig. 2.2.19 Flow of Procedures on Import on Port

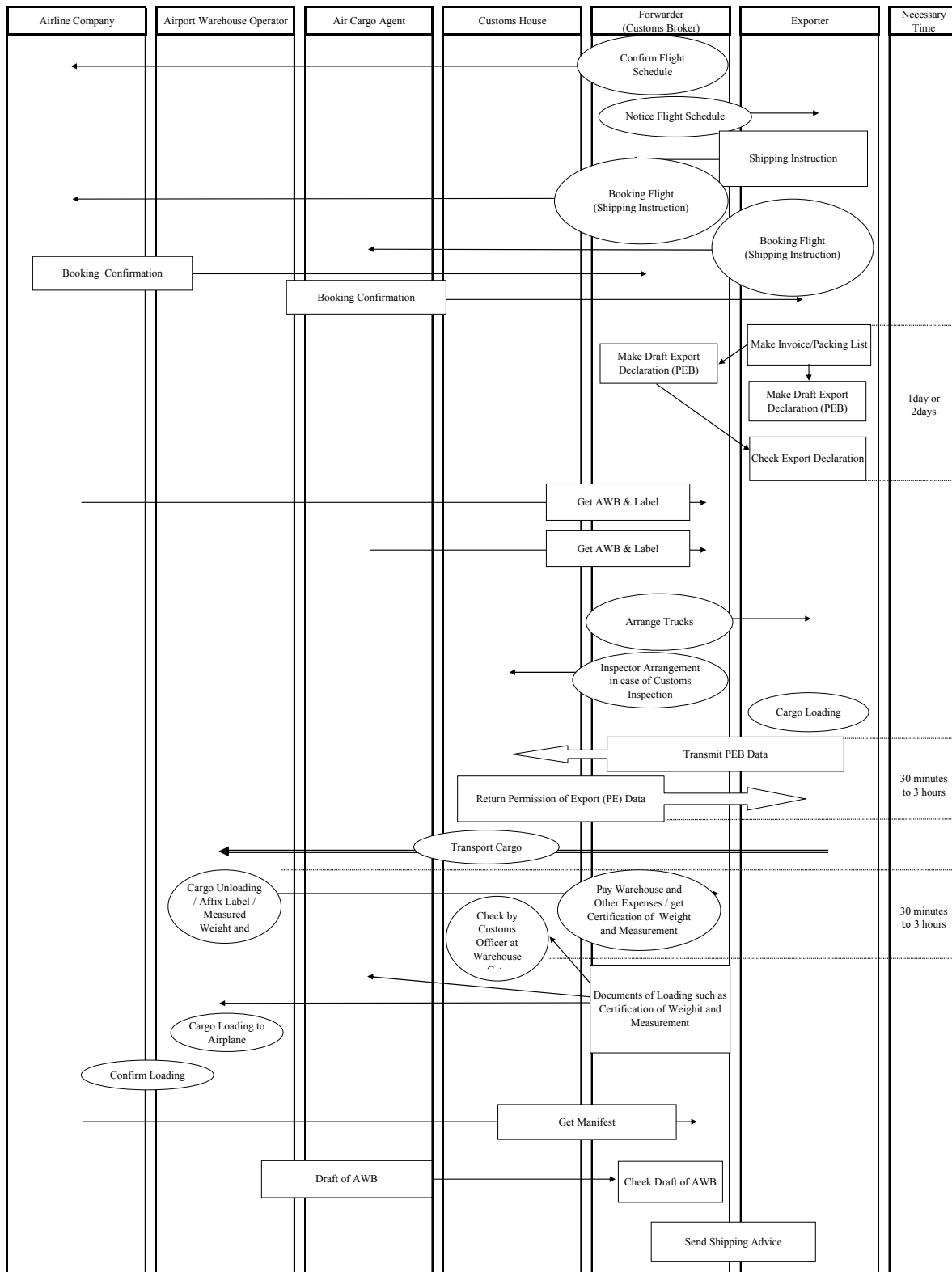
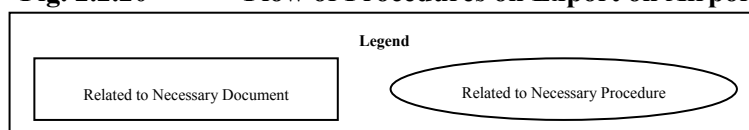


Fig. 2.2.20 Flow of Procedures on Export on Airport



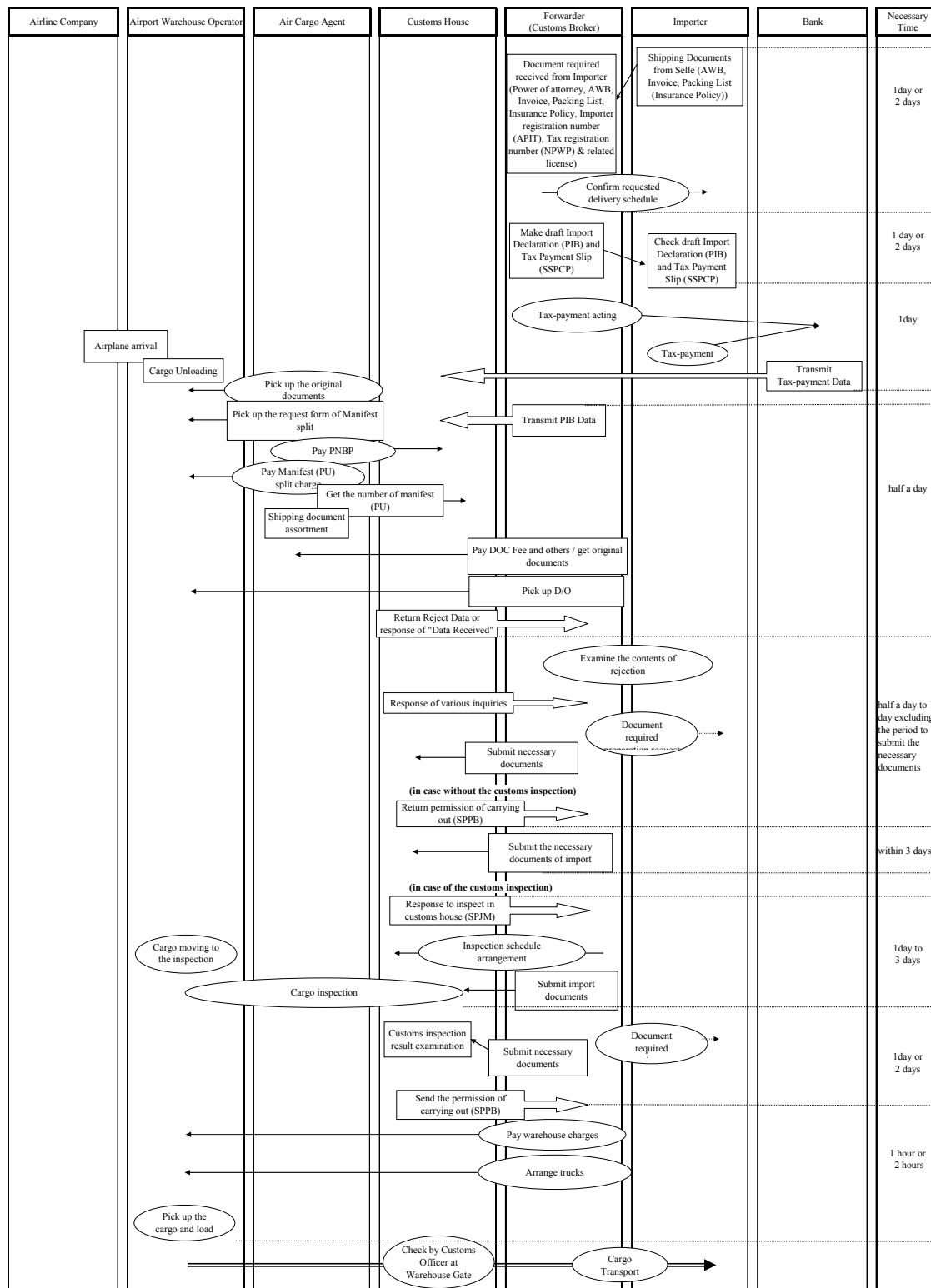
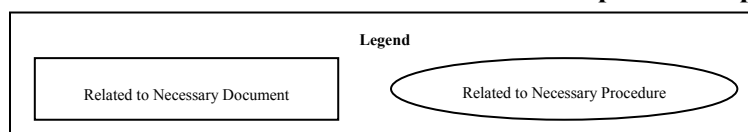


Table 2.2.21 Flow of Procedures on Import on Airport



(2) 問題分析

輸出入の貿易円滑化に関するフォワーディング業務とは空間的に広範囲をカバーしている。港湾貨物に関するFig. 2.2.16 および空港貨物に関するFig. 2.2.17 に示される手続毎にフォワーディング業およびその関連施設の改善という観点で現状および問題点について以下に整理する。

1) 港湾および空港におけるフォワーディング業務

i) 港湾における問題改善のための要請

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

a) 不十分な情報開示

貿易産業省、税関等からの法令は一般に広く知れ渡っているわけではない。法令が突然発表されたり、それと同時に施行されたりすることがあり、輸出申告のために必要な書類が適時に準備されないこともある。このような問題を解決し、情報開示を徹底させるためには、以下のような方策を取ることが考えられる。

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

b) 不明確なスケジュールおよび担当者

税関申告の際、その担当者が不明であることが多く、また申告のための所要時間があらかじめ予測できないことがある。また、コンテナヤードからコンテナを引き取るために膨大な時間を費やされることがあり、配送時間を予測することが難しい。このような問題を解決し、不明確なスケジュールおよび担当者の状態を改善するためには、以下のような方策を取ることが考えられる。

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

c) 不十分な施設

通関手続き時中にトレーラーのための駐車スペースが足りないことにより、混雑が頻繁に発生する。また、ターミナルオペレーティングシステムの故障によりコンテナ引渡し書類の発行手続きに長時間費やすことがある。このような問題を解決し、不十分な施設の改善のためには、以下のような方策を取ることが考えられる。

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

- 通関手続きの効率化

d) 不都合な通関手続き

不都合な通関手続きに関する報告を現地調査中に受けた。これは、例えば、税金の支払いが金曜日までに完了しない場合、税金の支払いや税関申告のための交換レートが変更されることから翌週月曜日の午前10時より以前には輸入申告に必要な書類を準備することができないこと、税金の支払いが午前10時～11時にしか銀行で受け付けてもらえないこと、等がある。このような問題を解決し、不都合な通関手続き改善のためには、以下のような方策を取ることが考えられる。

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

ii) 空港における問題改善のための要請

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

a) 不十分な情報開示

港湾に関する問題と同様な問題が空港に関しても発生しており、それら問題は同様な方策により改善する必要がある。

b) 不明確なスケジュールおよび担当者

港湾に関する問題と同様な問題が空港に関しても発生しており、それら問題は同様な方策により改善する必要がある。

c) 不十分な施設

輸出貨物の上屋への持込は午後7時から9時に集中する。また、上屋のエプロンが狭いためパレットに積載する作業スペースがほとんど確保できず、また駐車スペースもほとんど確保されていない。このような問題を解決し、不十分な施設の改善のためには、以下のような方策を取ることが考えられる。

- 上屋エプロンの拡張
- 駐車スペースの拡張

d) 不都合な通関手続き

空港輸入貨物の上屋は午後5時に閉まってしまうため、配送作業は午後4時から5時にかけて集中することになる。また、上述のように上屋エプロンが狭く、駐車スペースが狭いことから、積み込み作業に膨大な時間がかかる。また、貨物が乱暴に扱われることが多い。このような問題を解決し、不都合な通関手続き改善のためには、以下のような方策を取ることが考えられる。

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

2) コンテナターミナルに関連するフォワーディング業務

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

i) ターミナル・ハンドリング・チャージ (THC)

Table 2.2.58 に示すように、インドネシア国におけるターミナル・ハンドリング・チャージは近隣諸国に比べて非常に高く、特にタイに比べるとその額は2倍以上となっている。このTHCを近隣諸国と同水準あるいはより低水準に料金を設定しなければ、インドネシア国の競争力は低下し貨物量増加および投資促進は望めない。

Table 2.2.58 Terminal Handling Charge

Country	20 feet Container	40 feet Container
Indonesia	US\$ 150 (1.0)	US\$ 230 (1.0)
Thailand	US\$ 65 (0.4)	US\$ 98 (0.4)
Malaysia	US\$ 90 (0.6)	US\$ 135 (0.6)
Singapore	US\$ 107 (0.7)	US\$ 158 (0.7)

Source: Interview Survey by JICA Study Team

Note: () is the ratio to the amount in Indonesia

ii) リード・タイム

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

iii) アジア諸国における主要港湾との比較

Fig. 2.2.22 が示すように、岸壁の生産性と荷役タリフの関係はインドネシア（タンジュンプリオク港）の競争力が他国と比較して低いことを示す一つの側面である。

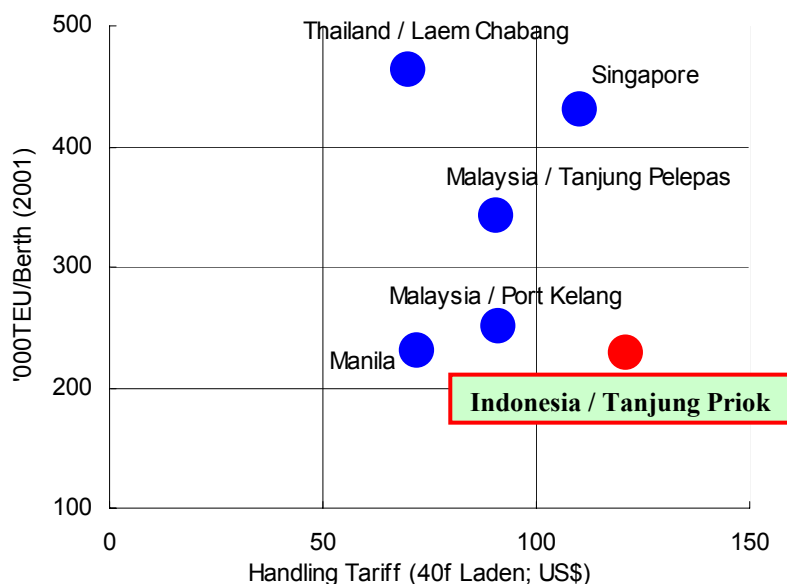


Fig. 2.2.22 Relationship between Productivity of Quay and Cargo Handling Tariff for 40 Feet Laden

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

iv) コンテナターミナルオペレーション

a) オペレーション計画

ターミナルオペレーションを計画する上でプランナーによる単純ミスが発生することがある。そのミスにより追加的に発生する作業に対する追加的費用を船会社に負担させるという意見を聴取した。これは発生した問題に対する責任の所在が明確ではないことを示している。ターミナルオペレータによりこのような対応が継続されるようでは、船会社はいずれ寄港の是非を検討することになる。この状況が改善されなければ、投資促進は望めない。

b) 事前通知のないコンテナ再配置

インドネシアでは「O.B. (オランダ語 Over Brengen)」で一般的に知られている横持ちはヤードオペレーションに関する一つの問題である。これは、港湾公社が以下の条件に該当する場合に当該貨物を指定倉庫業者へ移動させることができるという制度である。

- CYの稼働率（YOR）が65%を超えた場合
- 本船到着後10日を過ぎても貨物の引き取りが無い場合
- 輸入業者または輸入業者の代理として指定保税倉庫業者がO.Bを申請した場合
- 貨物が危険物（加熱、爆発物）で特別集荷場所での保管が必要な場合
- 火事、洪水、暴風、など緊急時の場合
- その他必要と認められた場合

インタビュー調査では、O.Bが必要となった場合、常に事前通達がなされているわけではなく、また、ターミナルオペレータの都合でこの制度を適用しているケースも見られる、との報告があった。

従来、この制度はCYの混雑時適用されていたようであるが、現状においては、ヤードオペレーションの改善や混雑度の減少により、以前比べて状況は良くなっている。しかしながら、将来的に貨物が戻ってきた場合には再度このような状況に陥る可能性もある。不適切な適用を避けるために、O.Bが必要になった場合は、この制度を適切に適用されなければならない。

v) 港湾におけるヤードセキュリティ

コンテナが最終仕向地に到着した時点でコンテナ内貨物の一部が紛失していることがある、と民間フォワーディング会社より報告を受けた。工場出荷から最終仕向地に到着するまでのどの時点で紛失したかを明確にすることは困難である。しかしながら、貨物紛失の増加はインドネシアからの輸出に対する信用を確実に失うことになり、また、紛失品が国内マーケットに流れ、取引されてしまえば、国内市場における商品価格の下落を招き、さらに結果として投資企業へも影響を与えることになってしまう。

このような状況を踏まえ、これら紛失に対する責任の所在を明確にするために何らかの方策を講じる必要がある。一つの方策として、CYにコンテナを搬入する際コンテナシールナンバーを確認し、シールナンバーが記載された受取証を発行し、このナンバーを常にチェックするといった対処方法が必要であると考えられる。また、CY内における保安レベルを強化するとともに、コンテナの出入りチェックの強化もあわせて実施し、セキュリティ面での強化が必要である。

3) 空港

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

- スカルノハッタ空港には、JASおよびGarudaの2ヶ所の倉庫があるが必ずしも十分なスペースが確保されているとはいえない。また、引き取り用のトラックの駐車スペースも狭い。
- 空港倉庫のエプロンの幅はせまく、貨物を引き出してエプロンで仕分けすることも困難である。また、上屋エプロンの屋根の庇部分が短いため、雨天時には貨物

が濡れてしまう。

- 輸出上屋においてはさほどの混雑はないが、輸入上屋については混雑している。
- 荷役機械は旧式のものが多い。
- 動物が上屋内を自由に出入りしており不衛生である。
- 作業員による貨物の取扱が乱暴で貨物の汚れや破損等のダメージについて無関心のように見受けられる。
- 盗難防止等のセキュリティにも問題あると考えられる。

4) コンテナヤードゲート周辺の道路事情

現在港内にはコンテナトラックの駐車場が不足しており、タンジュンプリオク港の通関手続きのためにCY内に収容できないトラックやゲートへの入場待ちをしている車両が道路にあふれ出すことになり、ゲート周辺において大渋滞を引き起こしている（Photo 1 および2参照）。また、配船スケジュールの関係から、トラックがJICTゲート前に集中する木・金曜日の夜間における混雑は特に深刻である。また、プルタミナタンク前に夜間路上駐車されるタンクローリー車も、渋滞を助長している。したがって、このようなコンテナヤードへのゲート周辺の交通状況の改善のために、何らかの方策が講じられる必要がある。



Photo 1 Road Condition around the Gate to CY



Photo 2 Congestion in front of the CY Gate

5) 空コンヤード付近の道路事情

空コンデポは、チャクン、チリンチン地域に集中しており、チャクンの空コンデポ周辺道路から港間の道路には多くのトラックが常に駐車している（Photo 3および4参照）。また、毎年、雨期明けの道路補修工事の時期になると、2車線道路が1車線通行となる箇所もでき、大渋滞を引き起こしている。

雨期明けの工事中に限らず、陥没等による道路状態の悪さ、ゴミ回収車のゴミ捨て場への入場待ち、故障車の放置や無断駐車により、道路事情をより悪化させている。特に、空コンのピックアップおよび輸入の空コンテナ返却が集中する午前中ひどい。したがって、空コンで歩周辺の道路状況の改善のために何らかの方策が講じられる必要がある。



Photo 3 Road Condition around the Empty Container Depot Area



Photo 4 Long Queuing at the Gate of Empty Container Depot

6) 税関

i) 輸出入通関に関する法制度の周知

現在、輸出入通関に関する法令は、税関および商工省のホームページから一部入手することは可能であるが、適宜公開されている法令、通達等については、法令集・通達集なるものも準備されておらず、すべての法令を一度に入手する手段がない。また、法令・通達は事前通知もなく施行されることがあり、対応のための準備がほとんどできず、現場が混乱をきたすことがある。

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

ii) 輸出入通関に関する法令等に関する理解度

通関申告書は通関士がチェックして作成しているが、実際に現場で通関手続きに携わるのは通関業者職員であり、彼らの税関業務の理解度によっては、業務に支障をきたす場合がある。これら理解度の十分でない職員に対しては、レベルアップ研修等への参加を奨励し、通関手続きの円滑化促進のために能力改善を図る必要がある。

また、担当者や管区により税関職員の対応が異なる場合があるため、レベルアップ研修は、通関業者職員のみならず、現場業務を担っている税関スタッフに対しても参加を促し、新しい法令等の運用の周知徹底を図り、異なる対応の是正を図ることが肝要である。

また、税関ホームページ等に研修内容を公開し、BBS（電子掲示板システム）などによる積極的な議論により、通関システムに対する認識を高め、通関業務に関わる人的資源の能力向上を図ることが貿易円滑化のためには重要である。

iii) 緊急事項の周知

2003年度の輸入EDI開始および2004年5月の輸出EDI開始にともない、税関との情報のや

り取りは電子媒体を通すことでスピードアップされようとしている。コンピュータシステムの導入により、通信回線やシステム上のトラブル発生は重大な問題につながる可能性がある。このような問題が発生した場合、その事実、障害発生時の対処・対応の方法、復旧時期等をタイムリーに公開し、2次的被害を誘発しないように周知徹底を図ることが必要である。

iv) 税関検査について

a) 税関検査場の整備について

コンテナ税関検査は、現在屋根のない場所で実施しており、屋外で検査を受けることになることから、雨天時には貨物が濡れその商品価値を下げる可能性が高い。

b) 不透明な税関検査費用

税関検査場へのコンテナの移動料金は明確に設定されているが、検査時の作業員費用、写真撮影費用は現場で直接支払うことになっており、担当者によっては請求する額が異なるケースがある、という報告を受けた。不公平な税関検査費用の提示、料金設定の透明化および明確化を図るための対策が急務である。

v) 不明確な検査スケジュール

検査官の不在等により検査日時が確定できなかつたり、作業員の不足により検査が遅れたりすることもあり、効率よく税関検査を受けることが困難な場合がある。

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

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

法令118/KMK.04/2004により2004年5月1日より輸出入手続き時に、PNBPの支払いが輸出入業者に対して義務付けられた。これは、EDIシステム導入等の税関サービスを向上させるための資金として活用していくことを目的として導入されたものである。

本制度は新規に導入されたばかりであるため、新たに徴収され始めた資金が本来の目的である税関サービス向上のために有効に活用されているかどうかを判断することは困難である。そのため、実際の用途の開示を政府に対して要求するとともに、この新制度の導入効果を継続してモニタリングしていくことが重要である。

vii) EDIシステムの利用

EDIシステムの初期投資は高価であるため、すべての業者が購入できるわけではない。しかしながら、システムの必要性、重要性、利便性等を認識している業者についてはす

に導入している。一方、必要性は理解しているものの、高価なシステムのため独自に導入ができない業者については、PPJKと呼ばれる通関業者に委託して申請作業を実施している。

水産会社へのインタビュー調査を通じて、PPJKを介したEDIシステムによる申告について問題もなく実施されているとの意見を聞いた。また、独自にはシステムが高額なため購入できないものの、安価な使用料金をPPJKに支払うことでシステムを利用すれば、申告ミスや虚偽の申告を解消することができ、各部署に書類を持参し承認を得るという手間が省け、システムそのものはとても有益であるとの意見を聞いた。ただし、この種の新しい技術の導入には、それら新技術に適用できる人的資源が乏しく、人的資源に対する能力開発が必要である。

このシステムは最近になって導入されたため、現時点でもかなりの頻度でシステムダウンが起こっている。しかしながら、この問題は、新システムの導入の際、頻繁に起こる事象であることも事実であり、導入の初期段階で判断するべきではない。

この初期段階においては、発生する問題等を徹底的に明確にし、これら問題に基づいてシステムの改善を図ることが重要である。また、将来的なシステムの拡張（データベースの構築やデータベースの一般公開、障害・問題への対処方法等）を明確に公表することが必要である。加えて、適宜利用状況についてモニタリングを行い、より使い勝手がよく納得性の高いシステムを提供できるようにシステムを改善していくという基本姿勢が重要である。

viii)税関手続き全般

税関では、「関税部門におけるサービスおよび監視業務の向上の一環として (For Part of the Improvement of Service and Surveillance at the Customs Section)」という政策書を作成し、2002年7月から半年間、税関部門の管理や業務の向上のための政府合同チームを結成し、政策書の説明、意見の聴取を実施している。この政府合同チームには、在インドネシア米国商工会議所、ジャカルタ・ジャパクラブ、韓国貿易センターも参加している。

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

なお、本政策の主な内容は以下の通りである。

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

7) 他省庁許認可事項について

貿易に関する商工省や税務署等他省庁による許認可制度には、例外規定の記述が少なく、必要性が明確ではないものがあるとの意見を得た。これは、例えば、商工省より承認を受ける必要のある中古機械の輸入申請、設備機械輸入時に税務署から受けることのでき

るVATの免税恩典の申請、特定輸入品目に対する商工省への事前登録等にどれくらいの時間や費用を要するのか明確な規定がない。これに対して、関係省庁および輸出入関係業者等が以下に関するような事項に関して意見を調整し、納得のいく制度にしていくことが必要である。

許認可制度の改廃、制度の明確化、例外規定の追加等について

- 現在の許認可制度の改廃
- 制度の明確化
- 例外規定の追加

インタビュー調査および現地調査結果に基づき、港湾におけるフォワーディング業務の現状および想定される問題点をTable 2.2.59 およびTable 2.2.60 に整理する。また、空港におけるフォワーディング業務については、Table 2.2.63 およびTable 2.2.64 にまとめる。

Table 2.2.59 Problems of Executing Forwarding Activities on Export at Port

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

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

Table 2.2.60 Problems of Executing Forwarding Activities on Import at Port

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

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

Table 2.2.61 Problems on Executing Forwarding Activities on Export at Airport

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

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

Table 2.2.62 Problems on Executing Forwarding Activities on Import at Airport

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

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

2.3 輸出入貨物と書類の手続きに要する時間調査

2.3.1 時間調査の設計

(1) 調査目的

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

(2) 調査項目・調査地区及び調査方法

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

1) 調査項目

当該国の港に、または空港に外国から到着した輸入貨物が、最初保税地区に一時的に蔵置されたのち、海上貨物、航空貨物として処理され、荷主の元に配達されるまでの貨物の流れと、これに付随する書類の流れの基本的概念を、港湾貨物と航空貨物の別に、図 2.3.1 と図 2.3.2 にそれぞれ示した。

さらに、タンジュンプリオク港の JICT1 を通して輸入されるコンテナ貨物の流れの概念を、図 2.3.3 に示した。

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

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

貨物の流れと書類の流れの各々の過程に於ける調査事項を、輸出、輸入について分けて表 A2.3.1 から表 A2.3.7 に示した。尚、これらの図 A は Appendix “A” に掲載した。

表 A2.3.1 : 船舶の到着から出発までに関する調査項目

表 A2.3.2 : 輸入海上貨物の調査項目 (FCL と一般貨物)

