

インドネシア共和国
海賊、海上テロ及び兵器拡散防止のための
巡視船艇供与計画
予備調査報告書

平成17年7月

インドネシア共和国
海賊、海上テロ及び兵器拡散防止のための
巡視船艇供与計画
予備調査報告書

平成17年7月

独立行政法人 国際協力機構
無償資金協力部

序 文

日本国政府は、インドネシア共和国政府の要請に基づき、同国の海賊、海上テロ及び兵器拡散防止のための巡視船艇供与計画にかかる予備調査を行うことを決定し、独立行政法人国際協力機構がこの調査を実施しました。

当機構は、平成 17 年 5 月 10 日から 5 月 26 日まで予備調査団を現地に派遣しました。

この報告書が、今後予定されている基本設計調査の実施、その他関係者の参考として活用されれば幸いです。

終わりに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成 17 年 6 月

独立行政法人国際協力機構

無償資金協力部

部長 中川 和夫

サイト位置図



ベラワン(Belawan)

マラッカ海峡

リアウ州
及び
リアウ島嶼州

タンジュンバツ(Tanjungbatu)

ジャカルタ(Jakarta)

目次

第1章 調査概要

1. 要請内容	1-1
2. 調査目的	1-1
3. 調査団の構成	1-2
4. 調査日程	1-2
5. 主要面談者	1-3
6. 調査結果概要	
6-1. 先方との協議結果	1-3
6-2. 現地調査(踏査)結果	1-5
6-3. 結論要約	1-6

第2章 要請の確認

1. 要請の背景	
1-1. 海賊事案等の発生状況	2-1
1-2. マラッカ海峡における海賊・海上テロ対策の潮流	2-3
1-3. 「イ」国上位計画(開発計画等)と本計画の位置づけ	2-4
1-4. 国際機関及び周辺諸国との連携状況	2-5
1-5. 援助状況・動向等	2-5
2. 要請の内容	
2-1. 要請機材(巡視艇)の内容	2-6
2-2. 要請機材(巡視艇)の運用方法	2-8
3. 実施機関及び関連機関の組織・運営体制	
3-1. 国家警察海上警察局の組織・役割	2-9
3-2. 海上保安関連機関の組織・役割	2-14
3-3. 事案発生時のオペレーション体制	2-16
3-4. 実施機関及び関連機関の役割分担	2-16
4. サイトの状況と問題点	
4-1. 巡視艇配置予定海上基地の運営状況	2-16
4-2. 巡視艇配置予定海上基地の施設状況	2-20
4-3. 既存巡視船艇の状況	2-23
4-4. 周辺海域の地形・海象の概況	2-33
5. 要請内容の妥当性の検討	
5-1. 海上警備・保安体制からみた要請内容の妥当性	2-35
5-2. 巡視艇仕様からみた要請内容の妥当性	2-37

5-3. 運営維持管理体制からみた要請内容の妥当性	2-37
---------------------------	------

第3章 結論・提言

1. 協力内容スクリーニングの結果	
1-1. ODA 大綱及び武器輸出三原則等との関係からみた本件の妥当性	3-1
1-2. 案件の妥当性、必要性、緊急性	3-2
2. 基本設計調査に際し留意すべき事項等	
2-1. 基本設計調査時の団員構成	3-3
2-2. 基本設計調査時に必要となる調査内容	3-3
2-3. 技術協力との連携全員	3-3
2-4. 基本設計調査及び本体実施方法への提言	3-4

添付資料

1. 署名ミニッツ
2. テクニカルメモ
3. 供与巡視艇の建造の流れ
4. 収集資料リスト

第1章 調査概要

1. 要請内容

マラッカ海峡における海賊・武装強盗対策を強化するため、リアウ州及び北スマトラ州警察海上警察部、及び国家警察本部海上警察局(ジャカルタ)に配置するC-1クラス*巡視艇(船長:22.5m超、速力:30ノット程度)3隻の建造・調達にかかる無償資金協力についてインドネシア共和国(以下、「イ」国)政府より要請がなされた。