表 A2.3.3 : 同上 (LCL)

表 A2.3.4 : 海上貨物の輸出過程調査項目

表 A2.3.5 : 航空機の着陸から離陸までにに関する調査項目

表 A2.3.6 : 輸入航空貨物の調査項目

表 A2.3.7 : 輸出航空貨物の調査項目

2) 調査地域

調査対象地域は、タンジュンプリオク港、スカルノハッタ空港とジャカルタ首都圏とする。

3) 調査期間と目標サンプル数

調査期間と目標サンプル数を表 2.3.1 に示した。

表 2.3.1 Proposed Survey Period and Number of samples

計測対象貨物	貨物サンプリング期間 () 内 ; 対象船舶、航空機調査期間	目標サンプル数
港湾貨物 (輸入)		
FCL コンテナ	14 日間 (21 日間)	2,100 コンテナ
LCL コンテナ	14 日間 (28 日間)	140 コンテナ (420PIB)
一般貨物	14 日間	30B/L
港湾貨物 (輸出)		
FCL コンテナ	7 日間 (21 日間)	420 PEB
航空貨物 (輸入)	4 曜日 (約 2 週間)	400 PIB
航空貨物 (輸出)	4 曜日 (約 2 週間)	100 PEB

4) 調査方法

所要時間調査は下記の要領で実施する。

i) 輸出入時間調査 (港湾貨物)

A. 輸入 FCL

- (1) ゲート搬出データを 14 日間収集する。調査地点はタンジュンプリオク港の約 70% のコンテナを扱う JICT 1 のゲートとする。
- (2) 調査員を配置して下記 (3) のコンテナ本数をランダムにサンプル記録する。記録する項目は輸入申告書番号 (PIB 番号)、コンテナ番号、ゲート通過時間 (日時)。
- (3) サンプルは 14 日間、AM、PM 各 75 本ずつ、毎日 150 本を選択する。JICT 1 ゲートにて、14 日間で合計 2,100 本を記録する。また、JICT 1 から関連船岸壁荷役データ、コンテナ番号を入手する。一方、税関で PIB (輸入申告書) を閲覧し、当

該コンテナ情報を得る。

- (4) 調査票記入項目は船情報、入港情報、ヤード卸情報、コンテナ情報、通関業者情報、品目 (HS 番号)、税関の緑/赤の通過チャンネルなど。
- (5) PELINDO II の入出港船の港湾利用合意書 (PPKB) を入手し、(4) の情報を補強確認する。
- (6) (1) の期間中の 7 日間に選択したコンテナのうちから、ランダムに毎日約 12 本を車両で追跡し輸送到着時間を記録する。行先は東西南北の 4 方向で CFS 地区を含む。但し北とは港周辺の工業地帯である。
- (7) 輸入品目、輸入形態、通過チャンネル等を考慮したデータ処理を行い、時間計測段階毎に統計処理を行う。
- (8) 統計処理対象コンテナは、ゲートサンプリング 14 日間の初日からさかのぼって、7 日前に接岸した船舶以降のものとする。従って JICT1 の岸壁記録はこの当該期間約 20 日間を収集する。
- (9) 船舶到着からコンテナのゲート搬出期間が 20 日以上の場合、その理由を特に個別に調査する。

B. 輸入 LCL

- (1) 基本的な調査の方法は「輸入 FCL」と同様である。ただし、LCL は FCL の 10% 以下なので、対象期間中に扱うサンプルは約 140 コンテナ程度である。14 日間中の LCL から、140 本の LCL を選択する (10 No./Day x 14 Days)。
- (2) 事前に選定した CFS に調査員を駐在させ、PIB (輸入申告書) を閲覧して LCL コンテナを特定し、コンテナ番号と B/L 番号を確認する (予定 B/L は 420 ケース)。
- (3) 税関事務所、CFS 業者の協力を得て、調査員により品目、通関時間を調査票に記録する。その他は輸入 FCL と同じである。

C. 輸入 Break Bulk

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

D. 輸出 FCL 貨物

- (1) 7 日間の調査期間中に主要輸出品目を均等にカバーする輸出申告書 420 ケース (毎日 60 PIB) を税関事務所 (Tanjung Priok Office 3、JICT 1 を管理) で閲覧する。
- (2) ターミナル会社のゲート記録の提供を受け、コンテナ番号、PIB 番号を照合して、ターミナルに搬入された日時を調査する。
- (3) 税関事務所の輸出許可書を閲覧して、輸出許可が出された時間を記録する。
- (4) 港湾公社資料から船舶情報を得て、調査票データを確認する。
- (5) 通常、ヤード搬入から船積みまでは 1,2 日以内と考えられるが、特に処理に長時間を要したコンテナが観測された場合には、税関、通関業者から理由を聴取し記

録する。

ii) 輸出入時間調査 (航空貨物)

A. 輸入貨物

- (1) 到着便を成田、関西空港、バンコック、シンガポールからの JAL、ガルーダ、タイ、シンガポール航空に限り、1日平均5便を選定して計50便を調査対象とする。
- (2) 調査員を航空機の傍、上屋の前、上屋の中に配置し、輸入貨物(ユニット)の輸送・搬入と、ユニットを解体し、個別貨物(AWB)に整理する過程の作業開始と終了時間を記録する。
- (3) 税関事務所にて輸入申告書類からAWB番号、品目を閲覧し、約400件のAWBをランダムに選び、搬出許可書が発行されるまでの時間を記録する。
- (4) 空港上屋から荷主受取地までの輸送所要時間は、4日間において各午前6回、午後6回を目標とする実走試験を行い、走行状況を記録する。

B. 輸出貨物

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

5) 管理書類と情報

税関、港湾公社、空港公社から提供を受ける文書と情報は表 2.3.2 に示す内容である。

表 2.3.2 Required data Obtained from Authorities

Organizations	Documents	Required Information
Customs Office (税関事務所)	PIB (輸入申告書)	Type of PIB/PEB, Type of Import, Method of Payment, Declaration No., Invoice No., BL No., Container No., Date of PIB/PEB Submission, Date of Examination, Terminal, HS No., Consignee, Forwarder
	PEB (輸出申告書)	
	Response to PIB/PEB	Instruction to Consignee, Date of Response
	LHP (検査報告)	Inspection Report with inspection date
	SPPB (輸出許可書)	Declaration No., BL No., Date of Issue

PELINDO II (港湾公社)	PPKB (Service Request) (出入港調書)	Vessel Information, Date of Arrival at Anchorage, Anchor Time, Time of Berthing and Departure, Origin and Destination of Vessel,
JICT 1 (埠頭会社)	Berthing Plan (岸壁計画)	Vessel Information, Time of Docking and Off Docking, Time for Unloading and Loading, Container No.
	Gate Record (ゲート記録)	Container No., Out and In Time, Voyage No., FCL/LCL
ANGKASA PURA II	(空港情報)	Cargo Operation Record

2.3.2 時間調査の実施

(1) 調査の手順

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

調査団は、この現地情報に基づいて調査計画を立案し、インドネシアの調査会社と再委託契約を結び、この調査会社を調査団が指導して調査を実施した。

必要な調査事項を得る事のできるEDIデータ、書類（コピー）は表2.3.2に示した。これらの資料は、税関当局、港湾当局、船会社の協力によって収集する事ができた。また、現場データは、再委託調査会社の調査員の地道な努力によって調査票に記録された。

入手資料は調査団担当者と調査会社が協議しながら1次処理を行い、委託会社の調査報告書に取りまとめた。調査で得た記録と処理作業の手順を、FCLコンテナの輸入について、図2.3.4に示した。

(2) 調査票の使用

調査は港湾、空港、CFSに調査員を配置し、貨物、書類の処理過程の時間を計測する。また、税関、港湾当局、船会社から入手した書類から、必要事項を抽出し記録する。記録事項は予め用意した調査票に最終的に記録する事とする。

WCOはその時間調査の指導要領（"GUIDE TO MEASURE THE TIME REQUIRED FOR THE RELEASE OF GOODS" WOC 2004）の中で調査票の例を示し、これを各国の実情に合ったように変更して用いる事を示唆している。本調査ではこの調査票をもとに2004年3月の第1次Jakarta調査で得た情報を加えた調査票を検討し作成した。本調査で使用した調査票を表A2.3.8から表A2.3.9に示した(Appendix "A")。

(3) 調査地点

調査員を配置して、実際の現地記録を行った地点と、EDI コピー（紙）を収集した事務所は、以下のとおりである。また、各記録地点の役所、組織の輸出入業務時間は表 A2.3.15 に示した。

1) FCL コンテナの輸出入 (6 箇所)

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

2) LCL コンテナの輸入 (7 箇所)

上記 1) に加えて Inland Container Depot – CFS に調査員を駐在させた。

3) 一般貨物の輸入 (3 箇所)

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

4) 航空貨物の輸出入

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

(4) 調査期間

時間調査の現地計測作業は表 2.3.3 に示す期間に行った。

(5) サンプル数

現地調査期間中に記録したデータ数を表 2.3.4 に示した。この表中には調査設計時に計画した目標サンプル数を同時に掲載し比較した。

データの精査段階で分析に不適格な資料が採取されることを考え、多目のサンプリングを行った結果、採用資料は目標をほぼ満足した。

Table 2.3.3 Survey Period for Time Measurement

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

Table 2.3.4 Number of Data Recorded

Type of Cargo		Number of data Recorded	Number of Effective Data for Examination
Port Cargo (Import)			
	FCL Container	2,100 Container	2.207 Containers
	LCL Container	140 containers (420 PIB)	350 PIB
	Conventional Cargo	30 PIB	36 PIB
Port Cargo (Export)			
	FCL Container	420 PEB	397 PEB
Air Cargo			
	Import	400 PIB	397 PIB
	Export	100 PEB	103 PEB

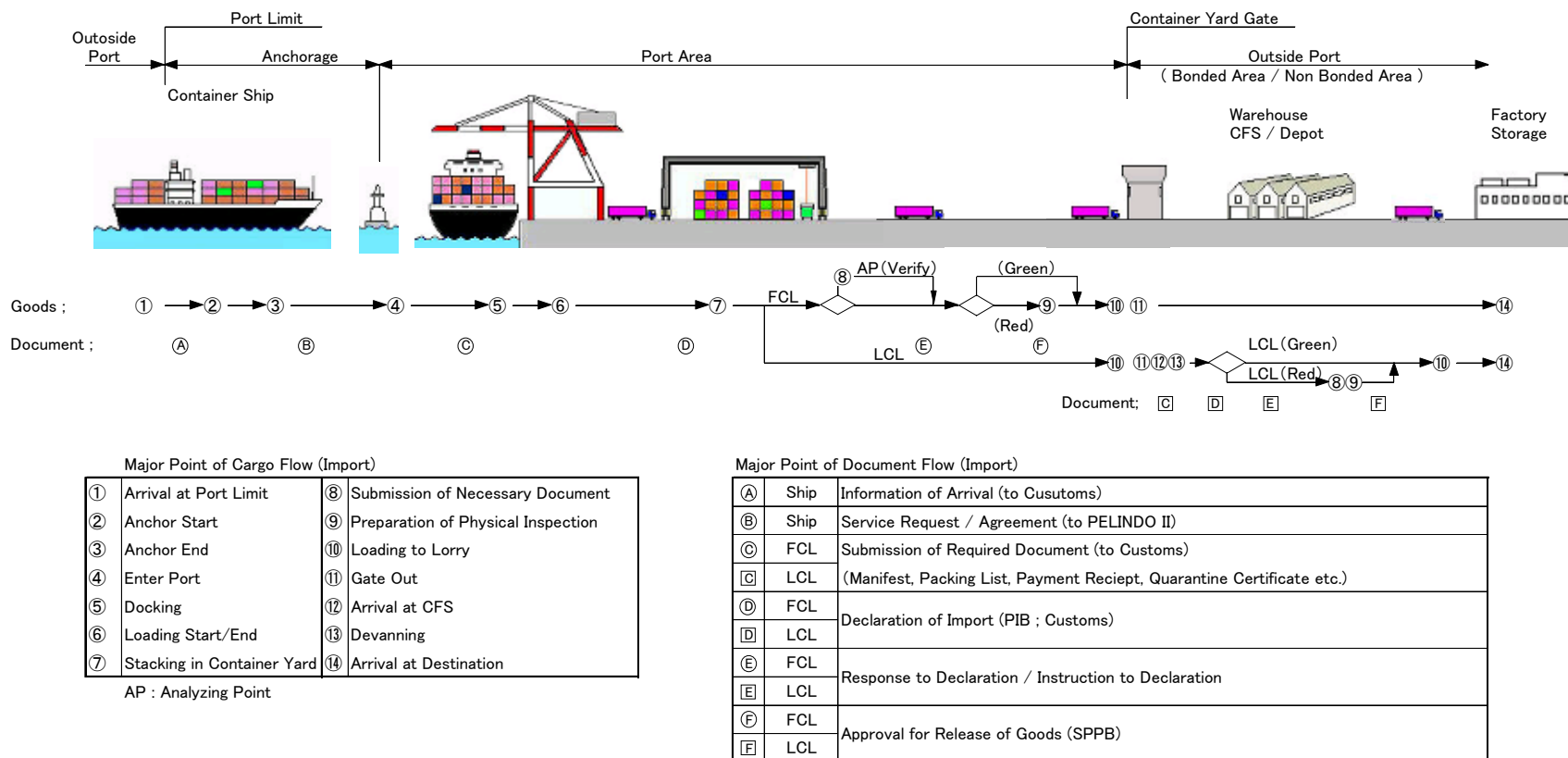


Figure 2.3.1 Import Cargo Clearance Flow (Goods and Documents) Sea Freight

Note : Import Procedure of Conventional Cargo is similar to this container clearance flow

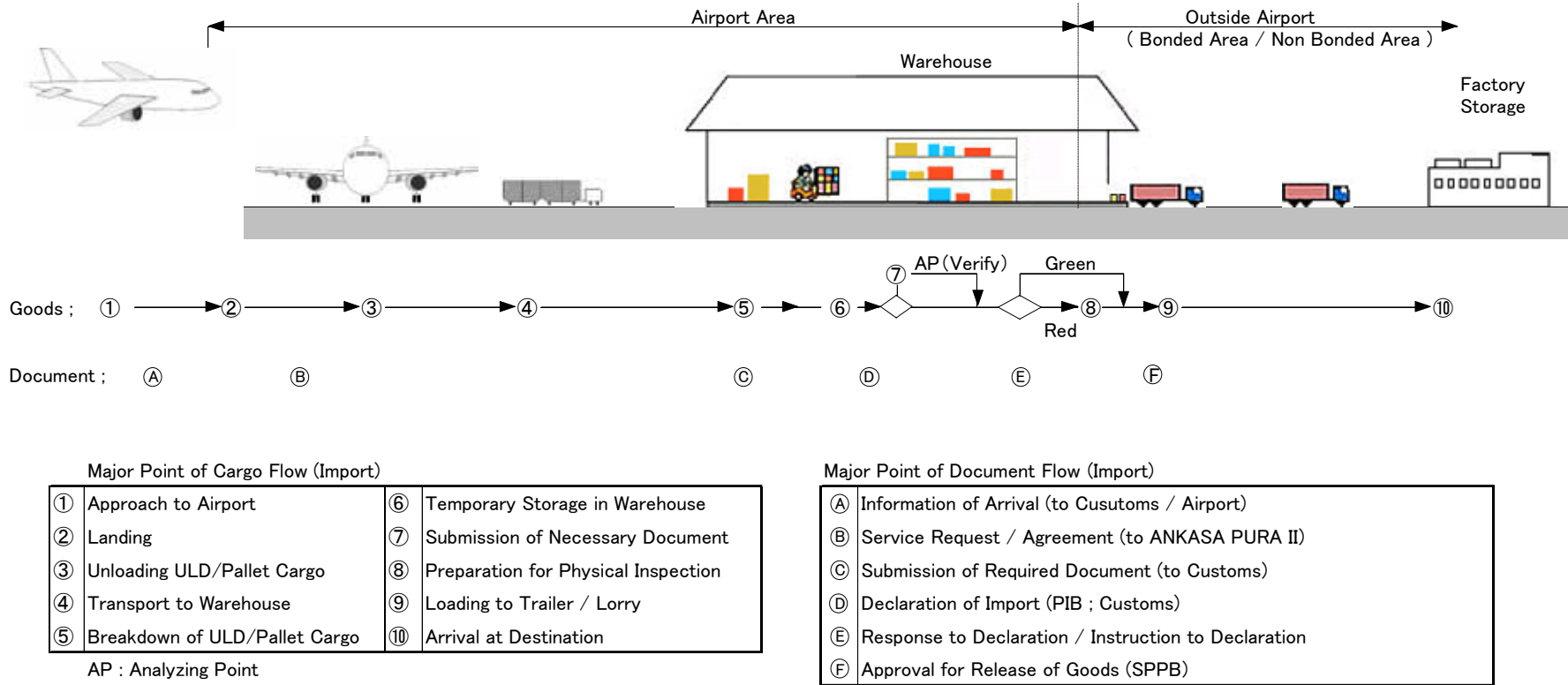


Figure 2.3.2 Import Cargo Clearance Flow (Goods and Documents) Air Cargo

2.3.3 調査結果の分析

(1) 概要

海上貨物の輸入過程を、輸入コンテナについてFigure 2.3.1 に模式的に示したが、さらにコンテナの流れと書類の流れに分けた輸入の詳細過程をFigure 2.3.5 に示し、所要時間を記録した計測ポイントを、この図中で説明した。

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

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

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

第1次分析

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

第2次分析

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

Figure 2.3.5 の時間調査の輸入過程に使用する用語を次に説明した。分類の用語の理解には Figure 2.3.5を同時に参照して頂きたい。輸入コンテナの税関手続きは、基本的に以下に示す4過程 (A, B, C, D) に分類することが出来る。

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

但し、上記のグリーン、レッド、AP の意味は以下のとおりである。

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

調査結果の分析は、港湾貨物、空港貨物の順に行った。また、港湾、空港から市内あるいは市外の最終仕向地までの到達時間は、独立した調査として本章の後半（8項）に記述した。

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

集計、整理した時間調査結果は、本章に最終結果と整理した事象の観察を述べ、詳細集計データは巻末のAppendicesと資料編に編纂した。

調査記録の観察結果は、輸入FCLコンテナ、輸入LCLコンテナ、輸入一般貨物、輸出LCLコンテナ、航空輸入貨物、航空輸出貨物、輸送時間道路調査の順で取りまとめた。

(2) 輸入FCLコンテナ

1) 入港船舶関連の所要時間調査

i) 調査data

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

輸入FCLに関する本調査は、2004年6月15日から6月28日の2週間の期間において、JICT 1のゲートで、輸入コンテナを毎日ランダムにサンプリングした。サンプリング時にゲートで記録したコンテナ情報と、PELINDO 2およびJICT Operationの入港記録、荷役記録を突き合わせて船舶名を特定し、調査Dataを得た。

ii) 船舶到着と港外待ち時間

サンプルコンテナを積んだ調査対象船舶が港外に到着した時間と、タグボートが入港支援を始めた時間を、港湾公社（PELINDO2）のサービス記録（PPKB）を調査して記録した。この時間差を待ち時間として整理した。Figure 2.3.6 に60隻の入港待ち時間を示した。

41隻が港外到着後5時間以内に入港したが、残りの19隻は6時間以上泊地に停泊した。1日以上待った船が5隻あった。船会社によれば、岸壁準備の変化に対応するため、港に速めに到着し、半日くらいの待ち時間は考慮済みとの事である。

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

iii) 入港から接岸、荷役開始時間

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

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

iv) 荷役時間

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

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

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

2) FCLコンテナのヤード時間

i) 調査条件とDataの記録

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

サンプルコンテナの数は、毎日Container Yard のGate から搬出されるコンテナの6%を目標とした。2004年3月に実施したテストランにおいて、JICT 1のコンテナターミナルの荷役活動を観察した結果、ゲートで搬出される輸入コンテナは1日最大約2,000個であった為、分析に必要なコンテナ情報の入手の不確実さを考慮して、1日150個以上のサンプル採取を実行した。Table 2.3.5 に毎日の採取コンテナ・サンプル数を示した。

採取したサンプルについて、ゲートにおいてコンテナ番号と輸入申告番号、Gate Out Timeを記録した。これらの番号に基づき、サンプルコンテナの搬入船舶情報、輸入書類の各段階の処理時間をPELINDO 2、JICT 1、税関から提供を受けた。

ii) 輸入FCLの1次分析

輸入コンテナは岸壁で荷揚げされた後、コンテナヤードに保管され、輸入手続の終了後、ゲートから搬出され港湾区域を離れる。ここではコンテナヤード内での基本的な輸入段階の所要日数を次の4グラフに取りまとめた。拡大したグラフの詳細は巻末の添付資料に掲載した。

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

Figure 2.3.11 コンテナ船接岸後、PIB提出までの日数

Figure 2.3.12 PIB提出後、SPPBが発行されるまでの日数

Figure 2.3.13 SPPB発行後、ゲート搬出までの日数

これらのデータによれば、輸入された40%のコンテナが5日以内にコンテナヤードから搬

出される。さらに50%のコンテナが搬出されるのは6日後である。90%のコンテナが搬出されるのには13日を要した。

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

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

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

この調査資料を更に細かく分析した。まず、接岸の当日にPIBを提出したコンテナが何日コンテナヤードに滞留していたかを調査し、Figure 2.3.10 の全サンプル滞留日数のグラフに重ねて示した（Figure 2.3.14）。その結果、即日PIBを提出しても4日以内に搬出されたコンテナは51%で、半分は5日以上コンテナヤードに滞留した。

次に、Figure 2.3.10 の滞留日数毎のサンプルコンテナについて、各段階の所要日数の平均値を求め、Figure 2.3.15 に示した。この分析からは、平均的に、接岸からPIB申告までに3.3日、申告から輸入許可までに2.1日、輸入許可発行後ゲート搬出までに1.9日を要し、合計約1週間の輸入所要時間が得られた。グラフを観察すると、所要日数に長期間を要するコンテナは、接岸後、申告までに占める時間の割合が長くなっている。他の要素の滞留時間に占める割合は、滞留日数が増えると暫増するが、それほど大きな差は見られない。

iii) 輸入FCLの第2次分析

a) Green and Red Line

まず最初に2,207個のコンテナのG Green, R Red, AP Green, AP Red の4分類の割合を計算した（Figure 2.3.16）。この結果 Physical Inspection（現物検査）が求められるRed Lineに分類されたコンテナは53.6%、グリーンラインには46.4%であった。またAP処理を求められたPIBは51.7%であった。

Figure 2.3.17 にはPIBを提出してからSPPBが発行されるまでの時間を上記の4分類について整理した。G Green Container は平均33分で処理されたが、一方、AP Green, R Red, AP Red はそれぞれ 22時間、77時間、100時間 で輸入許可の発行を受けた。

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

この4分類について、それぞれの（1）船舶接岸からPIB提出、（2）SPPB発行からGate Outまでの時間をもとめ、各時間を合計して4分類別の接岸からGate Outまでの時間を計算した（Figure 2.3.18）。4分類とも接岸からPIB提出に約3日間を要しており、各分類の差は見られない。しかし、SPPB からGate Out についてはGreen系（G Green、AP Green）では2

から3日要したのに対し、Red 系 (R Red, AP Red) は1日強でゲートから搬出された。

従ってグリーンに分類されたコンテナでもPIB提出とゲート搬出準備に時間を要し、結局、接岸からゲート搬出までに約6.5日かかってしまった。一方、Red 系は約8日を要した。いずれにしろ、接岸からゲート搬出までに平均1週間かかるという統計結果である。ちなみに日本では入港から輸入許可まで3.1日という調査が公表されている。この調査は2001年3月12日から3月18日の1週間、日本の税関の2,400の輸入申告書を統計処理した調査である。

また同様の数値は、シンガポールでは1日、ドイツと米国では2日が報告されているので、これらを比較してFigure 2.3.19 に示した。

次にR Red の498サンプルについて、現物検査の手続きを統計処理し Figure 2.3.20 に示した。これによれば、PIB提出後Redと判定される時間は平均49分、判定された後に検査が始まるまでの時間は68時間、検査時間は2時間、検査後SPPBが発行される時間は5時間、合計 3.2 日であった。検査準備期間が大変長いことが分かる。

b) AP (Analyzing Point)

AP の書類審査は、(1) 輸入税支払い額の検証 (PV: Payment Verification) 、(2) 輸入許可書の検証 (TN: Tata Niaga) に分けられる。また、場合によっては (3) PVとTN両方が検証の対象となることもある。

この3種のAP 審査について、Green、Red 別に統計処理を行い、各手続き時間を調べて Figure 2.3.21 (Green), Figure 2.3.22 (Red) に示した。

分析の結果、PIBから書類提出要求までは、PV Case, TN Case とも Green でも Red でも約1時間で指示が出るが、PV/TN の場合8時間から14時間を要した。書類提出要求から書類承認までは通常3時間程度で早い、PV Case はGreen, Red とも8時間以上を必要とした。AP手続きに要する時間は最小3時間、最大17時間であった。しかしながら、他の手続きに比べればAP処理時間は比較的短いといえる。

c) 品目別の輸入手続き時間

Red と分類された498サンプルを税関に照会した結果、1つの輸入申告書 (PIB)で品目記録が単品に分類できたものは241サンプルであった。このサンプルについてPIB提出からSPPB発行までの所要時間の記録を整理した。計算の結果、輸入書類手続き処理に要した時間は平均120時間で、前項で得た R Red の値の平均値約 77 時間を大きく上回っている。

この差の持つ意味は明確に出来なかったが、品目間の比較はそれなりに意味を持つものと考え、分析を試みた。品目別の所要時間を Figure 2.3.23 に示した。一番所要時間が長いものは Vehicle and Parts で、1番短いMineral, Mineral Products の約1.5倍を必要とした。

(3) 輸入LCLコンテナ

1) 調査条件とData の記録

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

LCLコンテナは Port of Tanjung Priok に陸揚げされContainer Yard に保管された後、保税輸送の許可を得てから港湾背後に隣接する CFS に輸送される。CFSへの輸送許可は比較的容易に得られるが、実際の輸送日はCFSの都合も考慮されて決められる。調査Teamは、事前にLCLの搬入予定を把握できなかった為、民間の大規模CFS会社と、そこに駐在する税関事務所と交渉し、到着したLCLコンテナから、1コンテナあたり数件のPIBをサンプルとして選定し必要情報を入手した。

2) 所要時間調査

コンテナが CFS に到着し個別貨物に分けられた後、税関検査がおこなわれる。その後、荷主に引き渡され、CFS を出るまでの過程の時間計測を行った。Fig 2.3.24 に調査結果を取りまとめた。

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

この内訳を分析した結果を Fig 2.3.24 のTable 2.3.6 に示した。コンテナが開放されてからPIBが提出されるまでの時間が5.4 日(96%) かかり、滞留の主要因となっている。その後検査を受け、SPPBが発行される時間が平均 29 分となっている。またSPPB発行からCFS を出るまでの時間が2.3 時間で、全体の流れから考えると大変短い。時間記録からは、全ての準備が事前に終了してから、輸入申告 (PIB) を提出したように観察される。とにかく PIB を提出するまでの準備に時間がかかるようである。

(4) 輸入一般貨物

1) 入港一般貨物船

調査期間中の6月14日から7月1日の間に入港した外貿一般貨物船は22隻で、これらの船の入港状況を Table 2.3.7 に整理した。14隻は待ち時間無しに入港したが、5隻は泊地において1時間から3時間待機した。2隻は1日以上待機した。また、港口から接岸までの時間は平均1時間であった。入港状況は比較的スムーズである。

2) 調査条件とData の記録

- ・ サンプル： 36 PIB
- ・ 貨物船： 8 隻 (Table 2.3.7 のNo. にMark した)
- ・ 期間： 21st June 2004 to 28th June 2004
- ・ 調査場所： General Cargo Berth (Port of Tanjung Priok)

上記 i) の入港船のうち、運航船会社が事前に判明し、協力の得られた 8 隻を調査の対象

とした。この船の積載貨物のうちから数件ずつの輸入貨物をサンプルとして採用し、所要時間を調査した。

3) 所要時間調査

一般貨物船は接岸後1,2時間以内に貨物陸揚げを開始し、平均30時間で荷揚げを終了する。貨物はその後輸入許可を得て、港湾地区のゲートを出てゆくが、接岸からGate Outの平均時間は約32時間である (Table 2.3.8)。

サンプル貨物は分類上AP Green とAP Red の2種であった。更に、一般貨物においては入港前の事前申告が一般的に行われていることが、税関手続きを調査した結果判明した。2種の税関手続きの過程を Table 2.3.9 に整理した。

AP Green の場合、事前申告は接岸の29時間前に行われ、接岸し、荷揚げが終了すると同時にAP処理が完了した。我々の調査員の観察によれば、岸壁から直接トラックに積まれてGate Out する貨物と岸壁の上屋に貯蔵される貨物に分かれる。従って、搬送準備が整っていれば、荷揚げ終了と同時に港湾区域から搬出できる。

一方、AP Red のAP手続きは1時間以内に終了したが、現物検査に100時間以上要したため、接岸の60時間以上前に輸入申告したにもかかわらず、輸入許可が発行されるまでに100時間以上を費やした。このAP Red Item は建設機械であったので、輸入規則により特別時間がかかったようである。

(5) 輸出FCLコンテナ

1) 調査条件とDataの記録

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

調査期間中に税関に輸出申告 (PEB) が申請されたコンテナから、午前、午後それぞれ50件ずつ選定しサンプルとした。しかし、その中に情報が整わなかった資料も含まれていた為、その数件を取り除き、最終的に544 コンテナをサンプルとした。Sample の採取状況を Table 2.3.5 に示した。

2) 所要時間調査

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

PEB提出後に輸出許可を得てJICTにGate In したコンテナの所要日数を計算し Table 2.3.10 と Figure 2.3.25 に示した。これによれば、66%のコンテナがPEB提出後1日以内にContainer Yard に搬入された。最も長時間を要したコンテナは7日間であった。90%のコンテナは3日以内にヤードに搬入されている。

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

税関に関する処理時間は、PEBの提出から輸出許可発行に要する時間について Case A は47時間、Case B の場合は24時間という平均値が求められた(Table 2.3.11)。

(6) 輸入航空貨物

1) 調査条件とDataの記録

- ・サンプル : 397PIB
- ・採取期間 : 22nd June 2004 to 1st July 2004
- ・場所 : Soekarno-Hatta International Airport
- ・Flight No. : GA880, JAL725, JAL713, SQ158, SQ162, TG413

サンプルは日本の成田、関西空港と Jakarta を、直接または One Stop で結ぶ GA、JAL、SQ、TG の6便について、調査期間中、毎日各便から約10 AWB を目標にサンプリングした。サンプル数を便ごとに Table 2.3.12 に示した。

この397サンプルは、着陸から上屋を出るまでの全体行程をカバーする1次分析の資料とした。調査の過程で、税関から対象6便以外の情報を多く含む資料の提供を受けたので、第2次分析の資料として採用することとした。

2次分析サンプル

- ・サンプル : 1,368 PIB
- ・期間 : 22nd June 2004 to 3rd July 2004
- ・調査場所 : Soekarno-Hatta International Airport
- ・Flight : GA, JAL, SQ, TG
- ・資料詳細 : Table 2.3.13 に詳細を示す。

2) 輸入航空貨物の1次分析

輸入航空貨物はULD (Unit Loading Device – Air Cargo Container, Consolidated Unit) にて航空機で到着し、そのまま航空上屋に搬入される。ここで小口貨物 (AWB) に分けられた後、輸入申告 (PIB) が申請される。審査の後輸入許可 (SPPB) が発行されると、航空上屋から荷主によって搬出される。前章の Figure 2.3.2 に航空貨物の輸入過程を模式的に示したので参照のこと。

Figure 2.3.26 に航空機着陸から上屋搬出までの所要時間を示した。24時間以内に搬出されることは無く、2日目、3日目に合計74%が搬出される。14%がRed Line の貨物であったが、これらは5日目以降に搬出のピークがあった。

Green Line Cargo は8日目までに全てが搬出された。Figure 2.3.27 に滞留日毎のサンプルについて、各段階の所要時間の平均値を示した。この分析から、着陸からPIB申告までに30から40時間、また申告から輸入許可に要する時間は約4時間で割合一定しているが、輸

入許可発行後ゲート搬出までの時間については、滞留の長いものほど、長くなる傾向が見られる。

Red Line Cargo は9日目までにほとんど搬出されたが、滞留時間の内容を上記Green と同じように分析してみると、滞留の原因は、PIBを提出してから検査を受けSPPBの発行を受けるまでの時間が長いことが分かる (Figure 2.3.28)。Red の場合のSPPB 発行後搬出までの時間は、約10時間で一定しており、Green と異なる。

3) 輸入航空貨物の2次分析

i) Green and Red Line

航空貨物のG Green, R Red, AP Green, AP Red の4分類の割合を計算した (Figure 2.3.29)。この結果 Physical Inspection (現物検査) が求められるRed Line に分類されたコンテナは14%、グリーンラインは86%であった。またAP 処理を求められたPIBは53%であった。

Figure 2.3.30 にはPIBを提出してからSPPBが発行されるまでの時間を上記の4分類について整理した。G Green 貨物 は平均7時間で処理されたが、AP Green, R Red, AP Red はそれぞれ 14時間、94時間、126時間 で輸入許可の発行を受けた。

この結果からは、AP 手続きには約7時間、Red 処理には約110時間を平均的に要することが概略分かる。

ii) AP (Analyzing Point) and Red Line (Physical Inspection)

AP の書類審査は、(1) 税金支払い額の検証 (PV: Payment Verification)、(2) 輸入許可書の検証 (TN: Tata Niaga) に分けられる。また、場合によっては (3) PVとTN両方の検証の対象となることもある。

この3種のAP 審査について各手続き時間を調べて、Figure 2.3.31 に示した。分析の結果、PIBから書類提出要求までは、PV Case が9時間、TN Case とPV/TN の場合3時間を要した。

更に、現物検査にかかわる時間を調査すると、現物検査指示が出てから検査が行われるまでに70時間程度を要するが、検査自体は3分で終了した。また検査終了から輸入許可が出るまでに35時間から40時間を要している。検査の段取りと検査後の処置を早めることにより、手続き時間の短縮を計る方策が可能であろう。

(7) 輸出航空貨物

1) 調査条件とDataの記録

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

調査期間中に対象航空機に積み込まれる貨物について、輸出上屋で税関の協力を得て輸出

申請書を参照できた103PEBを調査サンプルとした (Table 2.3.14)。

2) 所要時間

上屋に搬入されてから航空機に積み込まれるまでの平均時間は約8時間であった。大半の貨物は11時間以内に航空機まで運ばれる。Figure 2.3.32 に所要時間ごとの貨物分布を、また、Table 2.3.17 に輸出行程の各段階の平均所要時間、最短時間、最長時間を整理して示した。最長時間を記録したのは上屋のRack においてULDにBuild Up されるまでの待ち時間の24時間であった。

(8) ジャカルタ市および近郊の輸送時間調査

① 調査条件とDataの記録

- ・ サンプル : 147 回の調査車によるコンテナ車追跡走行
- ・ 期間 : 15th June 2004 to 28th June 2004
- ・ 調査場所 : 港湾から東西南北方向のジャカルタ近郊、および空港周辺
- ・ 詳細 : Table 2.3.18 に市街地道路地図と調査走行回数を示した。

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

出発時に予め輸送車の運転手に行く先を聞き、平均的に方向が散らばるように考慮した。調査車両は、あらかじめ決めて置いた認証点 (主要な交差点、有料道路の降り口) の通過時間、距離を記録した。最後に到着地までの走行時間、距離、平均速度、認証点間平均速度を取りまとめた。

2) 所要時間

調査走行は、午前、午後に分けて実施し、その傾向の差も観察するよう計画した。目的地までの所要時間は巻末のAppendices に結果を記録した。調査結果によれば、午前午後には大きな差は見られず、到達時間も1時間から2時間に分布し、方向別に大きな差は無かった。

一般的に市街を離れるにつれて平均速度が増加し、目的地の近くの有料道路 Interchange を降りた後の一般道路では非常にスピードが遅くなった。

調査成果を次の図にとりまとめた。

1. Figure 2.3.33 : East Direction From Tanjung Priok Port
2. Figure 2.3.34 : South Direction From Tanjung Priok Port
3. Figure 2.3.35 : West Direction From Tanjung Priok Port through Cawang
4. Figure 2.3.36 : West Direction From Tanjung Priok Port through Ancol
5. Figure 2.3.37 : North Area (Near Tanjung Priok Port)
6. Figure 2.3.38 : Approach Roads to Destination after Gate Out from Toll

7. Table 2.3.19: Air Port Cargo

- a) 東行き
港を出発してから有料道路に入るまでの区間では平均時速約20Km/h で、有料道路に入ってから約50Km/h で走行できる。
- b) 南行き
港を出発してから有料道路に入るまでの港湾周辺では平均時速20Km/h で、有料道路では最初45Km/h、市街地を離れるに従い次第にスピードが上昇し60Km/hで走っている。
- c) 西行き (Cawang 経由)
港周辺は上記と同様混雑している。この西行きは、次のケースを含めて、市街地の有料道路を抜けて郊外に向かうことになるが、Cawangを通るこのケースでは、市街地有料道路でスピードが出ない。郊外有料道路では平均50Km/h以上で走ることが出来る。
- d) 西行き (Anchol 経由)
このケースも c) と同様である。Jakarta 市街地の有料道路の混雑が激しい。
- e) Jakarta 市北部 (港湾背後地)
港湾背後のCFS、倉庫、工場への走行調査では、平均25Km/hの平均速度を記録した。特に港湾直背後では平均速度10Km/hというケースも数件あった。
- f) Toll を出たあとの目的地まで
有料道路を出たあとの走行速度は、各地区毎に傾向が異なるが、西の Tangerang, Bitung 地区は平均して道路状況が悪い。また、東のCikarang, Kerawang 地区もスピードが出ない場合 (10Km/h) もある。
- g) 空港周辺
空港から東、南、西方向に調査走行を実施した結果によれば、東、南方向は上記の港湾から出発した調査結果と同様な結果を得たが、空港周辺を含む西側への調査走行は他方向に比べて時間がかかる結果となった。

(9) 総評

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

Note: This concept can also be applied to the Air Cargo process.

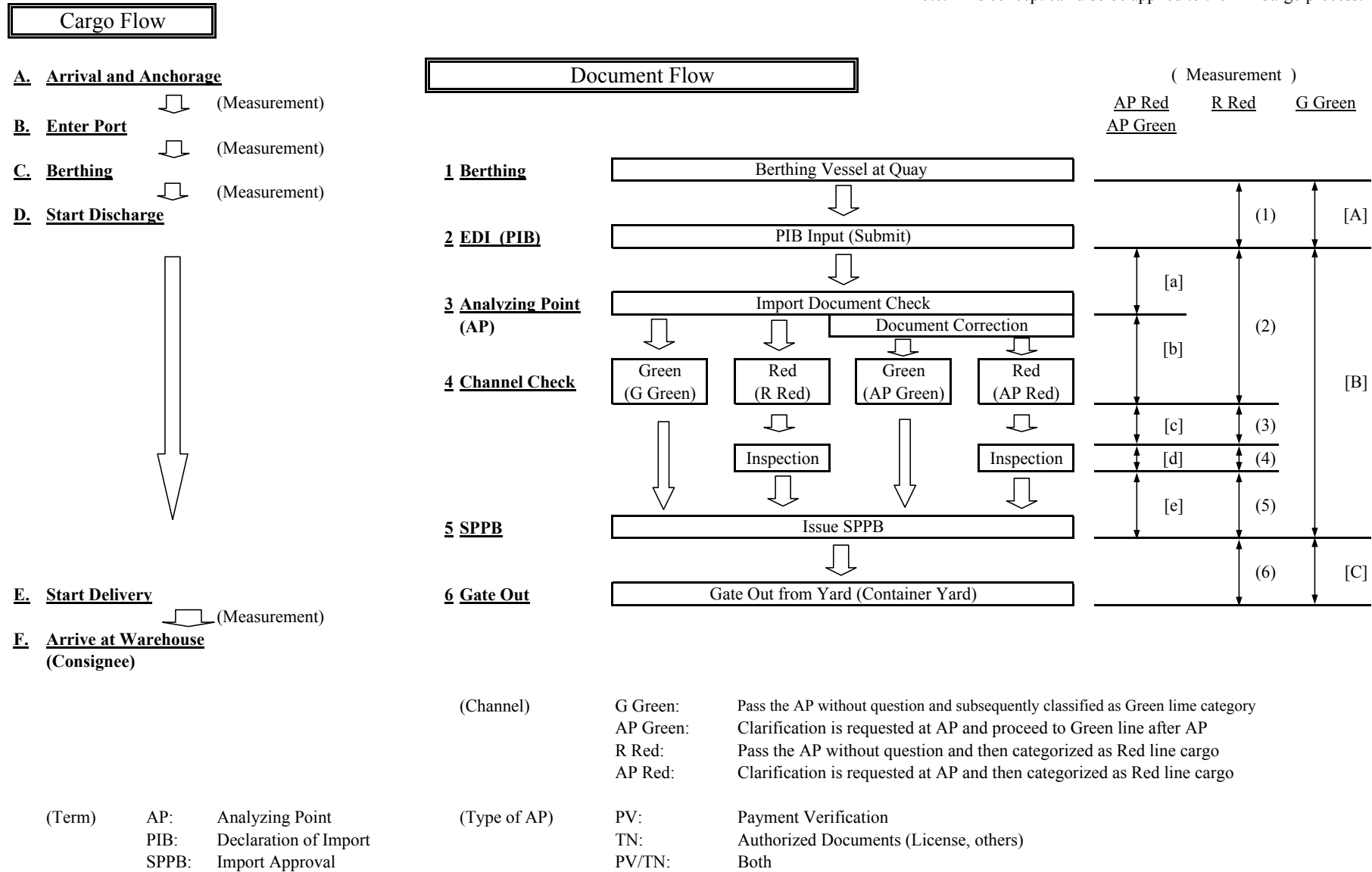


Figure 2.3.5 Measurement of Time Required for Import Process Both Cargo Flow and Document Flow

Arrival Data of Container Vessel

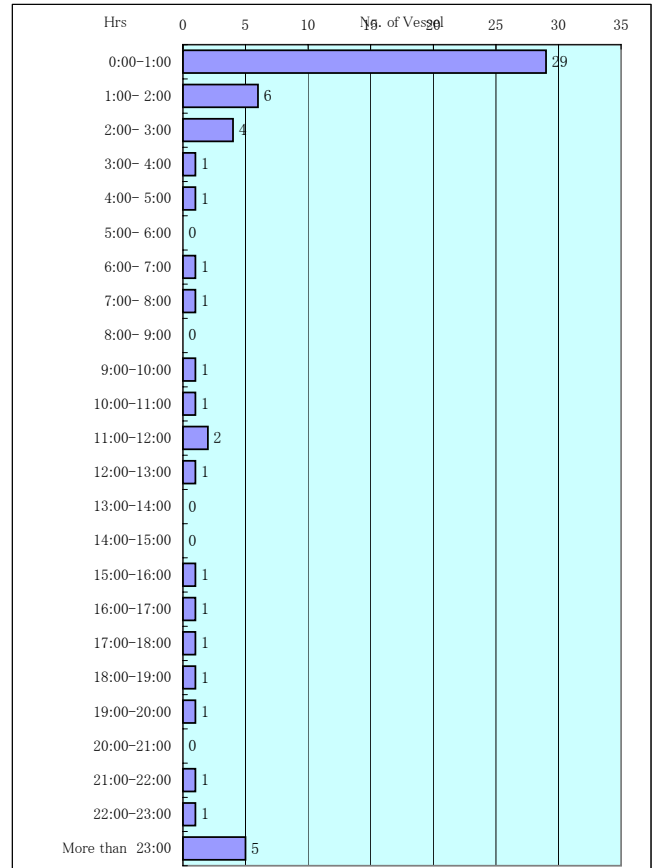
Survey Period: 15th June to 28th June 2004 Total No. of Vessel: 60 Ships
 Port: Tanjung Priok Berth: JICT 1

Waiting Time at Anchorage before Enter Port

Time	No. of Vessel	Ratio	Accumulation
0:00-1:00	29	0.48	0.48
1:00- 2:00	6	0.10	0.58
2:00- 3:00	4	0.07	0.65
3:00- 4:00	1	0.02	0.67
4:00- 5:00	1	0.02	0.68
5:00- 6:00	0	0.00	0.68
6:00- 7:00	1	0.02	0.70
7:00- 8:00	1	0.02	0.72
8:00- 9:00	0	0.00	0.72
9:00-10:00	1	0.02	0.73
10:00-11:00	1	0.02	0.75
11:00-12:00	2	0.03	0.78
12:00-13:00	1	0.02	0.80
13:00-14:00	0	0.00	0.80
14:00-15:00	0	0.00	0.80
15:00-16:00	1	0.02	0.82
16:00-17:00	1	0.02	0.83
17:00-18:00	1	0.02	0.85
18:00-19:00	1	0.02	0.87
19:00-20:00	1	0.02	0.88
20:00-21:00	0	0.00	0.88
21:00-22:00	1	0.02	0.90
22:00-23:00	1	0.02	0.92
More than 23:00	5	0.08	1.00
Total	60		

Min (Hrs) : 0:00
 Max (Hrs) : 34:30
 AVERAGE: 6:32

Figure 2.3.6 Waiting Time at Anchorage before Enter Port

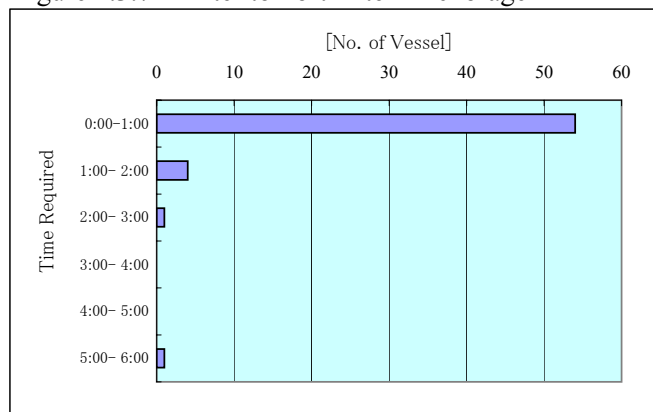


Enter to Port from Anchorage to Berth

Time	No. of Vessel	Ratio	Accumulation
0:00-1:00	54	0.90	0.90
1:00- 2:00	4	0.07	0.97
2:00- 3:00	1	0.02	0.98
3:00- 4:00	0	0.00	0.98
4:00- 5:00	0	0.00	0.98
5:00- 6:00	1	0.02	1.00
Total	60		

Min (Hrs) : 0:45
 Max (Hrs) : 6:00
 AVERAGE : 1:08

Figure 2.3.7 Enter to Port After Anchorage



Arrival Data of Container Vessel

Berth: JICT 1

Survey Period: 15th June to 28th June 2004

Total No. of Vessel: 60 Ships

Start Discharge Operation after Berthing

Time	No. of Vessel	Ratio	Accumulation
0:00-1:00	43	0.72	0.72
1:00-2:00	10	0.17	0.88
2:00- 3:00	3	0.05	0.93
3:00- 4:00	1	0.02	0.95
4:00- 5:00	2	0.03	0.98
5:00- 6:00	0	0.00	0.98
6:00- 7:00	0	0.00	0.98
7:00- 8:00	0	0.00	0.98
8:00- 9:00	0	0.00	0.98
9:00-10:00	0	0.00	0.98
10:00-11:00	0	0.00	0.98
11:00-12:00	0	0.00	0.98
24:00>	1	0.02	1.00
total	60		

Min (Hrs) : 0:00
 Max (Hrs) : 23:30
 AVERAGE : 1:12

Figure 2.3.8 Start Discharge Operation after Berthing

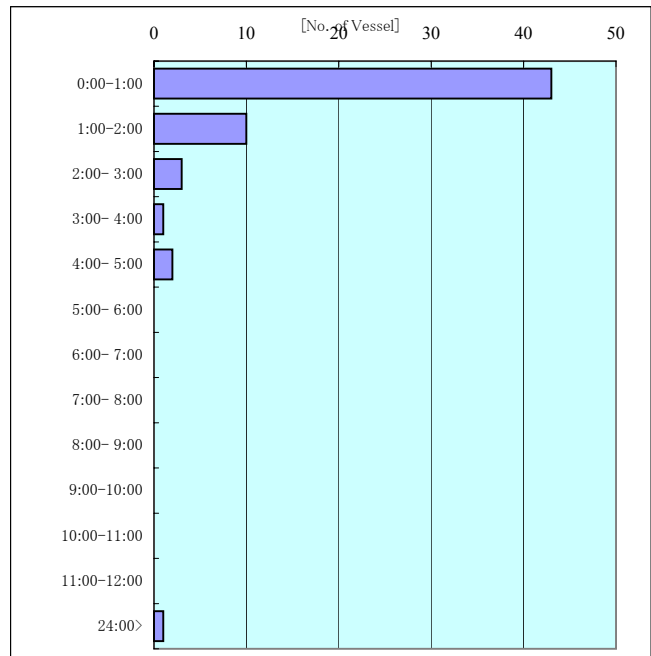
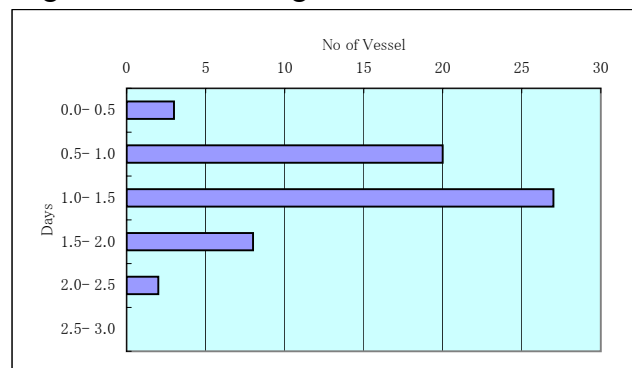


Table V4 Operation Time

Days	No. of Vessel	Ratio	Accumulation
0.0- 0.5	3	0.05	0.05
0.5- 1.0	20	0.33	0.38
1.0- 1.5	27	0.45	0.83
1.5- 2.0	8	0.13	0.97
2.0- 2.5	2	0.03	1.00
2.5- 3.0	0	0.00	1.00
Total	60		

Min (hrs) : 7:10
 Max (Hrs) : 57:30
 AVERAGE : 27:29

Figure 2.3.9 Berthing Time of Container Vessel



Measurement of Required Days for Processing Import Container in the Container Yard

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

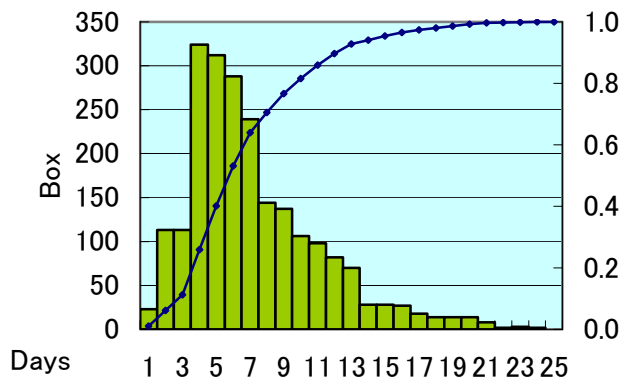


Figure 2.3.10 After Berthing to Gate Out

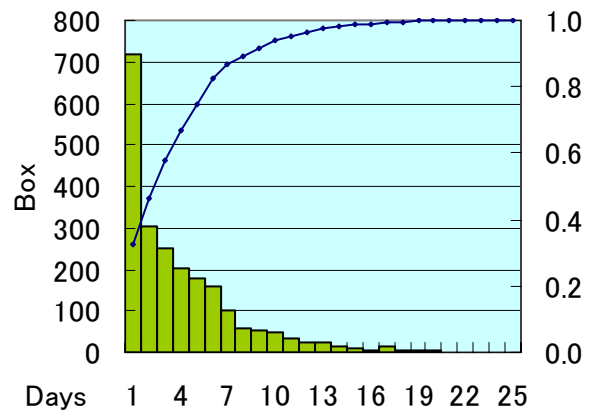


Figure 2.3.11 After Berthing to PIB Submit

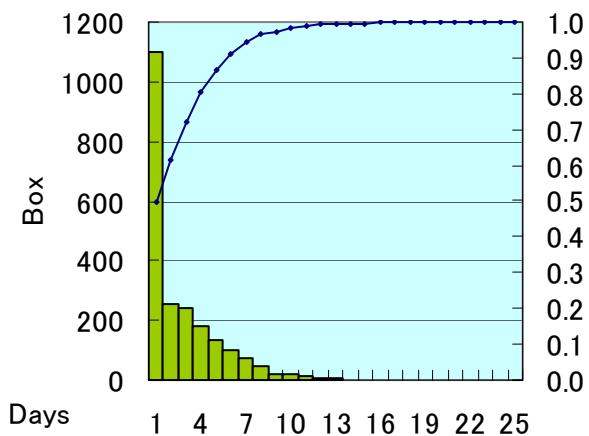


Figure 2.3.12 After PIB Submit to Issue SPPB

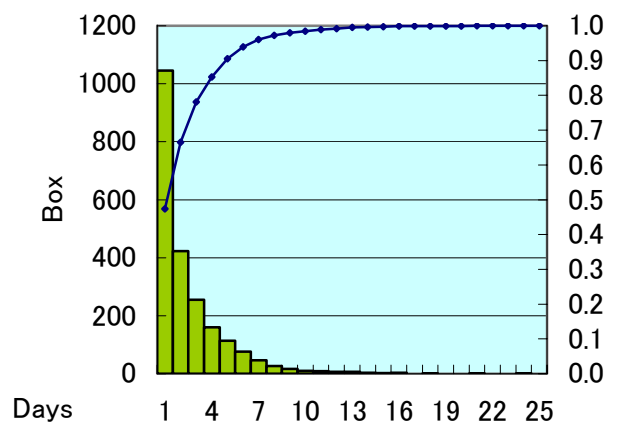


Figure 2.3.13 After Issue SPPB to Gate Out

Legend PIB (one container box)