*「イ」国国家警察における所有巡視船艇は船体の全長に応じてA～Cにクラス分けされており、更に各クラスが3段階に分類されている(表1)。

表1. インドネシア共和国国家警察巡視船艇のクラス

	クラス	全長(m)		クラス	全長(m)		クラス	全長(m)
A クラス	A-1	80超	B クラス	B-1	41-48	C クラス	C-1	16-27
	A-2	62-79		B-2	36-40		C-2	10-15
	A-3	48-61		B-3	28-35		C-3	5-10

2. 調査目的

「イ」国は、人口約221百万人、国土面積約190.4万km²、大小17,508の島々からなる東南アジア南東部に位置する群島国家であり、「イ」国海域にはマラッカ海峡等国際的にも重要な海上交通の要衝が存在している。

近年、海賊・武装強盗事件は国際的に激増しており(1995年188件、2004年325件)、その内容も凶悪化、組織化、国際化し、海上保安対策の重要性が増してきている中で、「イ」国領海は、全世界の海賊事件の約3割が発生する海賊多発地帯となっている。とりわけマラッカ海峡は、通過船舶200隻/日以上、我が国の関係船舶も年間14,000隻が往来する国際的な海運の大動脈である一方で、全世界の1割強(2004年37件)もの海賊事件が発生しており、海上保安体制の強化は喫緊の課題となっている。本年3月14日に発生した日本船の襲撃もまさに同海域での事件であり、我が国にとってもマラッカ海峡の治安確保は緊急に解決すべき問題といえる。

また、このような頻繁な通行のあるマラッカ海峡では、武器密輸もたびたび問題となっており、兵器不拡散の観点から、水際での武器密輸阻止行動も海上保安の一課題となっている。

「イ」国国家警察はこの状況に対し、特定地域での監視・取締りの強化により海賊・武装強盗事件の抑止を図ってきたが、海賊船等の追跡に必要な高速船艇の不足から、管轄する広大な海域について十分な対応をとれない状況にある。

かかる状況下、「イ」国政府は、マラッカ海峡における治安体制の強化を図るため、高速巡視艇の調達を我が国に要請してきた。

しかし、我が国の無償資金協力において巡視船艇を調達したことがないこと、ODA大綱や武器輸出三原則等との整合性等、無償資金協力実施にあたっての懸案事項が存在する。本調査ではこれらの確認とともに、先方が望む巡視艇の仕様、運用方法、関連機関との関係、調達方法等を調査し、無償資金協力として本案件を実施することの妥当性を検討する。

3. 調査団の構成

- (1)総括:大島 義也(JICA 無償資金協力部)/5月14日～5月20日
- (2)無償資金協力:川崎 誠(外務省経済協力局無償資金協力課)/5月10日～5月20日
- (3)計画管理:西形 康太郎(JICA 無償資金協力部業務第一グループ運輸・交通・電力チーム)/同上
- (4)海上テロ対策 1:今西 靖治(外務省アジア太平洋州局南東アジア第二課)/同上
- (5)海上テロ対策 2:田中 元康(外務省総合外交政策局国際テロ対策協力室)/同上
- (6)海上警備・保安体制:島谷 邦博(海上保安庁警備救難部国際刑事課)/同上
- (7)船艇建造計画:近藤 敏和(海上保安庁装備技術部船舶課)/5月10日～5月26日
- (8)運営維持管理体制:馬屋原 博(日本海難防止協会)/同上
- (9)通訳:山田 敦子(日本国際協力センター)/5月10日～5月20日