----- Cumulative (%)

Table 2.3.5 Total Sample of FCL Import and Export

Sample: **FCL Import**

Date : 15th June to 28th June 2004

Place : JICT 1

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

[Unit ; Container]

Sample: **FCL Export**

Sample: 23rd June to 29th June 2004

Place: JICT 1

Date	Day		Sample
Jun-04			
23rd	Wed	AM	43
23rd	Wed	PM	41
24th	Thu	AM	48
24th	Thu	PM	41
25th	Fri	AM	55
25th	Fri	PM	42
26th	Sat	AM	38
26th	Sat	PM	46
27th	Sun	AM	4
27th	Sun	PM	3
28th	Mon	AM	43
28th	Mon	PM	39
29th	Tue	AM	51
29th	Tue	PM	50
Total			544

[Unit ; Container]

Figure 2.3.14 Details of Clearance Process - PIB Submitted within one Day after Berthing
(Base Data: After Berthing to Gate Out)

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

Days	Total Sample	PIB Submitted within One Day after Berthing	More than One Day
Kept in CY	Discharge at Berth to PIB		
(Days)	(Box)	(Box)	Ratio
1	23	22	0.96
2	113	102	0.90
3	113	72	0.64
4	324	164	0.51
5	312	130	0.42
6	288	86	0.30
7	239	69	0.29
8	144	29	0.20
9	137	12	0.09
10	106	11	0.10
11	98	9	0.09
12	82	5	0.06
13	70	3	0.04
14	28	0	0.00
15	28	2	0.07
16	27	0	0.00
17	18	0	0.00
18	14	0	0.00
19	14	0	0.00
20	14	0	0.00
21	8	0	0.00
22	2	1	0.50
23	3	0	0.00
24	2	0	0.00
25	0	0	
Total	2,207	717	0.32

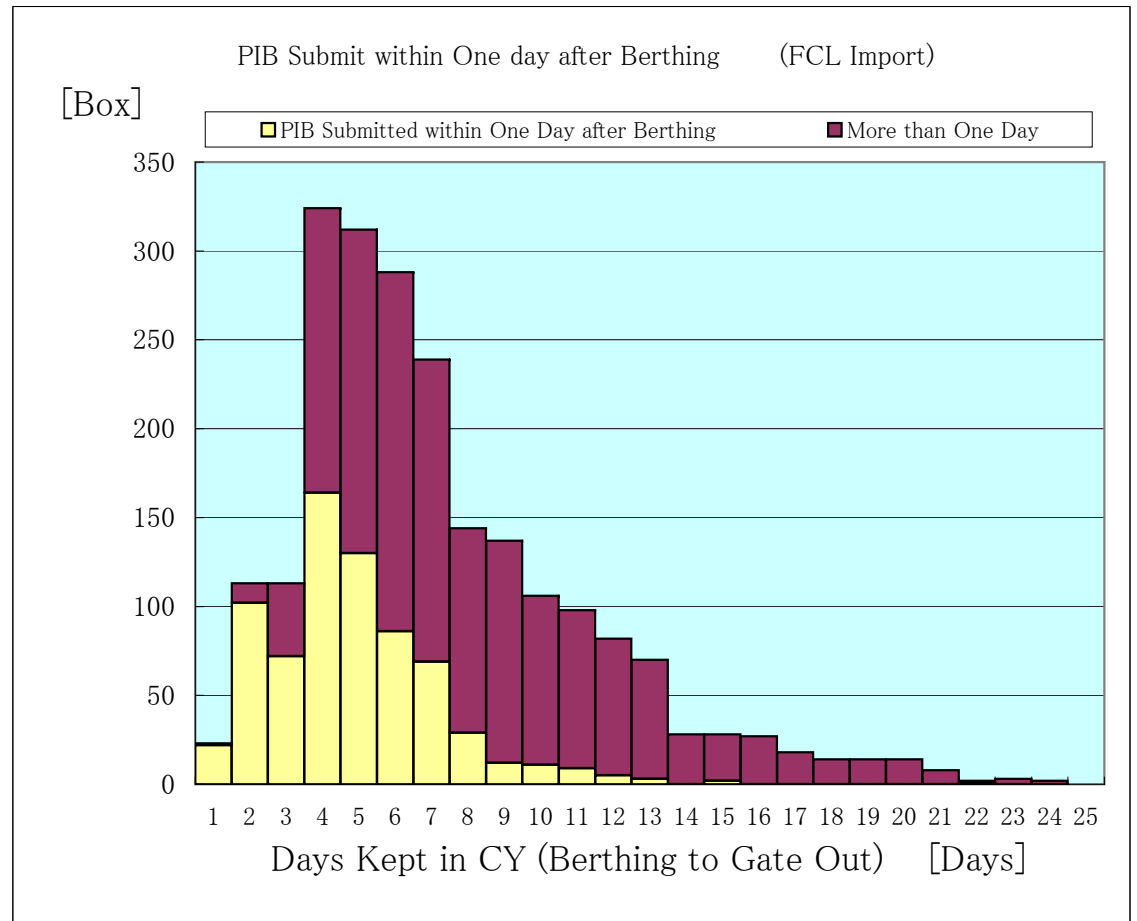
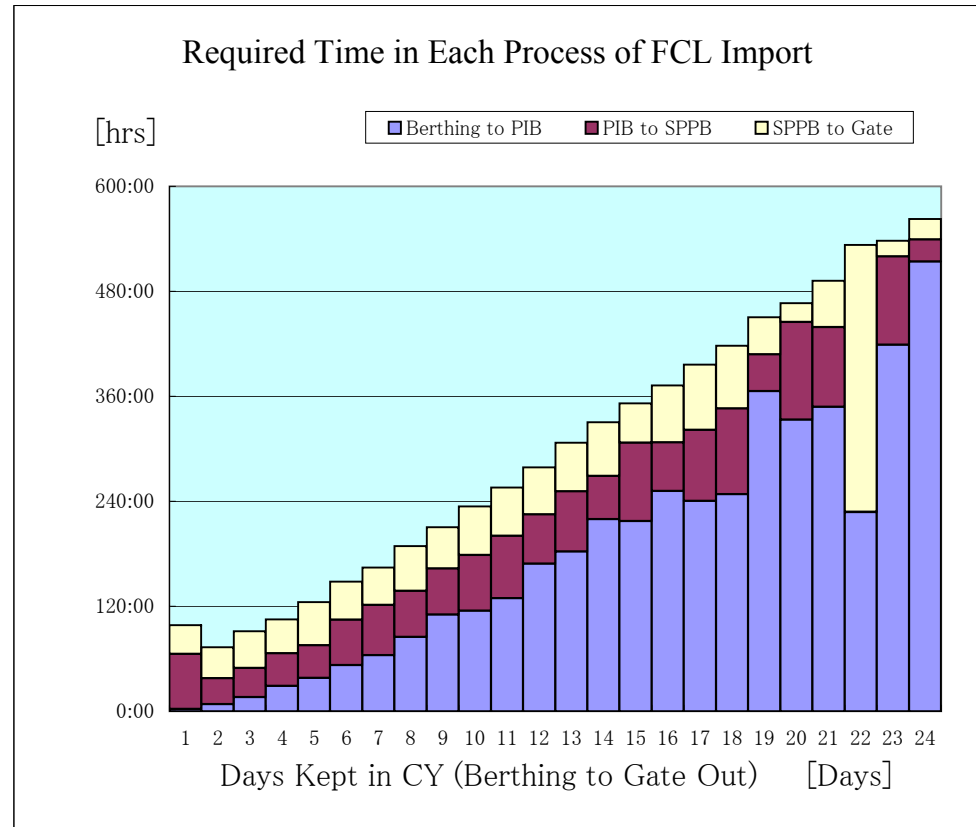


Figure 2.3.15 Required Time in Each Clearance Process of FCL Import

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

		A-B	B-C	C-D	A-D
Days	No. of Box	Berthing to PIB	PIB to SPPB	SPPB to Gate	Berth to Gate
(day)		(hrs)	(hrs)	(hrs)	(hrs)
in CY		Berthing to PIB	PIB to SPPB	SPPB to Gate	Berth to Gate
1	23	2:26	62:56	32:55	98:17
2	113	8:08	29:30	35:23	73:02
3	113	16:14	32:59	42:04	91:18
4	324	28:46	37:35	38:37	104:59
5	312	38:09	37:07	49:22	124:39
6	288	52:31	51:58	43:30	147:59
7	239	63:58	57:22	42:48	164:10
8	144	84:46	52:44	51:19	188:50
9	137	110:35	52:26	47:15	210:16
10	106	115:03	63:31	55:32	234:06
11	98	129:03	71:17	55:23	255:43
12	82	168:44	56:18	53:48	278:52
13	70	182:25	69:04	55:25	306:55
14	28	219:30	49:25	61:30	330:27
15	28	217:08	89:47	44:57	351:52
16	27	251:33	55:53	64:57	372:25
17	18	240:30	81:04	74:48	396:23
18	14	248:09	97:51	71:49	417:50
19	14	365:50	42:06	42:29	450:25
20	14	333:17	111:25	21:43	466:26
21	8	348:02	90:50	53:20	492:14
22	2	227:40	0:19	305:13	533:12
23	3	419:02	100:57	17:55	537:54
24	2	514:11	25:08	23:11	562:32
	2207				
Total time		175405:13	110370:45	102785:58	388561:56
Average (Hrs)		79:28	50:00	46:34	176:03
Average (days)		3.31	2.08	1.94	7.34

A: Berthing B: PIB Submit C: Issue SPPB D: Gate Out



PIB: Import Declaration
 SPPB: Approval of Import

Survey: 15th June to 28th June 2004
 Place: JICT 1

Required Time for Customs Clearance Process - FCL Import

Case: After Submission of PIB to Issue SPPB

Survey: 15th June to 28th June 2004

Place: JICT 1

Channel	No Trouble at Analyzing Point (AP)		Document check at Analyzing Point (AP)		Total (PIB)
	Green	Red	Green	Red	
(Symbol)	(G Green)	(R Red)	(AP Green)	(AP Red)	
Sample PIB (No.)	568	498	456	685	2207
(%)	25.7%	22.6%	20.7%	31.0%	100.0%
Average Time (hrs)	0:33	77:28	21:59	100:43	

Figure 2.3.16 Percentage of Different Channel for Import FCL

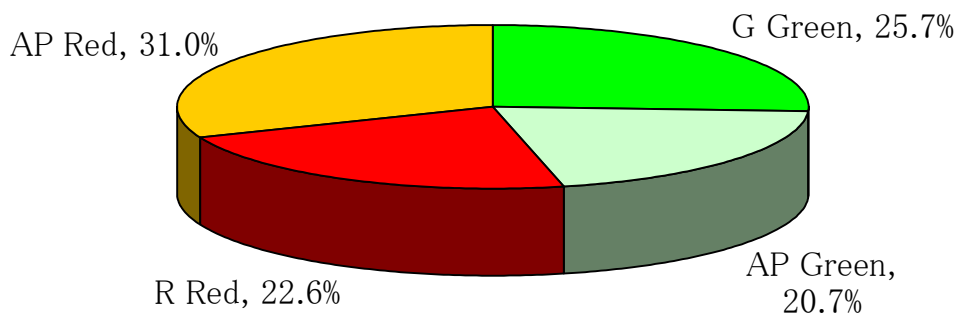
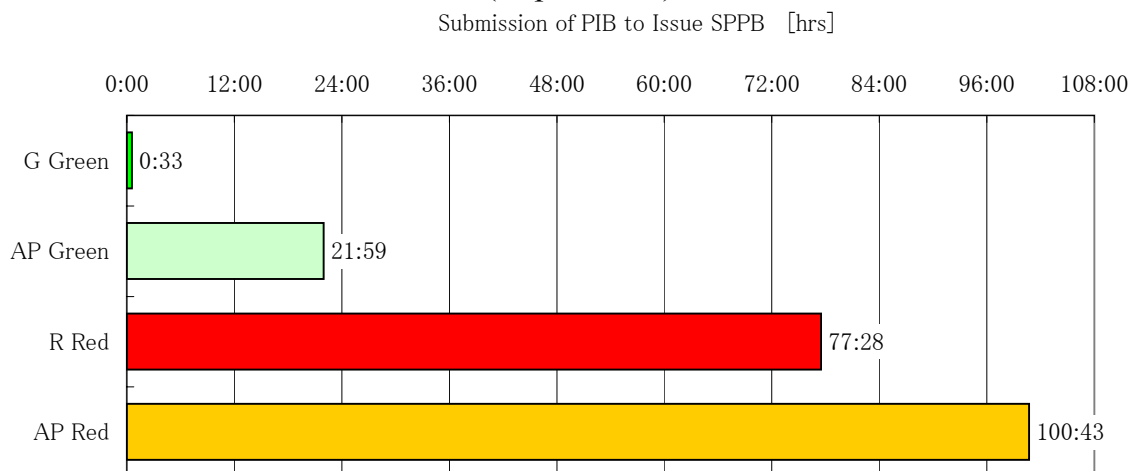


Figure 2.3.17 Average Required Time for Customs Process (Import FCL)



Average Required Time from Discharge at Berth to Gate Out

Cargo : FCL Import
 Survey Carried Out: 15th June to 28th June 2004
 Place: JICT 1

Description		Clearance Procedure			
		[A]	[B]	[C]	
		Discharge at Berth to Unit	PIB Submission to Issue SPPB	Issue SPPB to Gate Out	Total Berth to Gate Out
Green Channel	Time (hrs)	83:12	0:33	73:12	156:57
	Time (days)	3.47	0.02	3.05	6.54
Red Channel	Time (hrs)	77:37	77:28	34:42	189:47
	Time (days)	3.23	3.23	1.45	7.91
Analyzing Point (AP) and Green	Time (hrs)	78:50	21:59	56:13	157:02
	Time (days)	3.28	0.92	2.34	6.54
Analyzing Point (AP) and Red	Time (hrs)	78:09	100:43	26:39	205:31
	Time (days)	3.26	4.20	1.11	8.56

Figure 2.3.18 Average Required Days from Discharge at Berth to Gate Out (FCL Import)

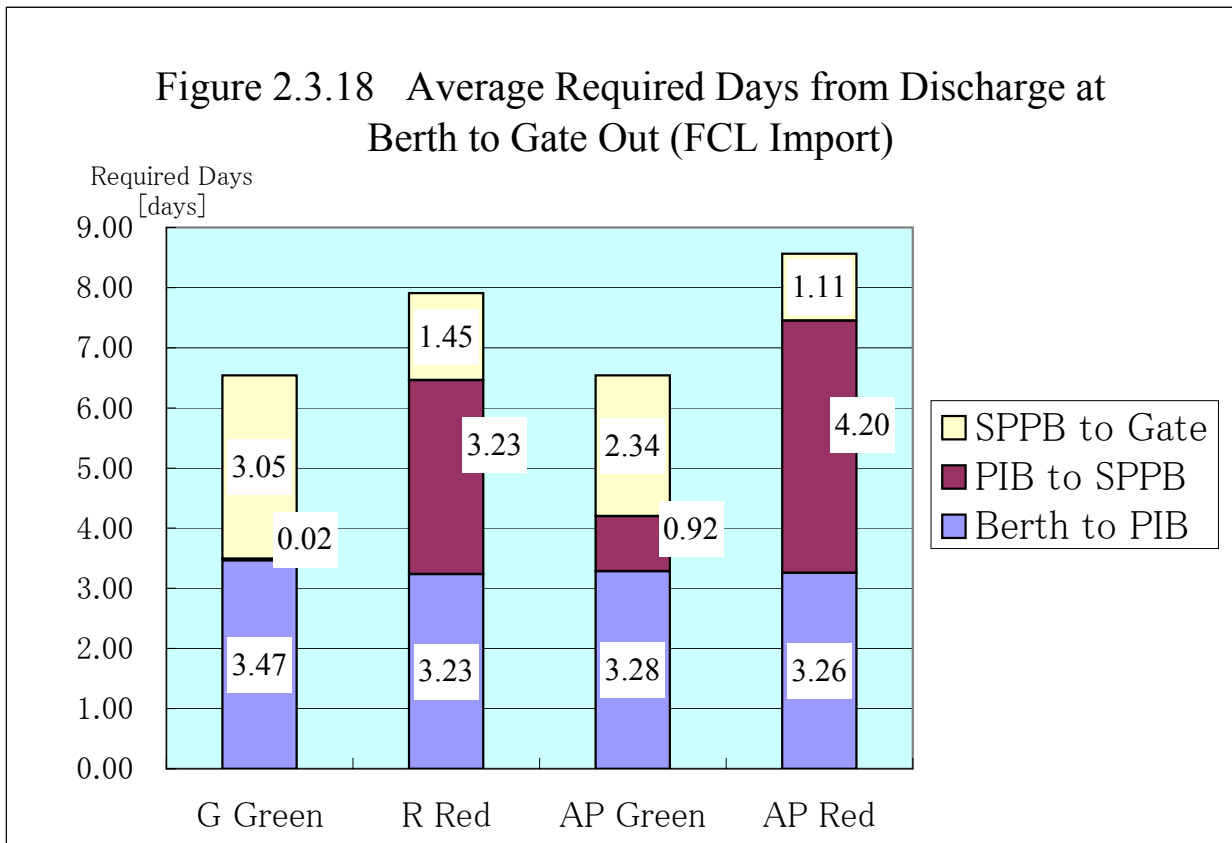
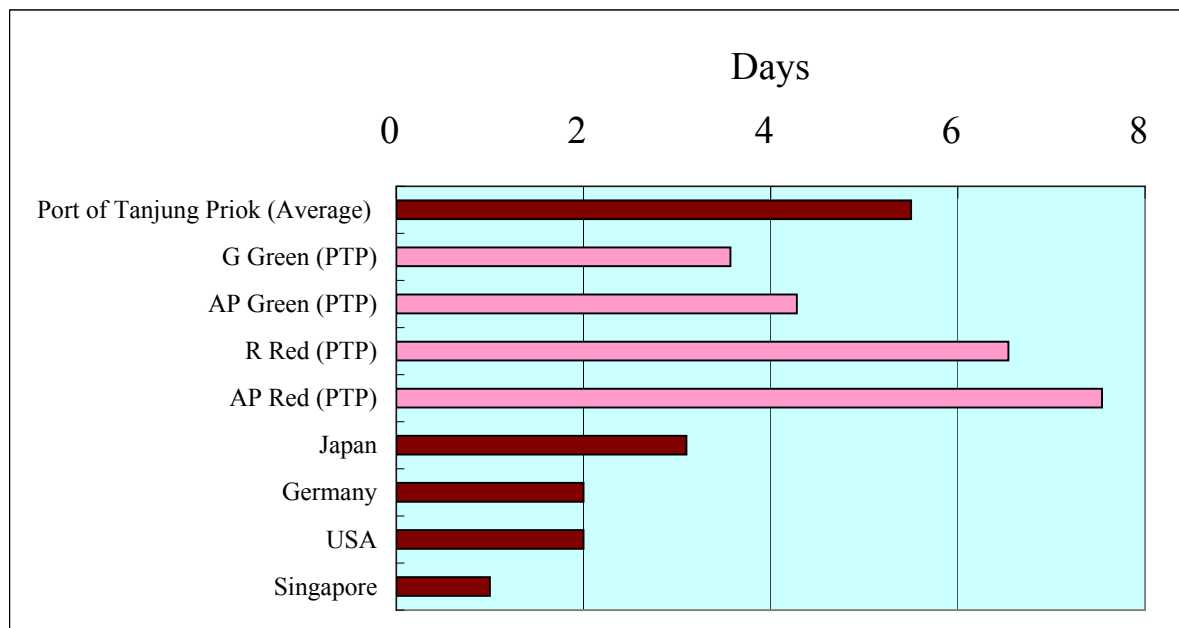


Figure 2.3.19 Comparison for Lead Time of Container Import

Lead Time : After Vessel Arrival at Port to Issuance of Import Approval



Source: Port of Tanjung Priok (PTP) : Spot Survey by the Study Team, 2004
 Other Countries : MLIT (Ministry of Land Infrastructure and Transport) of Japan, 2003

No.	Nation (Port)	Lead Time (days)	Remarks
1	Port of Tanjung Priok (Average)	5.5	Spot Survey by the Team (2004)
	G Green (PTP)	3.6	
	AP Green (PTP)	4.3	
	R Red (PTP)	6.5	
	AP Red (PTP)	7.5	
2	Japan	3.1	Data Source: MLIT of Japan (2003)
3	Germany	2.0	
4	USA	2.0	
5	Singapore	1.0	

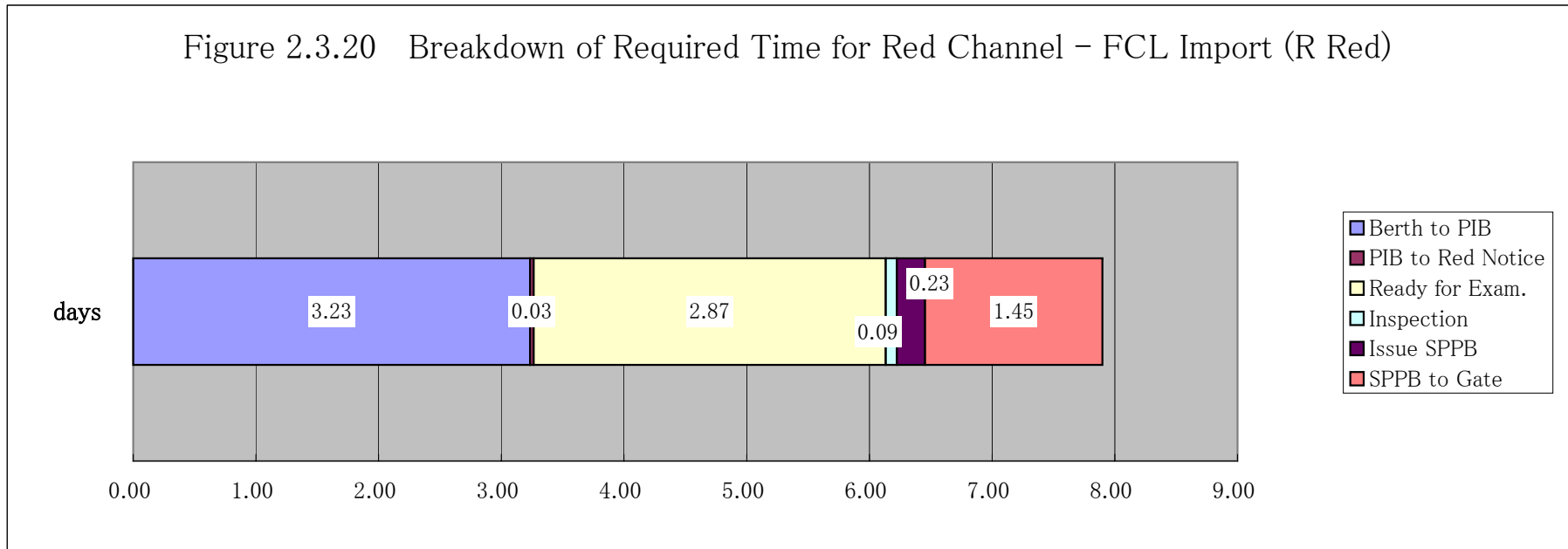
MLIT: Ministry of Land Infrastructure and Transport of Japan

Breakdown of Required Time for Import Process (FCL) through Red Channel

Cargo : FCL Import
 Survey Carried Out: 15th June to 28th June 2004
 Place: JICT 1

Description	Red Channel						
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Procedure	Discharge at Berth	Submission of PIB	Notice of Red	Start Inspection	Completion of Inspect	Issue SPPB	Total time
	to	to	to	to	to	to	
	Submission of PIB	Notice of Red	Preparation of Inspect.	Completion of Inspect	Issue SPPB	Gate Out	
Time Required (hrs)	77:37	0:49	68:48	2:16	5:32	34:42	189:44
Time Required (days)	3.23	0.03	2.87	0.09	0.23	1.45	7.91

Figure 2.3.20 Breakdown of Required Time for Red Channel – FCL Import (R Red)



Breakdown of Required Time for Document Clearance Process (Case for Analyzing Point)

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

Category	No. of Sample	Document Clearance Procedure (hrs)					
		[a]	[b]	[c]	[d]	[e]	[f]
		From: PIB Submit	Docum't Request	Green/Red Notice	Exam. Ready	Red Clear	Total
		To: Docum't Request	Docum't Accept	Prepare for Exam.	Red Clear	Issue SPPB	
1. Green Channel							
G Green	568						0:33
PV Green	116	1:06	14:11		0:00		15:17
TN Green	272	0:56	3:57		17:52		22:46
PV/TN Green	68	14:08	3:03		13:06		30:17
2. Red Channel							
R Red	498		0:49	68:48	2:16	5:32	77:28
PV Red	170	0:17	8:25	59:08	7:56	13:56	89:44
TN Red	366	0:55	2:49	84:34	8:10	13:39	110:09
PV/TN Red	149	8:18	2:48	67:12	3:19	8:23	90:02
Total	2207						

Figure 2.3.21 Breakdown of Required Time for Document Clearance Process - PIB to Analyzing Point Exam. (Green - FCL Import)

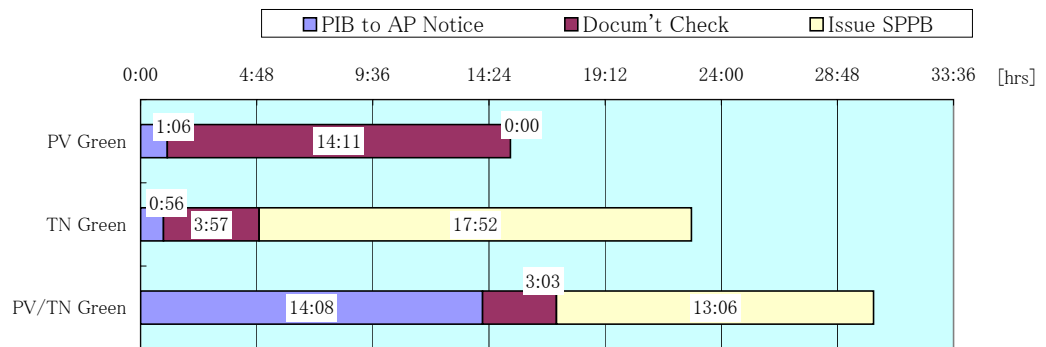
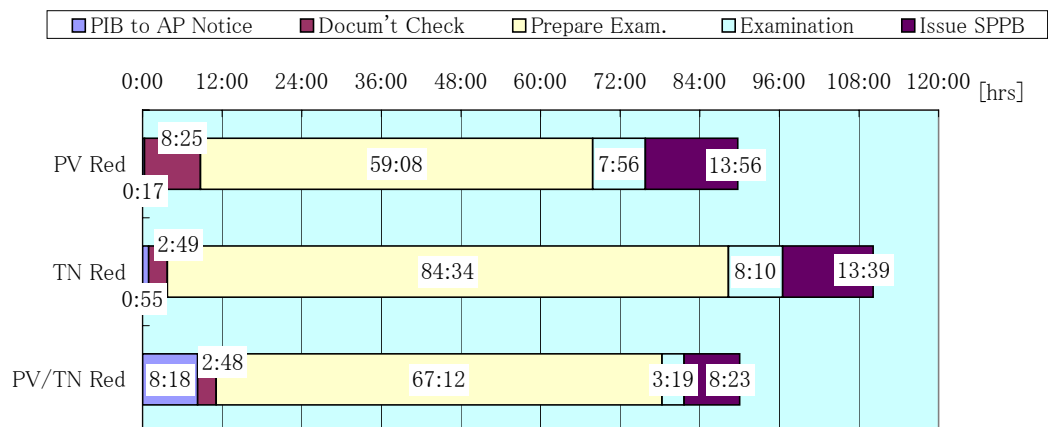


Figure 2.3.22 Breakdown of Required Time for Document Clearance Process - PIB to Analyzing Point Exam. and Red Inspection (Red - FCL Import)



Average Time of Customs Clearance Process for FCL Import in Different Cargo Item

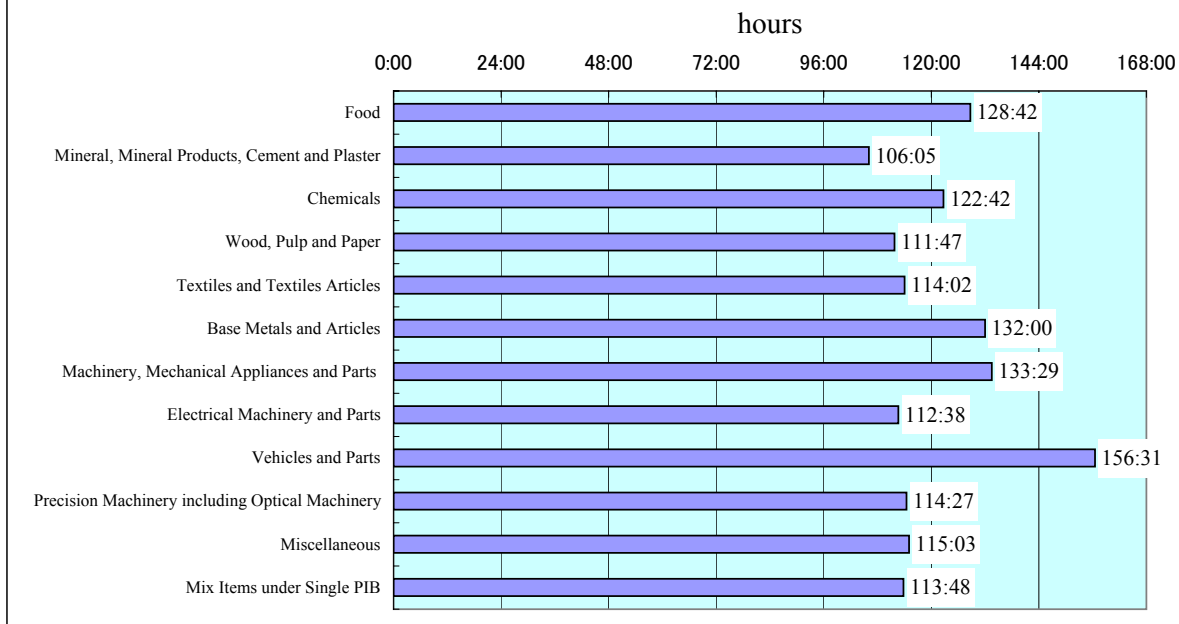
Data: After PIB Submit to Issue SPPB (Red Channel Case)

Survey: 15th June to 28th June 2004

Place: JICT 1

No.	Import Cargo Items	Red Channel		Analyzing Point		Average		Ratio
		No.of PIB	Average Time (hrs)	No.of PIB	Average Time (hrs)	No.of PIB	Average Time (hrs)	
1	Food	2	132:52	26	128:23	28	128:42	121
2	Mineral, Mineral Products, Cement and Plaster	26	105:10	3	113:57	29	106:05	100
3	Chemicals	16	109:13	23	132:05	39	122:42	116
4	Wood, Pulp and Paper	3	89:00	3	134:34	6	111:47	105
5	Textiles and Textiles Articles	2	106:09	5	117:11	7	114:02	107
6	Base Metals and Articles	5	97:13	6	160:59	11	132:00	124
7	Machinery, Mechanical Appliances and Parts	10	157:16	17	119:29	27	133:29	126
8	Electrical Machinery and Parts	8	119:32	10	107:07	18	112:38	106
9	Vehicles and Parts	1	291:11	7	137:17	8	156:31	148
10	Precision Machinery including Optical Machinery	2	95:35	2	133:20	4	114:27	108
11	Miscellaneous	1	50:54	9	122:10	10	115:03	108
12	Mix Items under Single PIB	17	107:35	37	116:39	54	113:48	107
	Average	93	114:01	148	124:27	241	120:26	

Figure 2.3.23 Average Time for Customs Clearance Process of FCL Import in Different Cargo Item (Red Channel Case)



Required Days for Import Process at CFS - Import LCL

Cargo: LCL Import

Survey: 18th June to 15th July 2004

Place: Private CFS (PT. PUNINAR, PT. DWIPA, PT. MASAJI)

No. of Sample: Total 350 PIB

Days in CFS	No. (PIB)	Ratio	Accum Ratio
1	30	0.09	0.09
2	56	0.16	0.25
3	53	0.15	0.40
4	25	0.07	0.47
5	27	0.08	0.55
6	28	0.08	0.63
7	34	0.10	0.72
8	26	0.07	0.80
9	19	0.05	0.85
10	6	0.02	0.87
11	7	0.02	0.89
12	6	0.02	0.91
13	9	0.03	0.93
14	3	0.01	0.94
15	10	0.03	0.97
16	1	0.00	0.97
17	0	0.00	0.97
18	0	0.00	0.97
19	0	0.00	0.97
20>	10	0.03	1.00
Total	350	1.00	

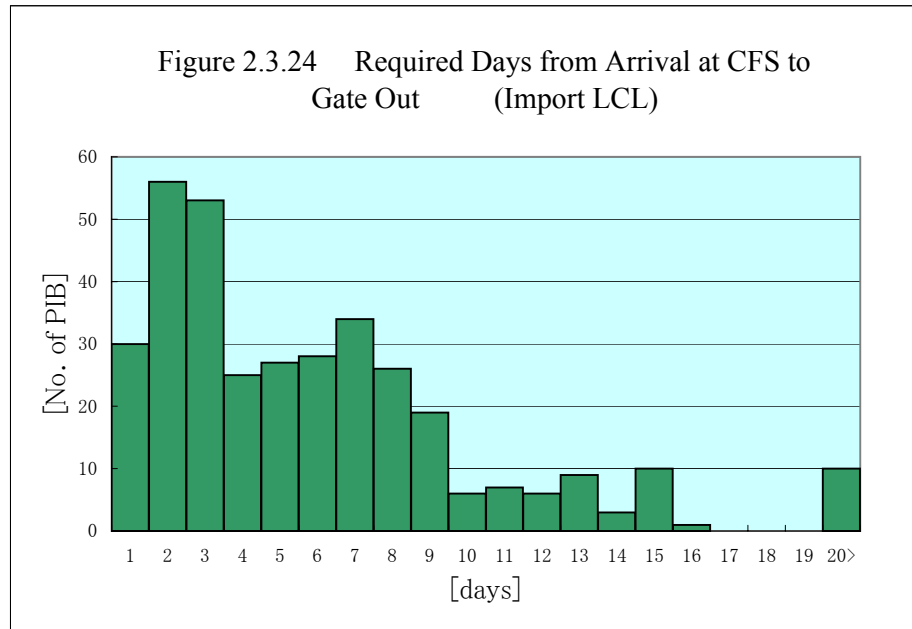


Table 2.3.6 Average Time Required in Each Process of LCL Cargo at CFS

Unit : Hour: Minutes

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

Table 2.3.7 General Cargo Ships Arrived from Abroad

Survey: 14th June to 1st July 2004
 Place: Tanjung Priok Port
 No. of Ships: 22 ships

Color : Sample Ship

No.	Name of Vessel	Ship Arrival								Anchor Time	Approach to Berth	
		PPKB No.	from		(A) Arrival time		(B) Tug Service Start time		(C) Berthing time			
			Port	Country	Day	Time	Day	Time	Day	Time	B - A (Hrs)	C - B (Hrs)
1	Hiya Builder	109136	Male	Maldives	6/14/04	10:00	6/15/04	14:30	6/15/04	15:30	0:00	1:00
2	Orchid Sea	109094	Singapore		6/16/04	6:00	6/16/04	6:00	6/16/04	7:00	3:00	1:00
3	Liang Shan	109045	Xingang	PRC	6/16/04	12:00	6/16/04	13:00	6/16/04	14:00	2:00	1:00
4	Thor Sky	109158	Surabaya		6/16/04	14:00	6/16/04	14:00	6/16/04	15:00	0:00	1:00
5	Gold Menam, MV	109381	Kobe	Japan	6/18/04	18:00	6/18/04	18:00	6/18/04	19:00	0:00	2:00
6	ASIAN ROBIN	109453	YOKOHAMA	JAPAN	6/19/04	3:00	6/19/04	6:00	6/19/04	7:00	1:30	1:00
7	Dewi Laksmi	109715	Port Kelang	Malaysia	6/20/04	7:00	6/20/04	7:00	6/20/04	8:00	0:30	1:00
8	Ceren Urkmez	109758	Kuching	Sarawak	6/20/04	13:00	6/20/04	13:00	6/20/04	15:00	46:30	1:00
9	Luna Azul, MV	109683	Singapore		6/21/04	3:00	6/21/04	5:00	6/21/04	6:00	0:00	1:00
10	Shan Furyu	109550	Singapore		6/21/04	22:00	6/21/04	22:00	6/21/04	23:00	0:00	1:00
11	GIGA TRANS	110098	PORT KELANG	MALAYSIA	6/23/04	4:30	6/23/04	6:00	6/23/04	7:00	0:00	1:30
12	SINAR KUDUE	110107	SEMARANG	JATENG	6/23/04	17:00	6/23/04	17:30	6/23/04	18:30	0:00	1:00
13	Nozomi	110142	Guangzhou/ Canton	PRC	6/23/04	17:30	6/25/04	16:00	6/25/04	17:00	0:00	1:00
14	WAKATO	110264	SINGAPORE		6/24/04	7:00	6/24/04	7:00	6/24/04	8:00	1:00	1:00
15	Jiang Xi Guan	110250	Lianyungang	PRC	6/24/04	18:30	6/24/04	18:30	6/24/04	19:30	0:00	1:00
16	Thor Orchid	110253	Samarinda		6/25/04	2:00	6/25/04	2:00	6/25/04	3:00	1:00	1:00
17	KOCHI ACE	110726	TOYKO	JAPAN	6/27/04	18:00	6/27/04	18:00	6/27/04	19:30	0:00	1:00
18	Cape Moreton	110631	Port Moresby	PNG	6/28/04	14:00	6/28/04	14:00	6/28/04	15:00	28:30	1:00
19	CENTURY OAK	110839	MALACCA	MALAYSIA	6/29/04	7:00	6/29/04	7:00	6/29/04	8:00	0:00	1:00
20	Cape York	110972	Singapore		6/30/04	6:00	6/30/04	7:00	6/30/04	8:00	0:00	1:00
21	Houston	110958	Darwin	Australia	6/30/04	15:00	6/30/04	15:00	6/30/04	16:00	0:00	1:00
22	Shan Furyu	111090	Singapore		7/1/04	6:00	7/1/04	6:00	7/1/04	7:00	0:00	1:00

Observations

1. Anchorage: Normal waiting time was less than 3 hours, however 2ships, No.8 and No. 18, were anchored 46 hrs and 28 hrs respectively.
2. Entrance Channel: Approach times of 1 to 2 hrs from the anchorage to berths were taken by all ships.

Import of General Cargo

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

Table 2.3.8 Cargo Flow - after Berthing to Gate Out

Unit : Hours

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

Table 2.3.9 Document Flow - PIB Submit to Issue SPPB

(1) AP Green Case

Sample; 34 Cases

Unit : Hours

No.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Steps	Berthing	PIB Submit	AP Request	AP Clear	Channel Check	Total
	to	to	to	to	to	(2) to (5)
	PIB Submit	AP Request	AP Clear	Channel Check	Issue SPPB	(PIB to SPPB)
Average Time	- 29:57	1:28	5:08	27:34	0:00	29:18
Remarks	PIBs were submitted before Berthing				All cases were judged as Green	

AP Request: Analyzing Point requests to resubmit the necessary documents.

AP Clear: All documents including payment evidence are accepted.

Channel Check: PIB is checked whether Green or Red Category.

(2) AP Red Channel Case

Sample; 02 cases

Unit : Hours

No.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Steps	Berthing	PIB Submit	AP Request	AP Clear	Channel Check	Total
	to	to	to	to	to	(2) to (5)
	PIB Submit	AP Request	AP Clear	Channel Check	Issue SPPB	(PIB to SPPB)
Excavator (5 units)	- 68:39	2:00	0:56	68:12	119:23	190:32
Excavator (1 unit)	- 66:42	0:03	0:03	70:10	434:58	505:15
Remarks	PIBs were submitted before Berthing				Red Channel	

Table 2.3.10 Requires Days for Export Process - FCL

Survey: 23rd June to 29th June 2004
 Place: Tanjung Priok Port
 Terminal: JICT 1

Case	Description	Unit	Days Required after Submission of PEB to JICT Gate In										Total	%	
		Day	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Case A	Correction of Document is requested	PEB	30	17	11	8	2	0	0	0	0	0	0	68	12.5%
Case B	Document is satisfied without Correction	PEB	327	67	36	19	12	11	4	0	0	0	0	476	87.5%
	Total	PEB	357	84	47	27	14	11	4	0	0	0	544		
	(%)		65.6	15.4	8.6	5.0	2.6	2.0	0.7	0.0	0.0	0.0	100.0		
	Cumulative (%)		65.6	81.1	89.7	94.7	97.2	99.3	100.0	100.0	100.0	100.0			

Note: All containers were loaded within 24 hours after Gate In.
 PEB: Export Declaration Form

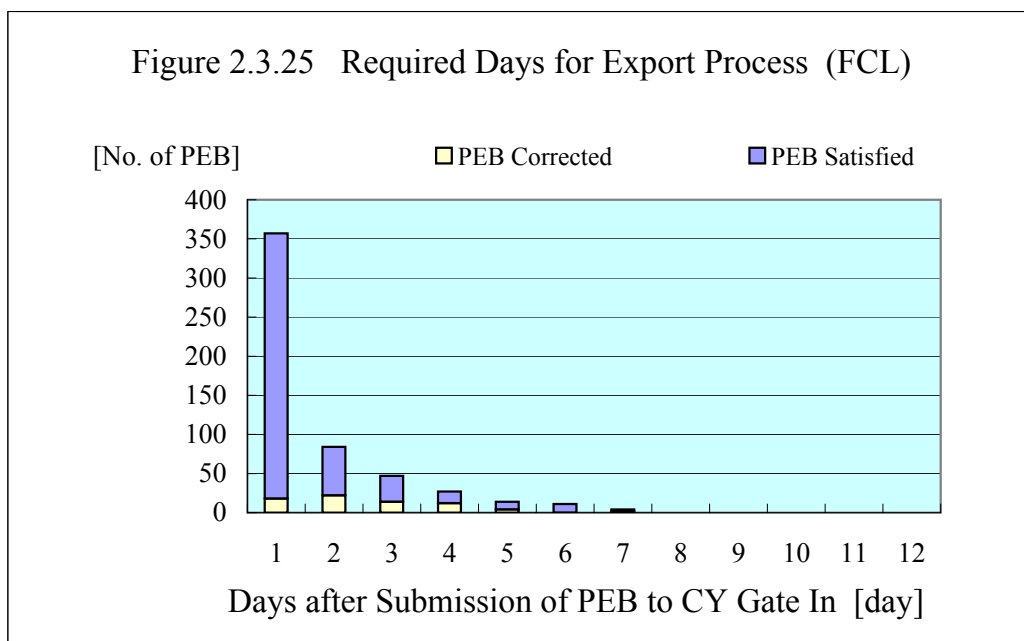


Table 2.3.11 Details of Required Time for Customs Clearance Process

After submission of PEB to Issue the Approval for Export (Unit; Hrs)

Case	Description	Average	Min	Max
Case A	Correction of Document is requested	47:22	4:04	148:54
Case B	Documents are satisfied without Correction	24:12	1:06	146:10
Case	Average	27:16	1:06	148:54

Table 2.3.12 Sample 1 (Air Cargo - Import) - Landing to Gate Out

Unit: PIB

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

Table 2.3.13 Sample 2 (Air Cargo - Import) -Document Clearance Procedure

Unit: PIB

Air Line	GA	JL	SQ	TG	Total
Fright No.	411, 415, 417, 488, 831, 880, 881, 889 975 others	725, 713	152, 154, 156, 158, 160, 162, 166, 168, others	413, 433, 665, others	
G Green	152	84	253	99	588
PA green	157	48	280	103	588
Green Sub total	309	132	533	202	1176
R Red	9	5	24	14	52
PA Red	47	11	57	25	140
Red Sub total	56	16	81	39	192
Total	365	148	614	241	1368

Notes:

- 1) Data cover the period of 15th June to 28th June 2004.
- 2) PIB data were supplied by Customs Office of Airport.

Table 2.3.14 Sample 3 (Air Cargo - Export)

Unit: PEB

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

Table 2.3.15 Average Required Days for Import Process of Air Cargo

Cargo : Import Air Cargo
 Survey Carried Out: 22nd June to 30th June 2004
 Place: Soekarno Hatta Airport
 Flight No.: GA880, JAL725, JAL713, SQ158, SQ162, TG413

Days Required (Days)	Green Line (PIB)	Red Line (PIB)	Total (PIB)	Ratio	Cumulat.
1	0	0	0	0.00	0.00
2	132	1	133	0.34	0.34
3	157	5	162	0.41	0.74
4	23	7	30	0.08	0.82
5	22	9	31	0.08	0.90
6	7	8	15	0.04	0.93
7	1	9	10	0.03	0.96
8	1	7	8	0.02	0.98
9	0	5	5	0.01	0.99
10	0	0	0	0.00	0.99
11	0	0	0	0.00	0.99
12	0	0	0	0.00	0.99
13	0	0	0	0.00	0.99
14>	0	3	3	0.01	1.00
Total	343	54	397	1.00	-
(%)	0.86	0.14	1.00	-	-

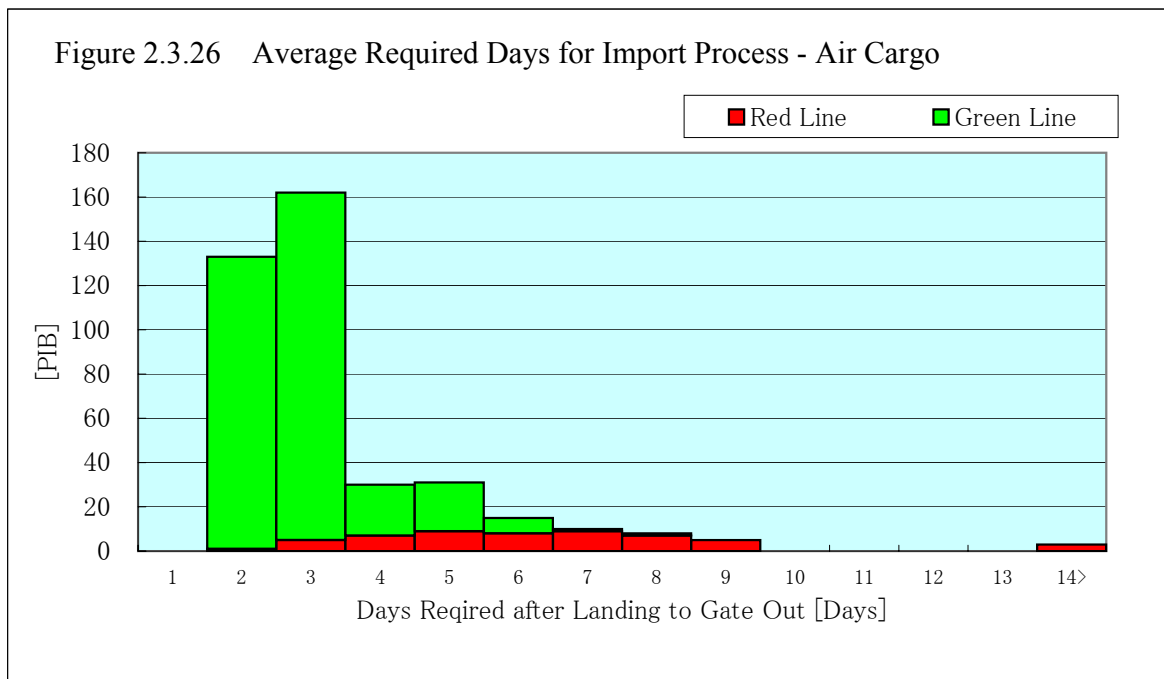


Table 2.3.16 Average Required Time in Each Process of Air Cargo Import

Cargo : Import Air Cargo
 Survey : 22nd June to 30th June 2004
 Place: Soekarno Hatta Airport

Green Line		Total Sample No. : 343 PIB			
	A-B	B-C	C-D	A-D	
Required (days)	Arrival to PIB (hr)	PIB to SPPB (hr)	SPPB to Gate (hr)	Arrival to Gate (hr)	
1	0	0	0	0	
2	31:55	8:17	2:47	43:00	
3	41:18	4:03	18:36	63:58	
4	45:40	1:38	37:42	85:01	
5	35:02	4:58	70:46	110:47	
6	39:59	4:31	92:50	137:21	
7	40:18	0:02	122:30	162:51	
8	46:24	0:05	139:11	185:42	
9	0	0	0	0	
10	0	0	0	0	
11	0	0	0	0	
12	0	0	0	0	
13	0	0	0	0	
14>	0	0	0	0	

Red Line		Total Sample No. : 54 PIB			
	A-B	B-C	C-D	A-D	
Required (days)	Arrival to PIB (hr)	PIB to SPPB (hr)	SPPB to Gate (hr)	Arrival to Gate (hr)	
1	0	0	0	0	
2	-10:58	52:12	0:32	41:46	
3	30:42	34:44	0:48	66:14	
4	36:12	41:58	9:50	88:02	
5	45:49	59:41	5:50	111:20	
6	29:37	94:04	13:20	137:02	
7	31:17	122:38	9:21	163:17	
8	14:56	150:38	20:12	185:47	
9	36:03	167:18	7:01	210:23	
10	0	0	0	0	
11	0	0	0	0	
12	0	0	0	0	
13	0	0	0	0	
14>	17:01	337:07	7:39	361:49	

A: Arrival of Aircraft announced by Airport
 B: Submission of PIB
 C: Issue SPPB
 D: Gate Out of Truck from Warehouse Area

Figure 2.3.27 Average Required Time in Each Process of Air Cargo (Case: Green Line)

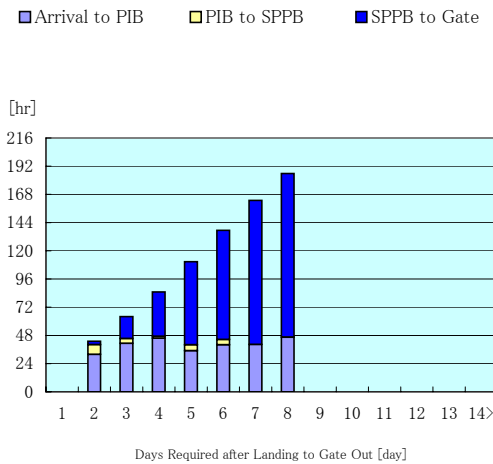
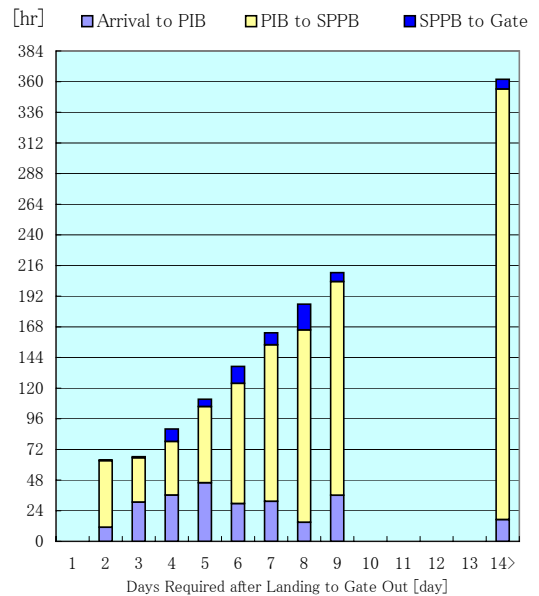


Figure 2.3.28 Average Required Time in Each Process of Air Cargo (Case: Red Line)



Required Time for Customs Clearance Process - Import Air Cargo

Case: After Submission of PIB to Issue SPPB
 Survey: 22nd June to 3rd July 2004
 Place: Soekarno Hatta Airport
 Sample: 1368 PIB
 Flight No.: All GA, JAL, SQ and TG Landed during survey Period

Channel	No Trouble at Analyzing Point (AP)		Document Check at Analyzing Point (AP)		Total
	Green	Red	Green	Red	
(Symbol)	(G Green)	(R red)	(AP Green)	(AP Red)	
Sample No. (PIB)	588	52	588	140	1368
(%)	43.0	3.8	43.0	10.2	100.0
Average Time (hrs)	7:22	94:45	14:27	126:10	

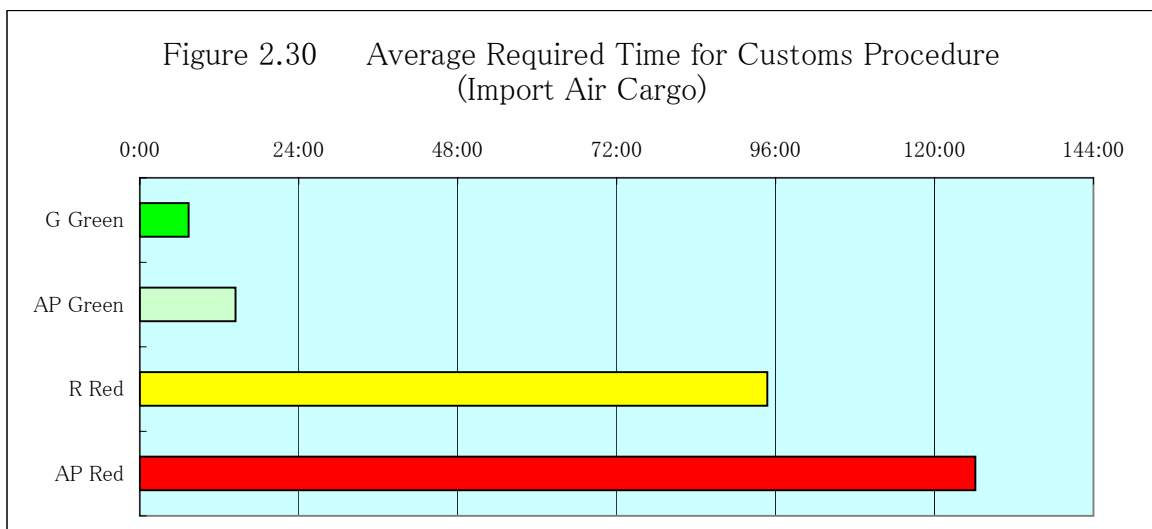
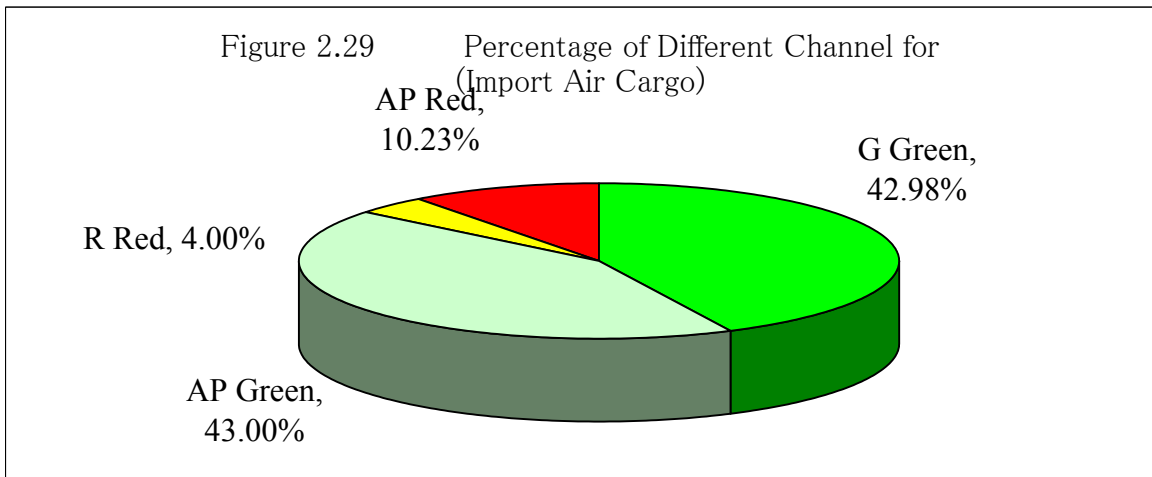
Note:

G Green - Required documents were accepted at the Analyzing Point (AP) and subsequently classified as Green Line Category.