4. 調査日程

5月10日(火)	16:50	ジャカルタ着
	19:00～20:00	日本大使館・JICA 事務所打ち合わせ
5月11日(水)	09:00～10:30	政治・法務・治安担当調整大臣府表敬・協議
	11:00～12:00	運輸省海運総局表敬
	14:00～16:30	国家警察海上警察局長表敬・ドック視察
5月12日(木)	09:00～15:00	国家警察海上警察局長協議
	16:00～16:30	国家警察山崎専門家表敬
5月13日(金)	移動	ジャカルタ→タンジュンバツ
	12:00～16:00	リアウ州警察海上警察部視察
	移動	タンジュンバツ→バタム
5月14日(土)	移動	バタム→ジャカルタ
	16:50	大島団長ジャカルタ着
	19:30～20:30	団内打ち合わせ (近藤団員、馬屋原団員別行動)
	09:30～14:30	市場調査(バタムの造船所2箇所)
	移動	バタム→ジャカルタ
5月15日(日)	移動	ジャカルタ→メダン
5月16日(月)	08:00～12:00	北スマトラ州警察海上警察部視察
	14:00～15:00	北スマトラ州運輸局長表敬
	移動	メダン→ジャカルタ
5月17日(火)	10:30～12:30	JICA 事務所打ち合わせ
	14:00～15:30	在ジャカルタ日本大使館 (別行動)
		国家警察海上警察局長協議
5月18日(水)	10:00～13:30	国家警察海上警察局長協議
5月19日(木)	09:00～09:30	団内ミニッツ協議
	10:00～15:00	国家警察海上警察局長情報収集
	13:00～15:00	ミニッツ協議
5月20日(金)	10:00～13:30	ミニッツ協議・署名
	15:00～15:30	JICA 事務所報告
	16:00～17:00	政治・法務・治安担当調整大臣府報告
	17:30～18:00	在ジャカルタ日本大使館報告
	19:00～19:30	じゃかるた新聞(取材)
	22:35	ジャカルタ発(近藤団員、馬屋原団員を除く)
5月21日(土)	(官庁休日)	資料整理
5月22日(日)	(官庁休日)	資料整理

5月23日(月)	09:30～16:00	国家海上警察局情報収集
5月24日(火)	(官庁休日)	資料整理
5月25日(水)	09:30～11:30	市場調査(エンジン取扱い総代理店)
	別行動	国家海上警察局情報収集
	12:00～16:00	国家海上警察局情報収集及びテクニカルメモ作成・署名
5月26日(木)	午前	資料整理
	14:00～14:30	JICA ジャカルタ事務所会計報告・清算
	16:00～16:45	JICA ジャカルタ事務所報告
	22:35	ジャカルタ発

5. 主要面談者

政治・法務・治安担当調整大臣府	:	Demak Lubis 第四次官(国家治安担当) Andi Amir Husri 経済担当
国家警察海上警察局	:	Suristyono 運用課長 Imam Basuki 施設管理課長 Susprihadi ドックヤード長
リアウ州警察海上警察部	:	Imam Budi Supeno 部長
北スマト州警察海上警察部	:	Budi Hartono UNTUNG 部長 Anang Sharip 次長
運輸省海運総局	:	Tjuk Sukardiman 総局長 渡部 一夫 専門家(海上保安体制の強化)
国家警察	:	山崎 裕人 専門家(国家警察組織活動開発支援)
在ジャカルタ日本大使館	:	渡辺 正人 公使 米谷 光司 一等書記官 後藤 輝久 一等書記官 坂本 慶介 一等書記官 登米 逸也 一等書記官
JICA インドネシア事務所	:	加藤 圭一 所長 大竹 祐二 次長 戸塚 眞治 次長 竹内 博史 所員

6. 調査結果概要

6-1. 先方との協議結果

(1) 実施機関

(a) 組織概要

実施機関となる国家警察における海上警察部門は、国家警察本部(ジャカルタ)の中にある海上警察局と州警察本部の中にある海上警察部とで、海賊・武装強盗事案等を取り締まっている。ただし、両者の間には組織的に直接的な上下のつながりはない。所有船艇と役割は以下のとおりとなっている。