R Red - Required documents were accepted at the AP and then it was fallen into Red Line Category.

AP Green - Required documents were not satisfied at the AP and rectifications were pointed out. After rectified, it was judged as Green.

AP Red - Required documents were instructed to be rectified at the AP. After correction, it was classified as Red.



Details of Required Time for Document Clearance Process (Case for Analyzing Point)

Cargo : After Submission of PIB to Issue SPPB

Survey : 22nd June to 3rd July 2004

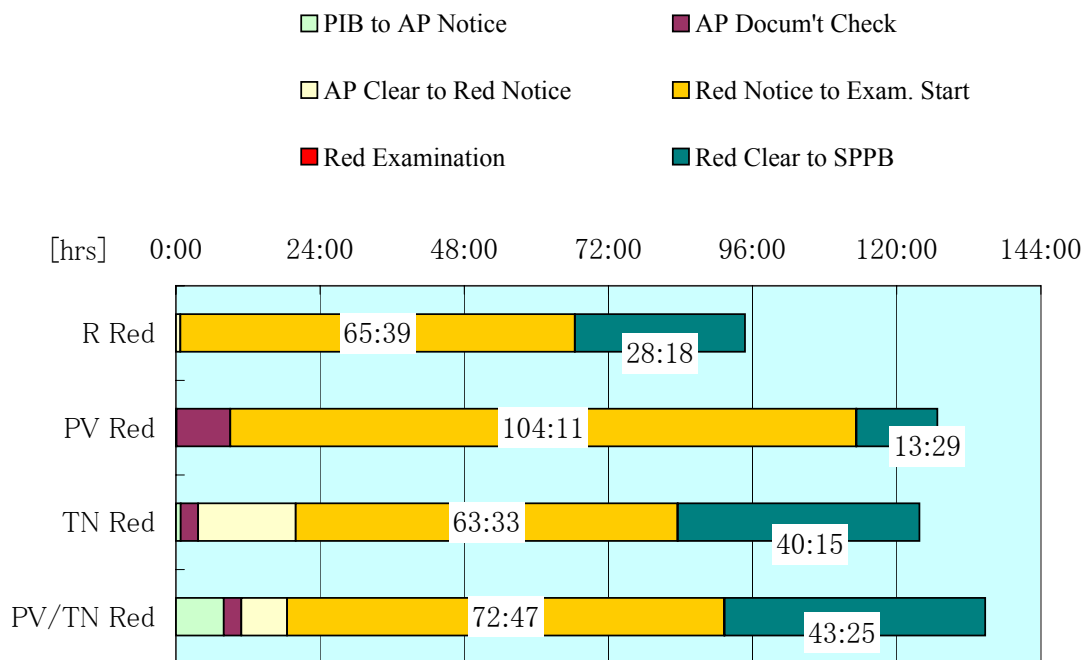
Place: Soekarno Hatta Airport

Unit : Hours

Category	No. of Sample	Document Clearance Procedure						
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
		PIB Submit to	AP Docum't Request to	Docum't Accept to	Red Notice to	Exam. Start to	Red Clear to	Total
		AP Docum't Request	Docum't Accept	Red Notice	Prepare Exam.	Red Clear	Issue SPPB	
R Red	52	0:00	0:00	0:45	65:39	0:03	28:18	94:45
PV Red	13	0:06	8:58	0:00	104:11	0:03	13:29	126:47
TN Red	101	0:48	2:54	16:16	63:33	0:03	40:15	123:49
PV/TN Red	26	7:58	2:56	7:37	72:47	0:03	43:25	134:46
Total	192							
Average		2:04	3:28	8:11	67:59	0:03	35:13	117:00

[Note] PV: Payment Verification
 TN: Document Check (License, Qualification, Others)

Figure 2.3.31 Details of Document Clearance Process (Case for Analyzing Point and Red Channel)



Required Time for Export Process - Air Cargo

Survey: 30th June to 3rd July 2004

Place: Soekarno Hatta Airport

Carrier: GA880, JL714, JL726, TG414, SQ163

Sample: 103 AWB

Case: Export Process from cargo received at Air Cargo Warehouse to Aircraft

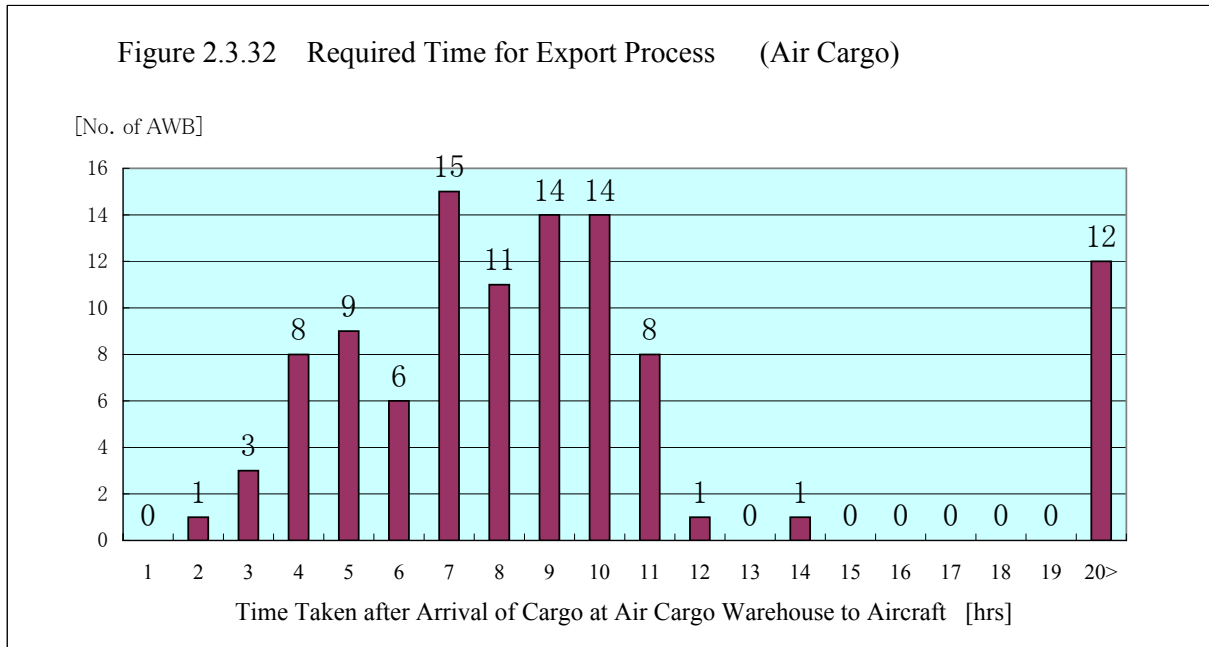
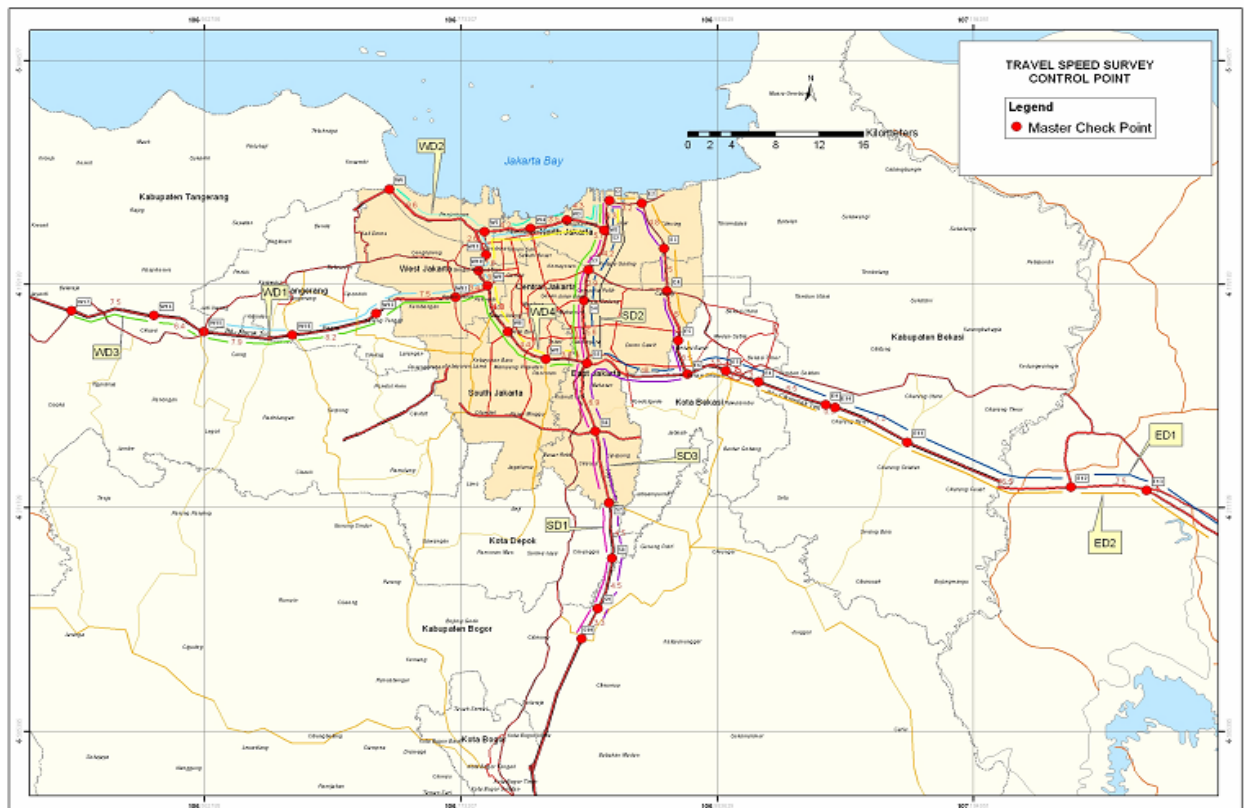


Table 2.3.17 Details of Operation hours in each Procedure

Unit: Hrs

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

Table 2.3.18 Traffic Survey: East, South, West Direction and North of Jakarta



Number of Run and Direction

Unit: No. of Run

1. Sea Freight from Port

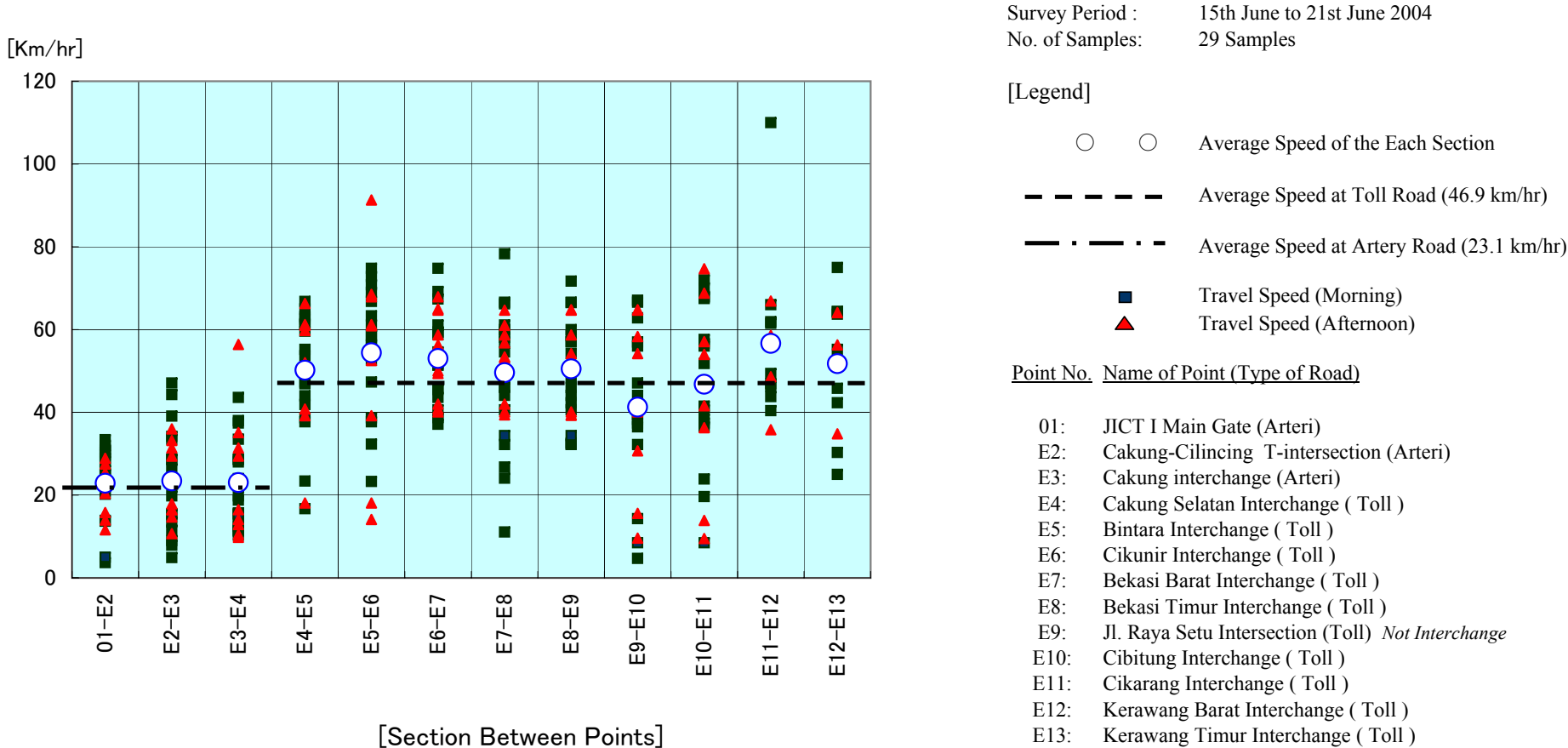
Date	Direction (from Tanjung Priok)						Total
	East	South	West		North		
2004 June			via. Cawang	via. Ancol	Cakung Area	Sunta Area	
15	4	1	1	1	5	2	
16	6	2	3	0	1	3	
17	4	3	2	3	0	3	
18	4	2	1	1	1	3	
19	4	3	1	2	5	2	
20	2	0	0	1	7	6	
21	5	3	3	2	0	3	
Total	29	14	11	10	19	22	105

2. Air Freight from Airport

42 Run (from 24th June 2004 to 28th June 2004)

Survey on Measurement of Required Time for Cargo Import Process

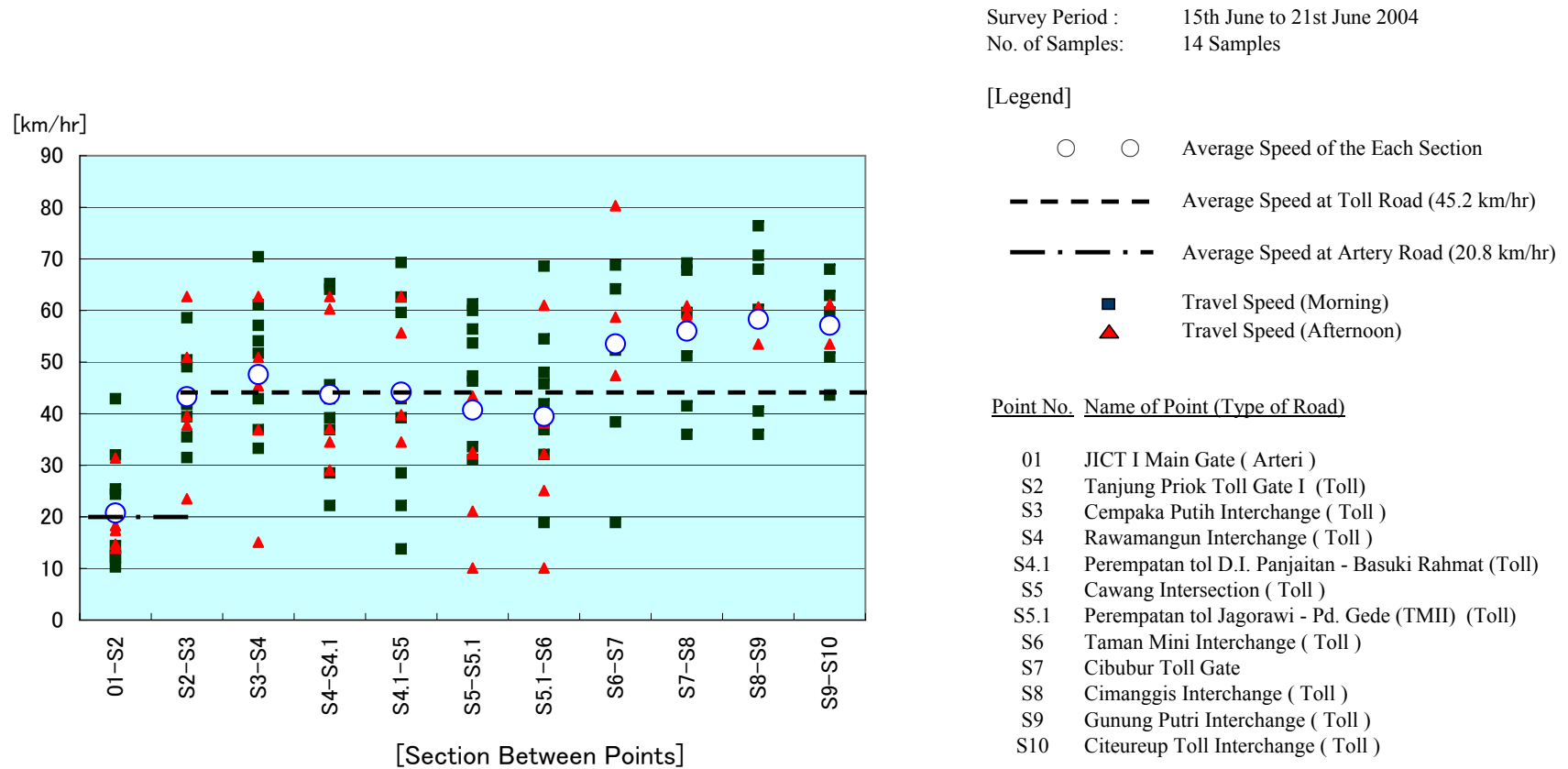
Figure 2.3.33 Travel Speed of Container Trailers Between Points - East Direction From Tanjung Priok Port (JICT1)



Page 2.3.46

Survey on Measurement of Required Time for Cargo Import Process

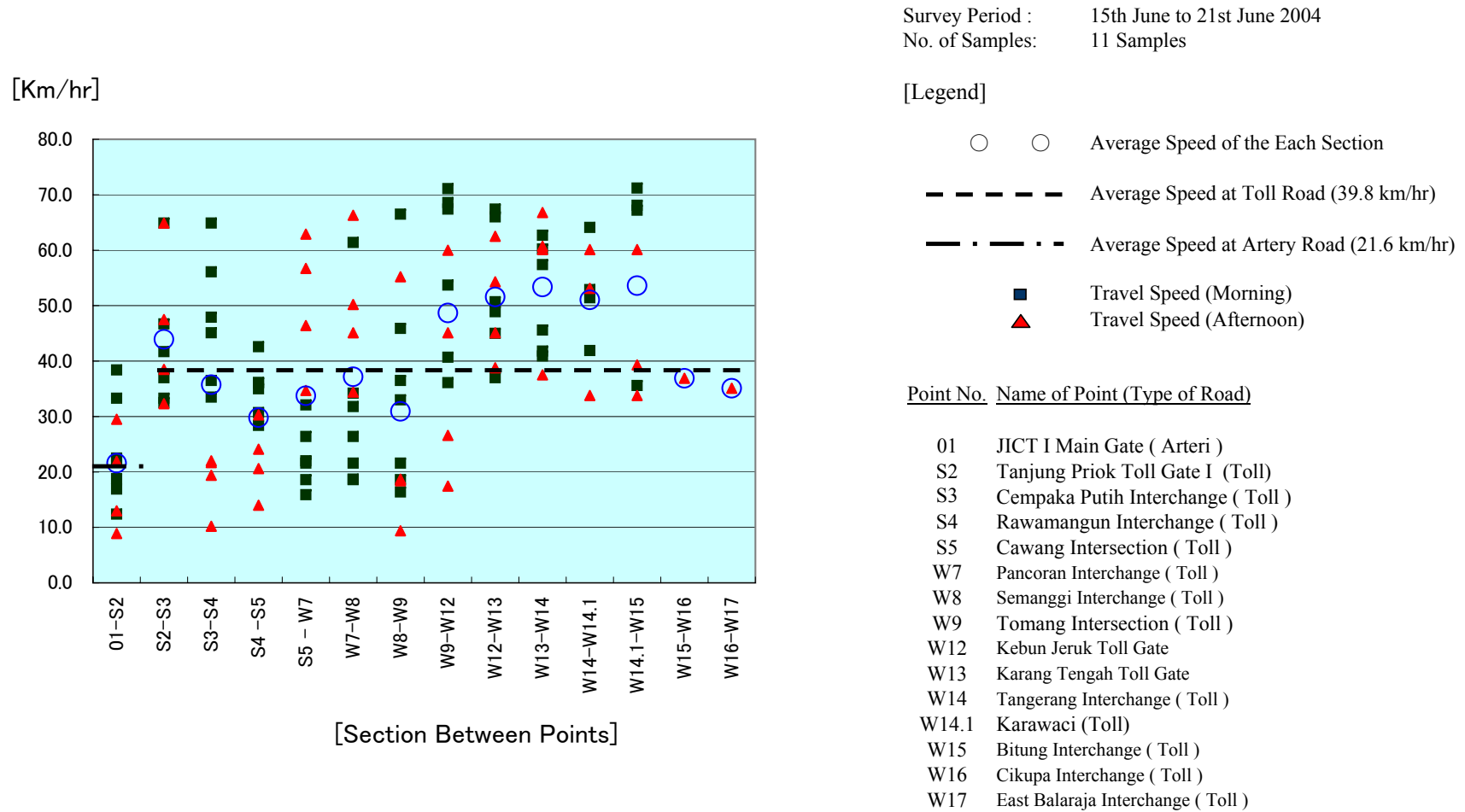
Figure 2.3.34 Travel Speed of Container Trailers Between Points - South Direction From Tanjung Priok Port (JICT1)



Page 2.3.47

Survey on Measurement of Required Time for Cargo Import Process

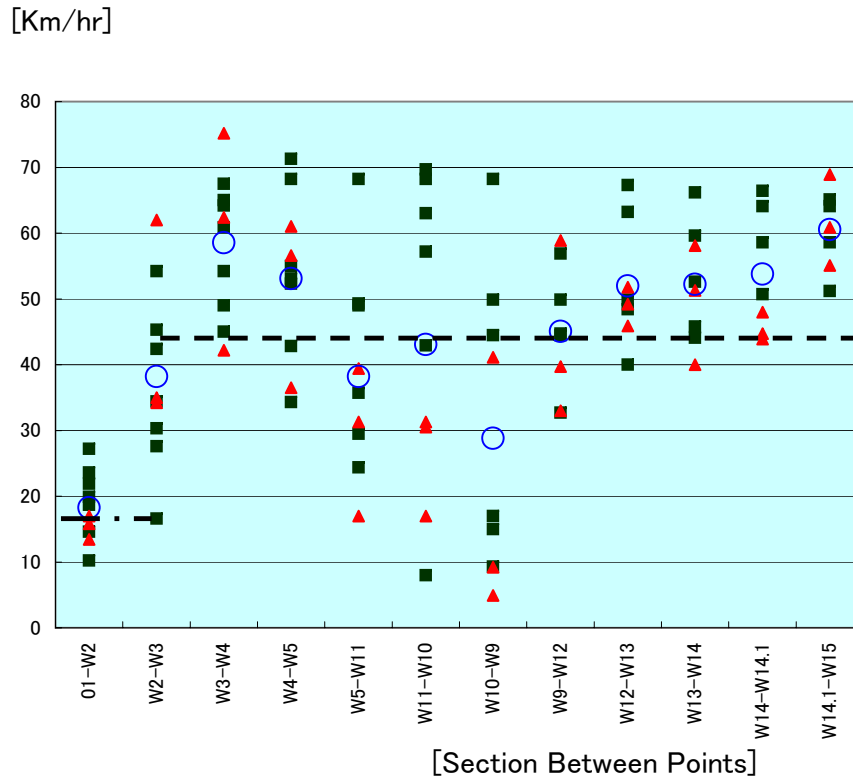
Figure 2.3.35 Travel Speed of Container Trailers Between Points - West Direction From Tanjung Priok Port through Cawang