- ・本部海上警察局 : (所属船艇)すべての A(48m 以上)・B(28～48m)クラス巡視船および一部の C クラス巡視艇
(役割)各州への技術的支援(A/B クラス巡視船の貸し出し)、ジャカルタ管轄内の取締り等
- ・州警察海上警察部 : (所属船艇)C クラス以下の巡視艇のみ
(役割)各州管轄内の取締り等

予算配賦の流れについても、州警察海上警察部は、州警察を通じて国家警察本部予算計画担当局に対して予算要求し、査定後に必要予算が配分される仕組みをとっており、海上警察局・州警察海上警察部の直接的なつながりはない。また、本部海上警察局が各州に貸し出す(通常 2～3 ヶ月のローテーションの由)A/B クラス巡視船についても、乗組員も含め船艇の運営・維持管理予算はすべて本部直轄にて対応する形となっており、いわば本部所属の船艇が州の取締まりを支援する構図となっている。

また、刑事事案の容疑者等に対する取調べに関しては、「イ」国側の「刑事訴訟法」に基づき、容疑者の人権に配慮しつつ適正に行われることになっており、現実的にそのように対応している旨の説明が「イ」国側よりなされた。

(b) その他海上保安関連機関との関係

「イ」国における海上保安関連機関は多岐にわたっている(海軍、国家警察、運輸省海運総局、関税局、海洋漁業省、環境省等)が、各機関の役割は各々設置法により明確に規定されている。特に海軍との関係においては、海上保安上の業務が重複する事例はあるものの、基本的に各機関の設置法に規定されていない事案への関与はできないことになっており、国家警察が国防関係の事案に関与できるという法的根拠がない現状では、軍事行為へ国家警察が関与することはないとのこと。ただし、外国との交戦ではないにせよ、国内の反乱等に際し、大統領令に基づいて発令される「非常軍政事態」においては、例外的に、州政府をはじめ国家警察も軍の指揮下に入るが、意思決定も法令に従った手続きを経て行われる。

(2) 要請内容

(a) 要請内容の確認

今回の要請はタンジュンバツ、ベラワン、ジャカルタ各基地への C-1クラス巡視艇(3隻)の要請である。国家警察としての正式な要請は、C-1クラス(22.5m 超)で変更はないとのことであったが、実際の哨戒活動を行う現場(海上警察局、州警察海上警察部)では C-1 よりも大きい B クラス巡視船の方が望ましいとの意見が出された。各クラスの船艇とも不足している現状ではあるが、C-1 クラスであると航続距離が短いため海賊等の追跡が十分にできないこと、数日間(最大で 7 日間)航行できる B クラス巡視船の方がマラッカ海峡等事案発生頻度の高い場所において哨戒活動を行うことで事件を抑止できること、マラッカ海峡の航路に関しては水深も深く地形的な特性より C-1 よりも大きい船艇が適していること等が主な理由である。

(b) 武装の要望

既存の他国からの巡視船艇供与案件では銃座のみを設置し、武器は独自で整備しているとのことであったが、今回の要請の詳細に関しては、「イ」国側独自で装備・据付することを含めて、関係内部で検討中の由である。調査団からは、ODA 大綱や武器輸出三原則について説明を行い、本件については日本側でもどのような形で対応するかについて慎重に検討していくことになる旨説明した。

(3) 先方負担事項

事案への対応は海上警察局や州警察海上警察部が担当するが、先方負担事項等案件実施に必要な部分については、予算の確保は国家警察本部の予算計画局、関税等の取扱いはロジスティック部門となることから、基本設

計調査が実施された場合には国家警察本部内の各部門についても十分な説明・調査・調整を行う必要がある。

(4) 目的外使用の可能性

本件が実施される場合、調達される巡視艇はマラッカ海峡警備に重点をおいた海上保安確保のために使用される旨確認した。非公式ながら、B クラス巡視船の要望も現場レベルでは表明されているが、仮にそれが実現した場合は本部海上警察局(ジャカルタ)の所属となる。運営維持管理体制・予算の確保等を考えるとその形(本部配備)が望ましいが、ジャカルタに所属することで他の地域への貸し出しも可能となり、海上警察全体の能力強化には貢献するものの、一方で相対的にマラッカ海峡の警備強化の目的が若干薄まることも懸念され留意が必要である。本部海上警察局としては、仮にそうなった場合でも、マラッカ海峡の近辺に常時配備する方針であるとの見解を示している。