Page 2.3.48

Survey on Measurement of Required Time for Cargo Import Process

Figure 2.3.36 Travel Speed of Container Trailers Between Points - West Direction From Tanjung Priok Port through Ancole



Survey Period : 15th June to 21st June 2004
 No. of Samples: 10 Samples

[Legend]

- ○ Average Speed of the Each Section
- Average Speed at Toll Road (45.2 km/hr)
- . - Average Speed at Artery Road (18.3 km/hr)
- Travel Speed (Morning)
- ▲ Travel Speed (Afternoon)

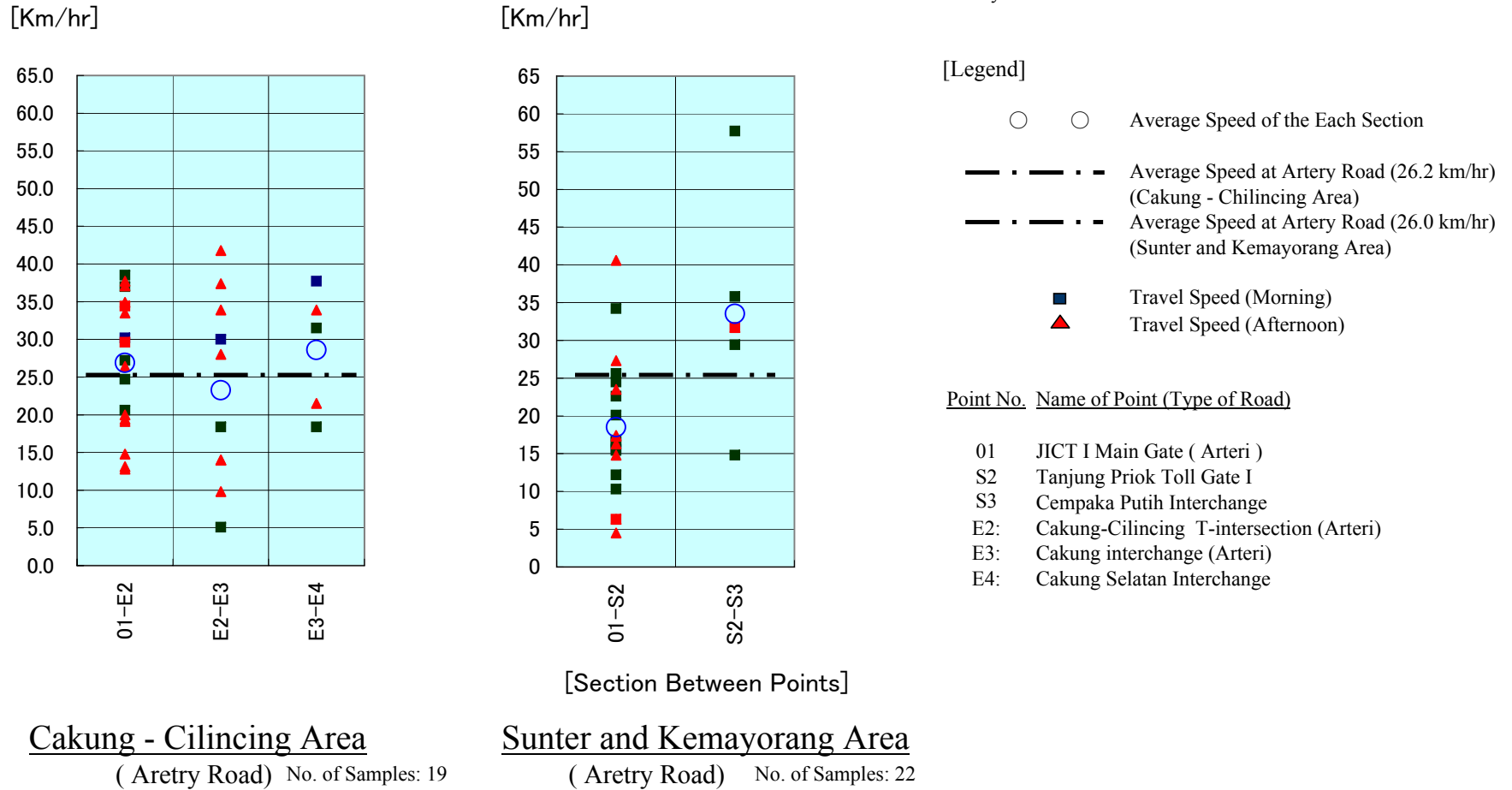
Point No. Name of Point (Type of Road)

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

Survey on Measurement of Required Time for Cargo Import Process

Figure 2.3.37 Travel Speed of Container Trailers Between Points - North Area around Tanjung Priok Port (JICT1)

Survey Period : 15th June to 21st June 2004

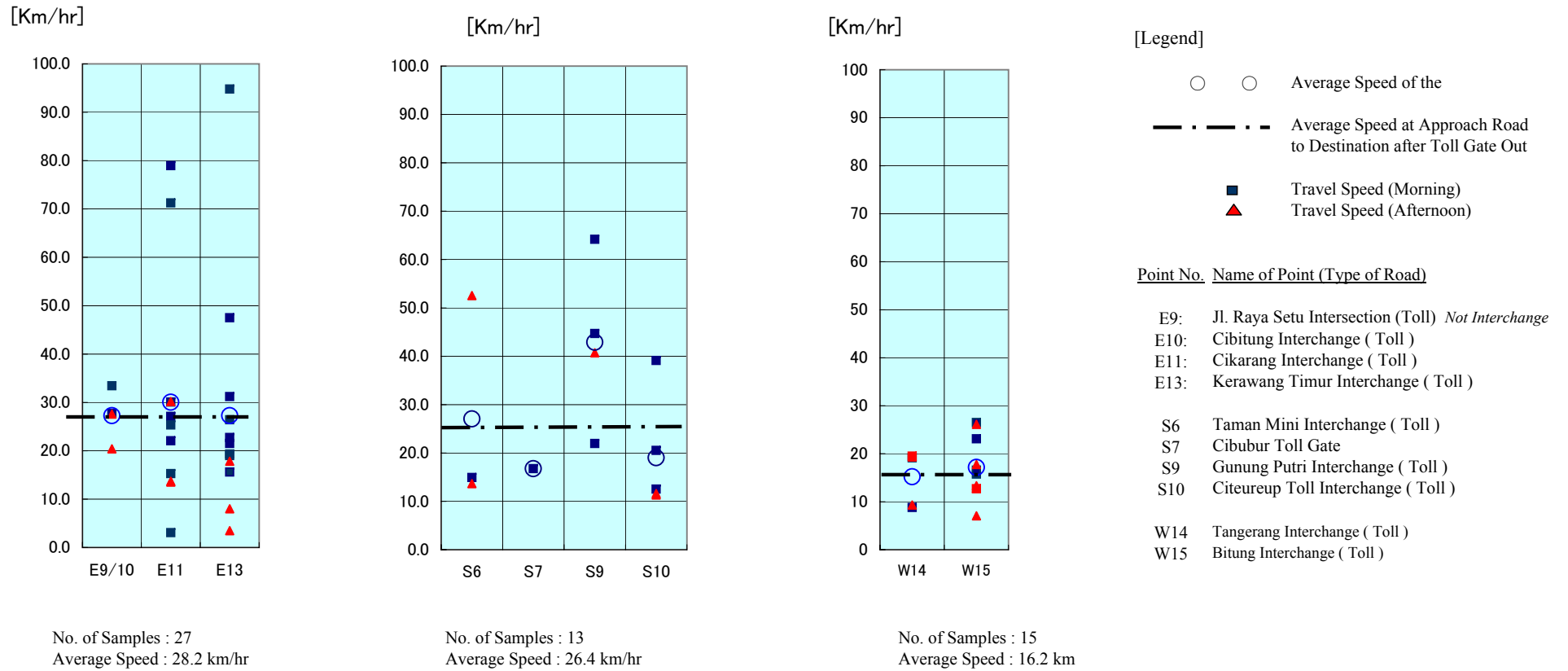


Survey on Measurement of Required Time for Cargo Import Process

Figure 2.3.38 Travel Speed of Container Trailers at Approach Road to Destination after Toll Gate Out

Survey Period : 15th June to 21st June 2004

Page 2.3.51



East Direction from Jakarta

South Direction from Jakarta

West Direction from Jakarta

Table 2.3.19 Travel Speed (Soekarno-Hatta Airport)

Survey: 24th June to 28th June 2004

Method: Chase sample cargo truck from Airport to Destination and vice versa

Sample: 42 Travel

No	Day/Date	Destination	Run No.	Destination Truck		Time of depart and arrival		Travel Time (Hour)	Travel Distance (Km)	Average Speed (Km/hr)
				From	To	To depart	To arrive			
1	24	East Direction (Toll Road)	E1F	Soekarno-Hatta Airport	Cikarang	11:17	13:12	1:54	66.5	34.8
			E1R	Cikarang	Soekarno-Hatta Airport	13:34	14:48	1:13	66.4	54.4
			E2F	Soekarno-Hatta Airport	Cibitung	16:15	17:29	1:13	62.3	51.0
			E2R	Cibitung	Soekarno-Hatta Airport	17:33	19:04	1:30	61.7	41.0
			E3F	Soekarno-Hatta Airport	Gerbang Jl. Nusantara 1 Tj Priok	13:40	14:25	0:45	33.1	43.7
2	25	East Direction (Toll Road)	E3R	Gerbang Jl. Nusantara 1 Tj Priok	Soekarno-Hatta Airport	14:30	15:13	0:43	32.8	45.7
			E4F	Soekarno-Hatta Airport	Cibitung MM 2100	9:35	11:08	1:29	58.6	39.2
			E4R	Cibitung MM 2100	Soekarno-Hatta Airport	11:13	12:48	1:34	61.9	39.5
			E5F	Soekarno-Hatta Airport	Bekasi	14:16	15:37	1:19	62.4	46.9
			E5R	Bekasi	Soekarno-Hatta Airport	15:40	17:14	1:34	63.4	40.3
3	26	East Direction (Toll Road)	E6F	Soekarno-Hatta Airport	Pulo Gadung	10:23	11:14	0:51	38.5	45.1
			E6R	Pulo Gadung	Soekarno-Hatta Airport	11:20	12:19	0:58	37.8	38.6
4	28	East Direction (Toll Road)	E7F	Soekarno-Hatta Airport	Cibitung	10:44	12:23	1:48	64.1	35.4
			E7R	Cibitung	Soekarno-Hatta Airport	12:37	14:15	1:38	63.2	38.7
			E8F	Soekarno-Hatta Airport	Pulo Gadung	15:39	16:50	1:10	40.2	34.2
			E8R	Pulo Gadung	Soekarno-Hatta Airport	16:52	17:56	1:03	39.9	37.5
1	24	South Direction (Toll Road)	S1F	Soekarno-Hatta Airport	Cibinong / Bogor	15:55	17:38	1:43	77.6	44.9
			S1R	Cibinong / Bogor	Soekarno-Hatta Airport	18:13	19:19	1:06	76.2	69.0
2	25	South Direction (Toll Road)	S2F	Soekarno-Hatta Airport	Gunung Putri Bogor	11:23	12:41	1:18	67.6	51.6
			S2R	Gunung Putri Bogor	Soekarno-Hatta Airport	12:50	14:10	1:20	67.3	50.1
			S3F	Soekarno-Hatta Airport	PT. AHM (Honda Motor) Jl Laks. Yos Sudarso	15:03	15:51	0:48	36.6	45.2
			S3R	PT. AHM (Honda Motor) Jl Laks. Sudarso	Soekarno-Hatta Airport	15:55	16:35	0:40	35.6	53.4
3	26	South Direction (Toll Road)	S4F	Soekarno-Hatta Airport	Pel Udara Halim	9:50	10:38	0:48	41.7	51.8
			S4R	Pel Udara Halim	Soekarno-Hatta Airport	10:40	11:23	0:43	40.5	56.1
4	28	South Direction (Toll Road)	S5F	Soekarno-Hatta Airport	Wisma Aldiron Pancoran	10:25	11:00	0:35	35.4	60.7
			S5R	Wisma Aldiron Pancoran	Soekarno-Hatta Airport	11:01	11:33	0:32	35.6	65.0
			S6F	Soekarno-Hatta Airport	Cibinong	14:26	15:53	1:27	79.1	54.0
			S6R	Cibinong	Soekarno-Hatta Airport	16:01	17:20	1:19	79.6	60.1
1	24	West Direction (Artery)	W1F	Soekarno-Hatta Airport	Kawasan Industri Daan Mogot	11:00	11:36	0:36	12.5	20.5
			W1R	Kawasan Industri Daan Mogot	Soekarno-Hatta Airport	11:36	13:04	1:27	14.2	9.7
			W2F	Soekarno-Hatta Airport	PT Subur Pratama Mandiri (Jl Pembangunan I Batu Ceper)	16:51	17:34	0:42	13.3	18.6
			W2R	PT Subur Pratama Mandiri (Jl Pembangunan I Batu Ceper)	Soekarno-Hatta Airport	17:34	18:11	0:37	12.7	20.5
			2	25	West Direction (Artery)	W3F	Soekarno-Hatta Airport	Lebak - Tangerang	10:15	11:43
W3R	Lebak - Tangerang	Soekarno-Hatta Airport				11:43	13:01	1:17	45.1	34.7
W4F	Soekarno-Hatta Airport	Jl Imam Bonjol (PT. Sulindafin)				15:05	15:56	0:50	24.4	28.8
W4R	Jl Imam Bonjol (PT. Sulindafin)	Soekarno-Hatta Airport				15:56	16:58	1:02	27.9	26.9
3	26	West Direction (Artery)	W5F	Soekarno-Hatta Airport	PT. Hi-Lex Indonesia (Tangerang)	10:25	11:15	0:50	14.7	17.6
			W5R	PT. Hi-Lex Indonesia (Tangerang)	Soekarno-Hatta Airport	11:15	12:35	1:20	14.2	10.6
4	28	West Direction (Artery)	W6F	Soekarno-Hatta Airport	PT. Kuralon Indah S (Tangerang) Jl. Industri Raya VIII Blok N	11:20	12:08	0:47	19.5	24.4
			W6R	PT. Kuralon Indah S (Tangerang) Jl. Industri Raya VIII Blok N	Soekarno-Hatta Airport	12:08	13:29	1:20	19.5	14.5
			W7F	Soekarno-Hatta Airport	PT. Harindo Tama Mandiri Jl. Kapuk Kamal Muara 88	15:36	16:02	0:25	9.3	21.7
			W7R	PT. Harindo Tama Mandiri Jl. Kapuk Kamal Muara 88	Soekarno-Hatta Airport	16:02	16:26	0:24	8.8	21.5

2.4 アンケート調査にもとづく通関および貿易関連手続きの問題分析

(1) 概要

貿易通関の利用者から意見を聞き、E D I の導入など最近の通関事情をはじめ、関連機関の許認可等インドネシアの貿易実務に関する問題点を民間事業者から意見収集し、今後の貿易環境改善に参考とするべき資料の収集を目的として、アンケート質問票にもとづくインタビュー調査をおこなった。調査内容としては、次のテーマを中心に、現状分析や改善の方向性に関わる意見を収集した。

- 1) 税関改革プログラムの効果と評価。
- 2) E D I の現状と評価
- 3) 通関および貿易関連業務における問題事例と原因
- 4) 税関以外の政府機関の問題
- 5) 物流関連施設（インフラ）の整備に関する問題点と改善意見

調査対象として総数 141 社に回答を依頼した結果、通関代行をおこなっているフォロワー企業 68 社、および製造業で輸出入にかかわっている大手企業 16 社、合計 84 社の貿易担当者に直接インタビューをおこなうことができた。

質問に対する回答は該当する欄にチェックマークや番号を記入するのみならず、随所でコメントを具体的に聞き取り、記入している。したがって分析にあたっては、これらのコメントも考慮し、利用者の状況や意見をすべてくみ取るよう努力した。アンケート質問票は別冊資料編に収録されている。

本章における図表およびコメントは、全て今回2004年7月から8月にかけて独自におこなった調査の結果の集計・分析である。また、本章における解説の構成は、説明文がさきであり、そのあとにアンケート調査からの図表資料が添付されている。両者を参照しつつ読み進めていただくことで、利用者の意見の概要が具体的に把握できることと思われる。

(2) 税関の業務改善に対する利用者の評価

はじめに利用者が税関の最近の改善を認識しているかどうかを確認した。その結果E D I の開始もあり、4分の3以上の利用者が税関改革を知っており、多くの人が税関E D I の導入とそれによる輸入手続きの改善を評価していることが明らかとなった。

Table 2.4.1 Recognition of the Customs Reform Program

Those who know the Customs Reform Program	61	77%
Those who do not know the Customs Reform Program	18	23%
Total respondent	79	100%

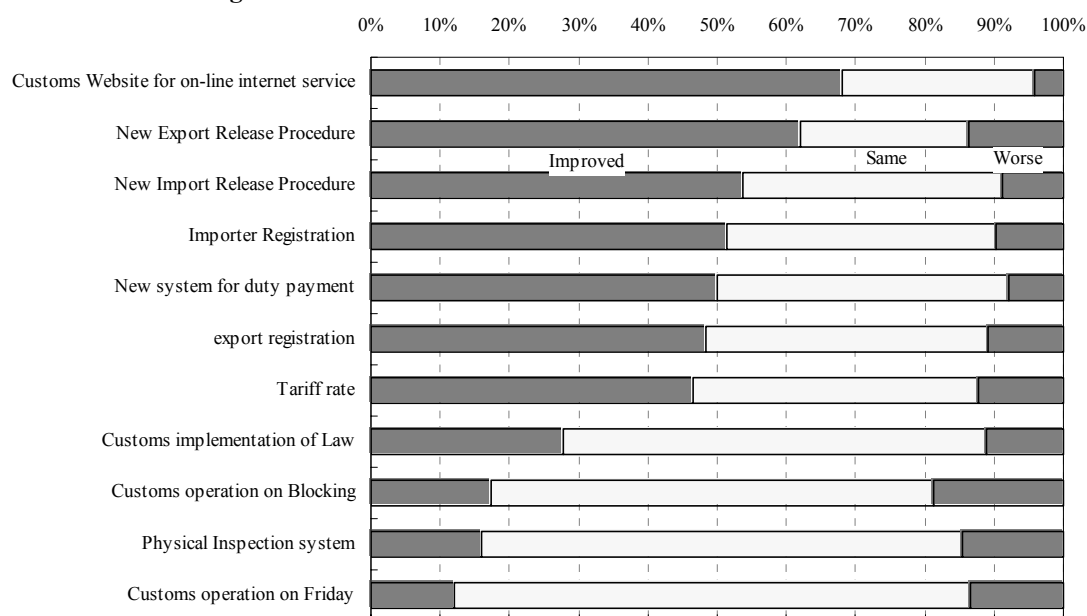
税関改革による改善の成果を業務別に利用者にとずねたところ、ウェブサイトの充実、輸出入に関する手続きの改善などが高い評価を得た。さらに関税の支払いに関しても50%の回答者が改善したと評価している。

一方、改善のみられない項目として「受付拒否」（ブロッキング）があげられる。EDIの導入によって申告書類に誤記があった場合、軽微な記入ミスでも、その修正や説明に十分な時間が与えられないまま、自動的にその企業からの申告を全て拒否してしまうことが多くなった。その結果、誤記のある申告のみならず、その企業によるその後の申告が全て停止することとなり、業務への影響が深刻である。このようなプロセスは一方的で公正ではないと回答者は指摘している。この項目に関しては、以前よりも悪くなったと評価する回答者が20%近くに上り、改善したと答えた回答者を上回った。

これに続いて評判の悪い項目は、「現物検査」と「金曜日の業務状況」である。両者に関して回答者の約70%は改善がみられないと答えたほか、残りのうちの半数にあたる約15%は悪くなったと評価している。新しいX線検査機器を導入したために、それを使って料金収入を得ることを目的としている向きも指摘されており、本来の業務目的からはずれた使い方が不評の原因となっている。また検査立会いのために担当官と連絡を取るための時間が長くかかりすぎるなど、金曜日の業務改善が進まないのと同様、税関職員の業務状況の悪さが利用者からの評価を厳しいものとしている。

これらに加え、「新しい輸出手続き」にも批判の声が多い。これはEDIの導入によって、事前の輸出承認が必要とされるようになったため、もともと簡単であった輸出手続きに手間が増えたことに対して、悪くなったとする回答が約15%にのぼった。

Figure 2.4.1 Evaluation of Recent Effort of the Customs



(3) 税関 EDI に対する利用者の評価

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

評価されているということが出来る。

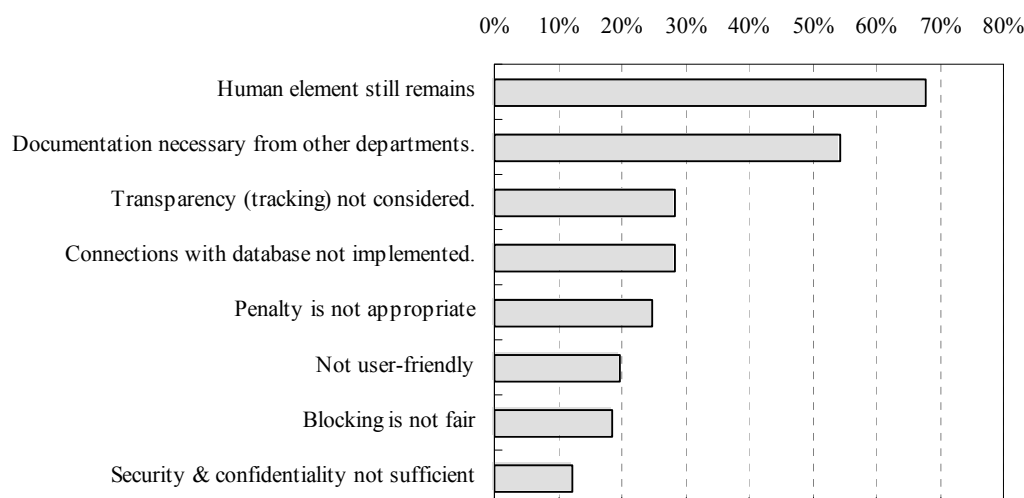
Table 2.4.2 Evaluation of EDI

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

詳しくその内容をみるために、まずEDIの考え方に関する意見を収集した。その結果、「人の関与がまだ大きく残っている」「他の省庁からの書類が必要」という二つの側面が問題点として過半数の回答者から寄せられた。

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

Figure 2.4.2 Evaluation of the Concept of EDI

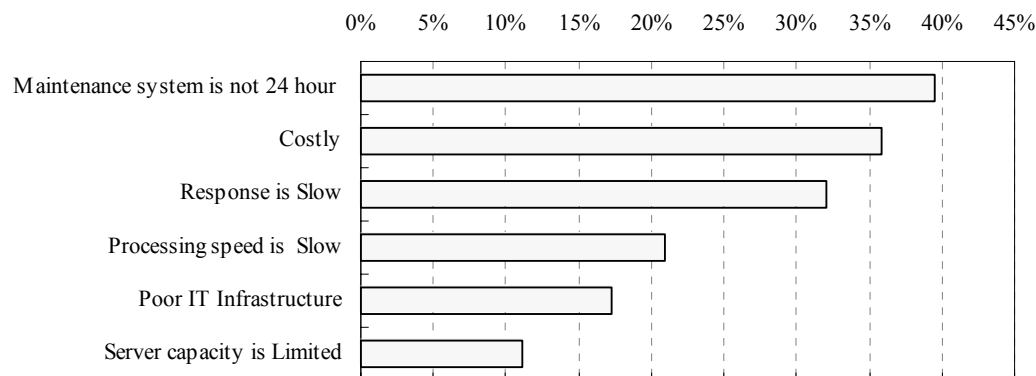


次に、EDIの技術的な側面に関しては、「24時間の維持管理体制の欠如」と「コスト高」がまずあげられている。つぎに「応答スピードが遅いこと」と「処理速度が遅いこと」があげられているが、これらはサーバーや情報インフラの未整備などの側面に係わることであり今後の大きな課題といえる。

停電やシステムダウンが発生することが避けられない環境にありながら、組織対応やシステム設計がそのような事態を全く想定していないのは根本的なミスではないかとの指摘もある。システムダウンによりEDI通関ができない事態が時々発生するが、そのときには、すぐマニュアルによる通関をおこなうなど、早急に検討すべきであるとの指摘がある。

このような不備のあるシステムでありながら、コスト負担をPNBP（税金以外としておこなわれる政府による料金徴収制度）などで利用者に負担を求めるのは容認しがたいとの意見が多く寄せられている。

Figure 2.4.3 Claims on the technical aspect of EDI



(4) 最近の通関関連の問題とその原因

最近経験した問題に関してその深刻度とともに回答を求めたところ、新たな規則を施行する際の準備不足がまずあげられた。これらは具体的には「新規則の解釈が定まっていない」「十分な予告なしに、いきなり新たな規則を実施する」などの指摘となっており、（下表の項目1と2）これは日頃からの輸出入関連業者との情報交換が十分おこなわれていないことが問題でもあり、サービスオフィスの担当官自身が新しい規則を十分把握していないなど、税関内部の周知徹底も不備なまま、新たな規則の実施を始める場合が多いという指摘がなされている。

これにつづいて、コミュニケーションの問題があがっている。つまり税関内部の「本庁から現場のサービスオフィスに至る連絡が十分おこなわれていない」「税関と他の関連省庁との連絡が十分でない」などである。（表の項目3と4）本庁と現場との連携の問題は、先に指摘したように新規則の解釈や適用にも関連しており、税関改革の今後の課題といえる。また、他の省庁との連携に関しては、たとえば商工省が規則を変更したときなど、その連絡が税関に届いていないために申告者が双方を往復して説明する事態となるなど、官庁間で解決すべき問題が利用者の負担となっていることに対する問題指摘である。

文書とEDIシステムに関連した問題は依然として高い比率で問題点として指摘されている。（表の項目5と6）本来であればEDIによって文書は減少するはずであるが、依然として両方の提出を税関は要求しているために、文書関連の問題はそのまま残ったままとなっている。特にオリジナルを要求するのは、国際標準からみて過度な要求であるとの指摘や、黒いペンによる記入がコピーと見間違えられて拒否されたなど、難癖を付ける種として文書の要求おこなっているのではないかと疑われかねない状況が残っている。

Table 2.4.3 Trouble area in recent years

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

次に、アンケート質問票では問題の原因に関して質問をおこなった。問題の発生は多くの場合複数の原因が絡み合っている場合が多いため、原因の特定は困難であることが多いが、回答者にはそれらの中から最も重要と考えられる原因を抽出して答えてもらうこととした。

重要度の順にランキングされた原因と考えられる要因のトップは、「税関役人の法解釈の食い違い」であった。これは前項の問題点指摘において「法規則の施行におけるトラブル」の原因として呼応するものである。