(5) 新海上治安調整機構(新 BAKORKAMLA)の設立状況

海上治安の調整機関となる新 BAKORKAMLA の設立が大統領令により定められる予定であるが、大統領の署名を待っているという状況である。新 BAKORKAMLA の長となる政治・法務・治安担当調整大臣府では、新 BAKORKAMLA の役割を「海上保安を担当する関連機関の調整」としているが、具体的には地方に新 BAKORKAMLA の拠点を持ち、整備を予定している通信網を使って各関連機関を通じ事案発生海域近郊にいる船艇へ連絡することにより事案に対応していくということである。しかし、実際には通信インフラを新 BAKORKAMLA が直ちに整備することについては現実性に乏しく、当面「イ」国側での議論の進捗を見守らざるを得ない状況である。

この新 BAKORKAMLA には海軍も国家警察も当然メンバーとなっているが、本組織が取り扱う内容には国防関連事案は含まれておらず、本組織下における活動において国家警察が軍事行動に借り出されることはないと思われる。

6-2. 現地調査(踏査)結果

要請巡視艇が配備される予定となっているリアウ州警察海上警察部(タンジュンバツ基地)及び北スマトラ州警察海上警察部(ベラワン基地)は、マラッカ海峡に面する主たる州を管轄する局であり、マラッカ海峡の海賊・武装強盗事案等の取締りに寄与するという本案件の目的を勘案すると、妥当なサイト選定である。また、ジャカルタの本部海上警察局へも一隻配置予定であるが、本部海上警察局は各州への技術的支援(船艇の配置(貸し出し))を担っていることから、適時にリアウ州、北スマトラ州に派遣できるという点で適切なサイトと思われる。

保船面では、3基地とも、静穏度の高い、恵まれた港湾内に安全に係留できる専用の係船岸壁・栈橋を有し、保安上も問題はない。

船艇の維持管理体制は、国家警察海上警察局、リアウ州警察海上警察部及び北スマトラ州警察海上警察部とも巡視船艇の維持管理を行う部署として、施設維持課を持っており、人数の面では日本の海上保安庁と遜色ない整備体制をとっている。

ジャカルタ基地は、基地内に所属船艇すべてに対応できるドライドックを有しており、部品倉庫、工作所、ロジスティックルーム等も整備されている。1962 年日本から戦後賠償として供与されたという船艇も10隻中8隻が整備を重ねることによって未だに使用されており、(内1隻はエンジンも当時のもの)もっぱら、気象条件の厳しい東部海域に派遣され行動している。

州警察海上警察部(リアウ州及び北スマトラ州)は、整備施設としては、天然のスリップウェイしか有していなかったが、管理巡視船艇がCタイプのみであることから問題ないものと判断される。

整備の実施方法は、国家警察、州警察ともに、ある程度は海上警察内で実施するが、手におえないものは民間事業者等に外注している。訪問した3つの海上警察の近くには対応できる事業者等があり、現状では問題なく維持管理を実施していると判断される。

マラッカ海峡の気象・海象は、熱帯特有のスコール、雷雨はあるものの、年間を通じ、比較的平穏である。

6-3. 結論要約

本調査において、国家警察海上警察局は「イ」国における海賊・武装強盗事案等への対応を担う中心的な機関であることが確認された。マラッカ海峡を中心とするインドネシア領海における海賊・武装強盗事案件数は減少する傾向はなく、その一方で、国家警察の所有する巡視船艇の隻数は、正式に要請されている C クラス巡視艇および現場での要望の高かった B クラス巡視船双方について不足している。このような状況下において、本案件による巡視艇の調達による裨益は十分に期待でき、重要な国際航路であるマラッカ海峡での海賊・武装強盗事案等による影響を勘案すると、一刻も早い海上治安体制の増強が求められる。

また、巡視艇は武器等を装備することもあり、軍事目的に転用されたり、巡視艇自体が武器と判断されたりする可能性もあり、本案件が政府開発援助大綱(ODA 大綱)や武器輸出三原則等といった我が国の原則・方針に抵触しないかを確認することも本調査の重要な目的であった。海軍との国防分野での役割重複等が懸念されていたが、設置法等によって国家警察が国防(軍事関連事案)に関与しない(できない)ことは明確になっており、原則として国家警察が軍の指揮下に入ることもないことから、巡視艇の軍事転用という面での懸念はほとんどないと言える。

船艇の維持管理能力、自助努力および他ドナーによる船艇整備の具体的内容、要請内容の上層部と現場での乖離等留意すべき事項は多く、今後も「イ」国政府の動向を見守りながら、案件の枠組みを検討していく必要がある。

第2章 要請の確認

1. 要請の背景

1-1. 海賊事案等の発生状況

2005年3月にマラッカ海峡で発生した韋駄天号事件でも有名なおり、インドネシア周辺海域で**海賊・武装強盗事案**が多発している。その発生状況は表2とおりである。同表から、最近の海賊・武装強盗事案の発生傾向は、全体の8割近くがマラッカ海峡で発生しており、また、6割近くは組織的な犯行の傾向にあるといえる。さらに、2004年からは、新たな海賊・武装強盗事案の手口として、身代金目的の誘拐事案も新たに発生していることがわかる。

表2. 「イ」国における最近5年間の海賊・武装強盗事案発生件数及び検挙件数

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
インドネシア領海での事案発生数	25	56	70	117	83
うち船舶や船員に被害のあった件数	6	12	17	8	12
うち検挙した件数	3	12	13	10	10
マラッカ海峡での事案発生数	5	16	19	91	68
うち船舶や船員に被害のあった件数	3	8	6	4	20
うち検挙した件数	-	-	2	3	3
組織的な武装強盗犯罪件数	2	9	6	63	49
身代金を目的とした誘拐事案数	-	-	-	-	4

(出典:調査団質問票回答(国家警察海上警察局))

主な検挙事例としては、本年4月23日に発生したダグボート BAHAR11号及びBAHAR27号強奪事件が挙げられる。この事件は、マラッカ海峡付近海域を航行中のダグボート BAHAR11号及び台船 BAHAR27号が7名の武装強盗に襲撃され、乗組員は付近の島に放置されるとともに、武装強盗犯は強奪したダグボートに乗り組み、西方海域に向け逃走した。被害にあった乗組員からの通報により、リアウ州警察海上警察部は、直ちに、島に放置された乗組員の救助を行うとともに、乗組員から強奪された被害船の特徴を聴取し、巡視船艇による捜索を行ったところ、西カリマンタン海域を航行中の被害船の特徴と類似する船舶を発見した。(既に強奪された船舶の船名は塗り替えられていた。)武装強盗犯は、マイク等による停船命令を振り切り、そのまま逃走を続けたことから、銃による停船命令を行い、武装強盗犯を逮捕した。(被害船 写真1参照)



写真1. 被害船

(1) 不法出入国(密航)事犯の状況

「イ」国における最近5年間の海上からの船舶を利用した密入国及び密出国事案の状況は、表3とおりである。同表で見る限り、それほど多くは発生していない。事案の多くはベトナム人による密入国事案である。

表 3. 「イ」国における最近 5 年間の海上からの船舶を利用した密入国及び密出国事案発生件数及び検挙件数

	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年
インドネシア領海での事案発生数	3	2	6	7	5
マラッカ海峡での事案発生数	-	-	-	2	1

(出典:調査団質問票回答(国家警察海上警察局))