それにつづく原因としては「不正な費用の発生」が指摘された。これは役人のみならず現場の作業員も含めて、作業を行うにあたって追加費用（アンダーテーブル）を要求する習慣が根強く残っていることを示すもので、EDIの導入後もこの要素が残ったままであるために、通関業者の頭痛の種となっていることのあらわれといえる。

その次の原因として指摘されたものは「人材不足」と「情報技術の不足」であった。これらは、国としてソフトウェアの分野における立ち後れを反映したものであり、日常生活のレベルからの教育が、職務態度と規律の向上につながることを理解した上で、息の長い改善を進める必要が指摘されている。情報技術は進歩も早く先進国に後れを取ることなく進めていくのは容易なことではない。そして最後になるが、重要なことは、港湾や空港におけるインフラの整備の立ち後れも原因として指摘されていることを記しておきたい。

Table 2.4.4 Underlying Reasons of Problems

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

(5) 税関の言い分はどの程度あてはまりますか？

輸出入手続きにおいて、通関の手続きだけではなく、その前後に種々の手続きや作業が存在する。それらのいずれも滞りなくおこなわれることが重要で、たとえば (A) 通関終了後に引き取りの手配が遅れて貨物が構内に残されたり、(B) 通関書類にミスがあり訂正に時間がかかったり、(C) 現物検査のために係官が到着してもコンテナを開けるため

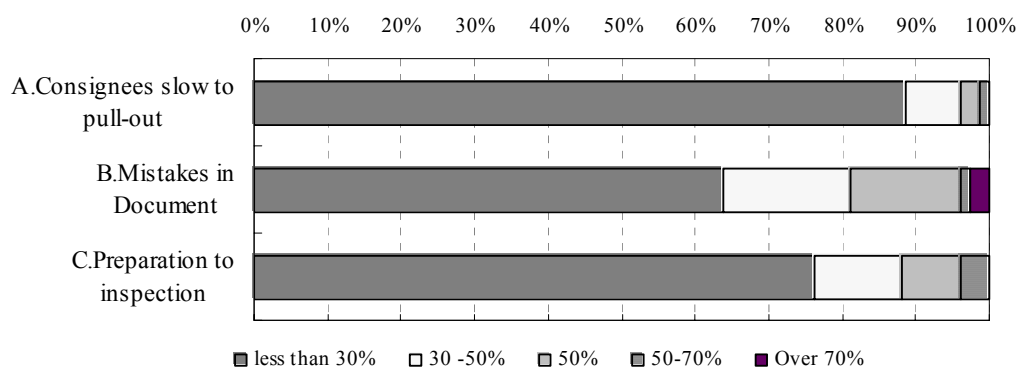
の準備が整っていなかったりするケースがあると税関職員から指摘があった。そこで利用者側にとって、このようなケースがどの程度存在し、税関の主張にどの程度同意できるかを質問した。

まず(A)通関終了後に引き取りの手配が遅れる可能性に関しては、ほとんどの回答者は強く否定し、全体で約90%が否定した。通常、通関業者も荷主も貨物を一日も早く受け取りたいと考えており、引き取り許可が出れば即刻引き取るようにしているとのことであった。しかし通関以外の原因、たとえばJICTのコンピュータのダウンで、搬出書が入手できないことや、荷役機器の故障、ロケーションの間違い等、港湾オペレータが原因で搬出できない時もある。これらが残り10%の回答となっていると考えられる。また、工場の設備関連では工事の遅れで据付場所の設営が間に合わないため、設備機器の引き取りを遅らせるようなことも一時的ではあるが、まれに発生することもあるようである。

(B) 通関書類にミスがあり、申告側の担当者が不慣れであるケースは、比較的多くの回答者が可能性ありと返答している。結果的に彼ら利用者側にも50%以上の責任があると答えた回答者の数は全体で20%近くにのぼった。(表、中段網かけ部分の合計19%)

Table 2.4.5 Degree of agreement by users to contentions of the Customs

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



(C) 現物検査のために担当官が到着してもコンテナを開けるための準備が整っていないケースについては、利用者側の不備を若干自覚しつつも(約25%)、指名された税関担当官が詰め所にいないため、探し回るケースの方が多いと反論する回答者が数多く存在した。検査準備としてコンテナを検査場所に移動するためには港湾荷役業者に依頼する必要がある、それらの手続きに慣れていない業者にとっては時間もコストも負担が大きい。

(6) 他の省庁とのコミュニケーション

税関以外にも輸出入のコントロールに係わる役所は多い。貨物の種類によっては、商工省や防疫、食品衛生管理や投資調整庁などからの許可を提出することが求められる場合がある。そこで、これらの省庁との連絡・許認可の手続きの取りやすさを質問した。

Table 2.4.6 Department identified as difficult to communicate

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

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

また、表には含まれていないが、コメントとして港湾公社 (PELINDO-2) やJICT、ガルーダやJASなど、港湾や空港の運営会社や荷役会社における官僚機構の弊害を指摘する意見もある。たとえばヤードが混雑してくると、上記の荷役会社は貨物をデポに移送できる権利があることを利用して、ヤードの利用期間が十分残っているにもかかわらず、荷主や通関申告者に無断で移送して、検査その他に支障を与えるとともに費用負担を求めることが難点として指摘されている。

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

Table 2.4.7 Expected improvements by smooth communication with above departments

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

また、コミュニケーションが効果的におこなわれた場合時間とコストの削減にどの程度期待できるかとの質問に対して、過半数が10%以上の効果があると回答している。コメントとして回答者から寄せられたものの中には、今後の貨物量の増加に対応するためには是非とも改善を進めてもらいたい旨の意見もあった。

Table 2.4.8 Expected time and cost savings

	Less than 5%	Approx 5%	5-10%	More than 10%
Time saving	7%	5%	17%	61%
Cost saving	5%	6%	10%	63%

(7) インフラ整備に関して

港湾と空港の最近のインフラ整備に関して、下の表では改善があったと回答した人数とその比率が項目ごとにリストアップされている。インフラ整備はなかなか進んでいないとして利用者からの不満の声が高い中で、過半数の評価を得たのは銀行での支払いのシステムであった。EDIの導入もあり、以前よりは良くなったと感じる人が多いのであろうが、まだまだ改善の余地があるとの指摘も存在する。ヤードや上屋の状態が良くな

ったと回答する人も約30%程度あった。

Table 2.4.9 Recent improvements of infrastructures recognized by the users

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

次に、インフラ施設面での改善が必要として要望の高い項目は、保安面と人材教育があげられている。55%の人が施設内のセキュリティ（安全保安管理）を優先項目としてあげ、次に54%の人が税関職員の法規則適用のための教育をあげている。興味深い点はここではインフラ整備を中心に質問しており、選択肢として並べた順序の中では、これらの項目は後ろの方にあつたにもかかわらず、多くの回答者の認知を得たことであろう。空港の場合、照明が暗くセキュリティ上監視が行き届かない面も懸念されている。また人材教育の面は人員増強の希望（29%）とも関連して検討を進め、業務改善に向けた取り組みとしてまとめて対策を検討すべき分野であろう。

Table 2.4.10 Request for the improvement of facilities and trade system

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

第3項目としてあげられた港湾へのアクセスロードの改善は、業界を始め多くの人が長年間希望を出してきた事項で、今回も50%近い回答者の要望として再認識しておく必要がある。また倉庫等上屋の改善とヤードの拡張も港湾のインフラ整備として早急に対応が期待される事項である。

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

(8) 貿易関連手続きの主な問題点と課題

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

1) 税関改革の評価については、税関の改善努力は利用者の賛同を得ているものの、さらなる改善が期待されている。税関EDIの導入やウェブサイトの向上、関税の支払い手続きの改善などが評価されている一方、ブロッキングや現物検査、金曜日の勤務状況など検査官の活動分野において問題が存在する。

2) EDIの現状と評価においては人の関与とシステムに対応した組織の体勢になっていないため、不測の事態に対応できない現状や、情報インフラの弱さなどEDIの効果を十分実現するだけの周辺環境が整っていないことが問題として指摘されている。

3) 通関における問題事例と原因の分析では、規則を運用する準備が十分整っていないまま実施している現状が浮かび上がっており、税関職員の研修や実務教育をはじめとして、利用者への公示の徹底、関連省庁との情報交換など、コミュニケーションの向上が緊急の課題となっている。

4) 税関以外の政府機関の問題としては、商工省が官庁としては最も課題の大きい機関としてあげられており、コミュニケーションが取りやすくなった場合、貿易円滑化に取って大変大きな効果があると回答者は指摘している。

5) 物流関連施設（インフラ）の整備に関しては、支払いシステムの改善が評価を得ている反面、多くの利用者がセキュリティや施設の運営に関して改善の希望を寄せている。

これらの回答結果をもとに、利用者の視点から浮かび上がった課題を整理すると次のようになる。これらは税関のみを対象とするものではなく関連省庁全体に共通して言えることである。

a) 組織・教育・人材面の強化：

これまで何度も繰り返し述べられてきたことではあるが、官庁の組織を、規制管理の観点のみならず、税関業務サービスの提供という観点から再度検討し、ふさわしい組織として機能するための検討が必要である。

組織全体としてゆるんだ規律の中では、教育も改善も空疎な言葉となってしまう。業務の効率化のためにはEDIの運用面も含めて、人の関与が不可欠であり、その部分において改善がなされなければ、どれだけの投資をおこなっても徒労に終わるものである。金曜日の業務の遅延や不正な費用の発生、検査の担当係官を捜して回る時間など、業務遂行を阻害している非効率な要素が多い。税関職員の数が足りないという意見がある一方で、現在の職員で効率化をはかることが先決だとの指摘もある。組織・教育・人材は三位一体の要素として、長期的計画と職員報酬など待遇改善とともに取り組むべき問題であろう。

b) 税関規則の体系化と適用の明確化、事前相談デスクの強化

各省庁がそれぞれの政策に基づいて発行する規則などは、事前に趣旨を徹底し、適用にあたっての施行規則を準備し、関連省庁と連絡を取った上で発行することが重要である。関税六法など法体系がはっきりしていない中で、通達が重ねられて規則を形成している現状では、担当官自身もどう処理して良いものか解釈に困り、その結果、アンダーテー

ブルで事態を解決するのがパターンになっている。

現状では通関申告書類をまず作成し、その後、税関担当官による指摘を受け、必要な修正をおこなうプロセスとなっているが、本来は事前相談により修正などの手戻りをなくすよう、法の執行者としての税関は自覚を持って業務に当たるべきである。現実の輸出入貨物は時代とともに変化し、法律制定時には予想しなかった物品や目的が発生する。相談デスクを希望する回答者は約80%にのぼっており、事前相談機能を強化し、ウェブ上での相談回答業務とともに、事例集など過去の経験を公表する公正な姿勢が求められている。

c) 改善プロセスにおける利用者意見の反映

これらの事態の改善に、税関だけの努力で立ち向かえるものかどうか質問したところ、税関だけでもまだまだなすべきことがあると答えた回答者がいる一方、商工省や投資調整庁との連携、商工省における業務改善が優先と答える意見が数多く存在した。

貿易円滑化を産業全体の視点から捉えるとき、商工省の役割は重要である。商工省と財務省の間では情報交換の試みが始まっているものの、財務省と商工省の利益を確保するだけのものとなりかねない。利用者の利便も実現するものとなるよう、仕組みが固まる前に、利用者を含む関係者との情報交換の場が必要であるとともに、そこから出された意見を反映したシステムとすることが重要であろう。

d) EDIを含む物流インフラの強化

アンケート調査の中でインドネシアのEDIが他のASEAN諸国と比較してどのレベルのものか利用者の立場からの意見を求めたところ、十分間に合っているという肯定的な意見がある一方で、過半数の回答者がマレーシアやシンガポールと比べて遙かに劣っていると答えている。ASEAN諸国一般と比較しても、まだまだ遅れていると答えた回答者も数多く存在した。

コメントとして寄せられたこれらの意見は若干誇張があるとしても、通関業務だけではなく貿易円滑化全体としてとらえたとき、インフラ整備の遅れと利用者のことを念頭に置いていない官僚機構が様々な形でボトルネックを形成していると考えられる。

マレーシアのクアラルンプール国際空港の計画の際の官民協力のように、インフラ整備と官僚体質の払拭は同時に進められるべきで、改善とともにコストアップにつながる現在の傾向は、貿易の活性化とは逆行する動きである。PNBPという新たに始まった通関申請料金をふくむ政府の料金徴収制度への反対意見は、関係者の間で根強く、海外向け手工業などのマイクロインダストリーや貿易関連ビジネスを始めようとする新たな産業の芽を摘み取る結果となっている。貿易円滑化のためのインフラ整備やシステム化投資はすでにアジア全体の必須条件であり、整備の結果もたらされる産業活性化は経済を押し上げ、国家発展のための基礎となることを認識し、長期的な計画を立案することが肝要である。

2.5 タイとマレーシアにおける貿易環境との比較調査

2.5.1 総論

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

(1) 現地調査参加者

調査団の中から次の5名がそれぞれの国を訪問し、調査を行なった。

- 山下生比古 調査団団長
- 佐藤淳, 港湾管理担当副団長
- 長谷俊明 貿易円滑化政策担当
- 小島圭二, 航空貨物管理担当
- 柳川治男, フォワーディング担当

(2) 質問のテーマなど

質問内容は訪問先によって異なるが、共通のテーマとして団員が情報収集に当たったトピックは次のようなものである。

1) 通関関連

- 通関にかかわる近年の政策方針等
- 通関におけるリスク管理について
- 通関実務における現在の問題点と改善課題等

2) EDI 関連

- EDI の進展とシングルウィンドウ化への取組み
- 港湾や空港と税関とのEDI接続状況
- 政府機関と民間企業との間のIT接続の計画など

3) 関係者との連携

- 商工省や農業省などとの産業政策と貿易政策の連携
- 港湾局などの施設運営会社と利用者との定例連絡会の動向

4) 政策や法律に関して

- 法律や規則の執行や施行に関して(準備期間や方法など)
- 物流インフラ整備と貿易円滑化の方針等に関して

(3) 現地調査スケジュール

現地調査日程は、日本企業の人事異動が7月1日付けを持って行なわれることが多いことを考慮して、その前後2週間は多忙を極めることから、余裕を見て約1ヶ月前の5月末から6月にかけて実施することとした。

しかし結果的には、アセアン各国が集まる税関の国際会議が6月2日からハノイで開催され、このスケジュールと重なってしまったために特にタイでは税関へのインタビューを直接行なうことはできなかった。スケジュール詳細は以下のとおりである。

Table 2.5.1 Schedule of Survey to Thailand and Malaysia

Date	Day	Schedule in Thailand			
May. 30	Sun	Jakarta to Thailand; by TG434 (12:45 →16:15)			
May. 31	Mon	9.00 JICA Thai Mr. Shibuya 14.00 Bangkok Port office PAT(HQ) Mr. Surajit	10.00: JAL Thai : Mr. Kuroda 14.00: TAGS (Thai Airport Ground Service) Mr. Arunotai		
June .01	Tue	10.00 SumiSo Thai at Ayutthaya Industrial Park Mr. Fujii Mr. Sato 13.00 TDK , 14.00 Sanden , 15.00 Maruhisa 17.00 JICA Courtesy Reporting	10.00 Laem Chabang Port , Mr. Tienchai 11.00 IEAT : Industrial Estate Authority Thailand Mr. Narapite 14.00 TIPS : Mr. Mori 15.30 ESCO : Mr. Senju 17.00 Fujitsu : Mr. Daigo	10.30: Yusen Air & Sea Service , Mr. Mizutani 14.30: Nippon Express Thailand , Mr. Ishikawa	
June .02	Wed	Fly to Malaysia (TG415, 9.00-12.10)			
		Schedule in Malaysia			
June. 03	Thu	8.30 JICA Malaysia Mr. Ara 9.00 JETRO , Mr. Tanaka Mr. Okabe Mr. Yamada 10.30 JACTIM Mr. Oda 14.00 Royal Customs Malaysia	8.40 Port Klang MOT. Marine Department Mr. Jamaludin 9.00 PK. Port Authority At Port Klang 16.00 (FMFF) Federation of Malaysian Freight Forwarders	9.00 SumiSo Malaysia Mr. Morishita Mr. Asamoto: - KLIA - Port Klang - Head office	11.00 NEC Mr. Hoo 14.00 YAS Mr. Suga 15.00 MH Mr. Yunos 16.30 JAL KLIA Mr. Murakami
June.0 4	Fri	9.30 Airfreight Forwarders Association in Malaysia (AFAM) Mr. Francis Walter Culas 13.00 Team Meeting for Info Sharing 16.30 JICA Courtesy Reporting 17.30 KLIA Cargo Terminal One member leave to Japan (JL: 724: 22.35-6.35 June05)			
June. 05	Sat	Back to Jakarta by KL-JKT (MH721,13.35-14.35)			

2.5.2 タイとマレーシアにおける貿易環境の現状

(1) タイとマレーシアにおける貿易環境の現状

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

(2) タイにおける貿易円滑化促進にかかわる特記事項

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

(3) マレーシアにおける貿易円滑化促進にかかわる特記事項

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

2.5.3 貿易環境の各国比較

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

Table 2.5.2 Comparison of Trade Related Procedures

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

Table 2.5.3 Comparison of Port Facilities

	Indonesia (2002)	Malaysia (2003)		Thailand (2002)	
	Tanjung Priok Port	Port Klang North port	Port Klang West port	Laem Chabang Port	Bangkok port
Containers Traffic (TEU)	2,684,000	2,540,465	2,300,770	2,656,949	1,110,561
Import	1,244,000	1,301,674	1,166,262	1,317,910	516,690
Export	1,439,000	1,283,791	1,134,508	1,339,039	593,871
Domestic	261,000				
Cargo Volume (ton)	37,818,000	5,100,000	6,460,000	1,351,738	1,903,760
Import	19,864,000			93,148	1,789,507
Export	17,954,000			1,258,590	114,253
Liquid Bulk (ton)	8,462,246	2,296,241	3,302,916		
Passengers	1,433,011	228,544		221,792	
Ship call (units)	17,068 (Total 89,284,000 GRT)	8,084	7,826	5,672	2,519
Berth Length: Container	2,087 m	2,711 m	2,000 m	2,100 m	East Quay: 1,320 m
General Cargo	7,737 m 773 m (Private)	1,358 m	600 m	1,600m	West Quay: 1,545 m
Passenger Terminal	250 m	43 m	660 m	400 m	115 m
Open yard (sq.m)	for general cargo: 381,702 for container: 230,297	77,236	95,942		
Container yard (sq.m)	1,411,479	91.6 ha	90 ha	629,200	148,200
Ware house (sq.m)	45 units :185,228	47,000	18,198	3,240	9,554 (bonded) 967 (dangerous)
CFS (sq.m)	7 units: 17,737 sq.m in general cargo berths	43,692	132,000	16,160	
Transit Sheds (sq.m)		11,803	9,360		231,975
Depth: Container berth	-8.5 m to -12 m and -14 m	-11m to -15m	-11 m to -15 m	-14 m	-8.2 m
General Cargo berth	-4 m to -12 m	-9 m to -12 m	-11 m to - 15 m	-14 m	-8.2 m
Private Berth	-8.5 m to -12 m				
Bulk Cargo Berth	- 8.5 m to -12 m	- 10 m to - 11.5 m	- 11 m to -15 m	-14 m	- 8.2 m
Passenger Berth	-8.0 m	- 2.2 m	- 11.5 m	- 14 m	- 8.2 m
Depth of channel	-10 m to -14 m	- 15 m with 2 m at HWL	-15 m from Malacca strait	-14 m	-8.5 m to -10.72 m
Inland Container Depot	民間企業によりオペレーションが行なわれており、周辺地域合計 28 ha が保税地域となっているが、通関サービスはない。	ウェストポートの後背地にブラウ・インダラーの自由貿易地域を開発し、そこに軽産業を誘致するとともに、ASEAN 地域の物流拠点とする計画がある。 通関業務などもこの地域で行なわれることとなっている。		ラックラバンのデポは;227,000 m ² 通関を受けることができる。船会社が運営を行なっている。鉄道の引込がある;1134m ² 港湾の後背地には輸出用の仮置き場があり。30 日の存置期間がある。	
Containers Quay Cranes	24 units	24 units	20 units	15 units for 5 terminals	14 units for 2 terminals
Handling Speed/Hr	20-23 TEU/hr, 2 units at Conv.Berth	33 TEU /hr		31 TEU / hr	
Fork lift	71 + 6 units		2 units		

Private operators Container Terminal	民間企業 3 社によるオペレーション	1992 年の民営化の結果、ノース、ウエストそれぞれ1社ずつの港湾運営企業となり、オペレーションや維持浚渫など港湾経営を行っている。	レムチャバンでは民間企業6社がオペレーションを行なっている。荷役会社とフォワード企業が輸出入業務を行なっている。バンコク港は港湾局の直営となっている。
Private operators Conventional cargo	民間企業 14 社		
Terminal Handling Charges	us\$ 150 / 20 feet container us\$ 230 / 40 feet container	us\$ 90/20 feet container us\$ 135 /40 feet container	us\$ 104/20 feet container us\$ 156/40 feet container
EDI system	港湾公社-II は EDI システムを導入し一部稼働を開始している。しかしコンテナターミナルは EDI はもとより、情報の交換のための税関との接続は行っていない。	すでに EDI システムを導入済みであり、“Port Klang Community Services”(PKCS)という名称で、通関手続きにおいてもペーパーレスの方式がとられている。税関は独自に“Customs Information System”を開発し、港湾EDIと接続している。	タイ国港湾局は料金の支払いに関するワンストップサービスはバンコク港・レムチャバン港双方において行っている。EDIはバンコク港出始めたばかりであるが、レムチャバン港ではまだ実施していない。
Security	コンテナのヤード存置中に中身が盗難に遭う届けが頻繁に出されている。2004年7月よりISPSコードへの対応を実施している。危険貨物は港湾ヤード内で扱っている。	ポートケラン港湾局はISPS対応をX線検査機の導入、GPSの導入、CCTVの導入などでおこない、保安に関しては各ターミナルオペレーターが基準に従っておこなっている。	1993年にレムチャバンおよびバンコク港双方で、危険貨物を港湾内で取り扱うことを発表した。両港ともISPSコードにすでに準拠している。
Export Processing Zone	通関手続き関連のためのインランドデポはない。しかし、保税認定を受けた工場は港湾周辺やジャカルタ近郊の工業団地に存在する。そこでは通関手続きが可能となっている。	政府は経済特別区 Free Commercial Zone (FCZ)を港周辺に設置し、港湾局はその管理者 (Free Zone Authority:FDA) として指定されており、港湾内の活動は全て特別区の恩典を受けることができ、税関による管理は最小限に抑えられている。経済特別区では輸出入貿易を中心に外資による活動が誘致されている。	タイ国港湾局は中小企業のための輸出促進センターを設立して支援している。レムチャバン工業団地は576haの港湾背後地のうち、一般産業ゾーン280ha、輸出促進ゾーン147haとなっている。工業団地内で通関手続きが可能となっており、すでに企業135社が立地している。
Future Development Plan	(1)ジャカルタ首都圏の補完港として、ボジョネガラにおいて港湾と工業団地の計画が進んでいる。(2)コジャバハリ造船所の22haの土地の有効活用計画が進行中(3)在来バース(Nusantara basin)が多目的バースに改築されている。	ウエスト・ポートはマラッカ海峡方向に6バース分増築する計画がある。ノース・ポートは土地と水域の制約から拡張は困難である。	レムチャバン港第2期工事は1,800mのコンテナバースと500mの旅客バースの埋立は完了しており、オペレーターによる荷役施設の完了によって、コンテナ貨物取り扱い容量は3.4mil TEU増加する。水深は-16m。タイ国港湾局はアンダマン海域を使った近隣国との貿易および沿岸航路整備とラノン地方港湾の開発を計画している。

Table 2.5.4 Comparison of Airport Facilities

	Indonesia	Malaysia	Thailand
Airport Name	Soekarno-Hatta International Airport	Kuala Lumpur International Airport	Bangkok International Airport
Opening	1985	1998	1914
Land Area	1,800h	3,000h (First Phase)	621h & 1,500h
Runway	3,660m x 1, 3,600m x 1	4,000m x 2	3,700m x 1 3,500m x 1
Operating Parent Body	PT Angkasa Pura II	Kuala Lumpur International Airport Berhad (KLIAB)	Airport Authority of Thailand
Passenger Capacity	18,000,000 passengers /Year	25,000,000 passengers /Year	Not specified
Recent Record	14,830,000 (2002)	16,400,000 (2002)	13,120,000 (2002)
Future Plan	Not known	Future plan: 10,000 h Runway: 4,000m x 4 by 2020 Handling capacity: 60,000,000 passengers/year	New airport is under construction
Cargo Area	67,290m ²	430,000m ²	167,000m ²
Warehouse Operator	PT. Garuda (Export) PT. JAS	MH Askargo (Malaysian Airlines) KLAS (KL Airport Service)	TG = Thai Airways International TAGS=Thai Airport Ground Service
Bonded Area	46,825m ²	92,900m ² (MASkargo)	107,064m ²
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)	MASkargo Terminal KLAS Terminal	Terminal 1 (TAGS Import Warehouse) Terminal 2 (TG Custom's Airlines) Terminal 3 (TG) Terminal 4 (TAGS Export Warehouse)
Building Structure	1-story structure	MASkargo 2-story structure including warehouse	2-story structure with vaulted ceiling in
Building Size	Bldg No.510 168m (W) x 84m (D) Bldg No.520 168m (W) x 108m (D) Bldg. No.530 151.2m (W) x 84m (D)	MASkargo 312m (W) x 132m (D)	Terminal 1: 264m (W) x 109m (D) Terminal 2: 288m (W) x 111m (D) Terminal 3: 252m (W) x 112.5m (D) Terminal 4: 180m (W) x 100m (D)
Bonded Area	46,825m ²	92,900m ²	107,064m ²
Handling Capacity	Not specified	675,000t/Year, 1,000,000t/Year (Full Capacity) 3,000,000t/Year (Expandable with new Terminal)	300,000t
Airfreight Movements	175,626 ton (2003)	586,000 ton (2003)	890,000 ton (2003)
Average	3.8t/m ²	6.3t/m ²	8.3t/m ²
Comments	空港の保管施設は老朽化しており、増加する貨物に対応できず狭隘化のために荷役に支障をきたしている。内部は暗く、荷役は人力に頼る部分が多くトラックへの積み込みなどフォークリフトではなく荷受人が手配する人足によって行なわれるため、大勢の人足が倉庫の内や外にたむろしている。したがって、治安上も問題がある。	近代的な大型設備により空間の効率的な利用が計画されている。シングルウィンドウの24時間申告納税施設など利用者の利便を考慮した施設設計となっている。空港内施設全体が自由貿易地域となっており、この中であれば自由に貨物を動かすことができる。また、マレーシア国営のマスカargo社はビジネスセンターを利用者の税関申告書作成支援施設として24時間営業している。	保管施設の天井は高く、換気も良くなされており、施設全体が利用者の利便を考慮した造りとなっている。フラットフロア、輸入貨物保管ラックの高層化、輸出貨物の荷造り用ワークステーション、ローラーベッド利用による作り施設など設備は充実している。