(2) 銃器密輸事犯の状況

「イ」国における最近 5 年間の海上からの船舶を利用した銃器密輸出入事案の状況は、表 4 とおりである。
同表を見る限り、それほど多くは発生していない。

表 4. 「イ」国における最近 5 年間の海上からの船舶を利用した銃器密輸出入事案の発生件数及び検挙件数

	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年
インドネシア領海での事案発生数	-	-	-	-	4
マラッカ海峡での事案発生数	-	-	-	-	-

(出典:調査団質問票回答(国家警察海上警察局))

(3) 不正薬物密輸の状況

「イ」国において最近 5 年間の海上での船舶を利用した不正薬物密輸出入事案の状況は表 5 とおりである。
不正に密輸される薬物は、大麻である場合が多く、密輸入を行う者のほとんどは、インドネシア人の船員又は旅客である。

表 5. 「イ」国における最近 5 年間の海上からの船舶を利用した不正薬物密輸出入事案の発生件数及び検挙件数

	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年
インドネシア領海での事案発生数	-	-	6	3	8
マラッカ海峡での事案発生数	-	-	-	-	-

(出典:調査団質問票回答(国家警察海上警察局))

(4) 大量破壊兵器の拡散状況

「イ」国において最近 5 年間の海上での兵器の不正取引(例:洋上での船舶間での受渡、許可なく兵器を船舶で輸送すること等。)事案の発生はない。

(5) その他の海上犯罪発生件数

「イ」国は森林が多く、また、海洋水産資源も豊富であることから、森林の違法伐採事犯、密漁事犯が多く、これについて密輸事犯及び衝突等海難事犯といった海上犯罪が多く発生しており、その発生状況は表 6 とおりである。

表 6. 海上犯罪発生状況(件数)

No.	種 別	2001	2002	2003	2004	備 考
1	Illegal Logging 不法伐採	106	122	141	119	
2	Illegal Fishing 不法漁業	84	88	86	81	
3	Perompakan 強盗(海賊)	56	70	117	83	
4	Pencurian 窃盗	4	22	25	27	
5	Penganiayaan 傷害	6	8	5	-	
6	Pembunuhan 殺人	2	8	5	1	
7	Lake Laut/Air 事故	19	111	52	62	
8	Narkotika 薬物	-	6	3	8	
9	BBM 燃料の不正取引・密売	-	8	6	17	
10	Penyelundupan 密輸	10	-	29	50	
11	Handak 爆薬を使用した密漁	-	-	-	8	
12	Imigran Gelap 密入国	2	6	7	5	
13	Minuman Keras 酒	2	4	1	-	
14	Pembakaran Kapal 船舶の放火	4	8	-	-	
15	Cemar Lingkungan 環境汚染	-	3	3	3	
16	Gar Pelayaran 航法違反	-	1	1	-	
17	Uang Palsu 通貨偽造	-	-	-	1	
18	Perjudian 賭博	-	-	-	-	
19	Mati di atsa Kapal 船内死	-	10	5	4	
20	Penemuan mayat 遺体発見	12	25	26	12	
21	Penemuan kapal 船舶発見	-	3	4	-	
22	Harta Karun 金品	5	-	-	-	
23	Perkelahian Massal 集団抗争	-	-	-	2	
	合 計	312	503	516	483	

(出典:国家警察海上警察局事業紹介パンフレット)

1-2. マラッカ海峡における海賊・海上テロ対策の潮流

「イ」国においては、アル・カーイダとネットワークを有するジュマア・イスラミーヤ(JI)が、2002年10月にバリ島爆弾テロ事件を実行し、日本人2名を含む202名が犠牲となった。また、同組織は2003年8月にはマリオットホテル爆弾テロ事件、2004年9月には豪州大使館前爆弾テロ事件への関与も疑われている。また、一連の爆弾テロ事件に関与が疑われているアザハリやヌルディンといったJI幹部は、未だ逃亡中であり、海上テロを含む高いテロ実行能力を保持していることから、「イ」国におけるテロの脅威は依然として深刻であると言える。JIは、「イ」国内において、リクルート活動を継続し、新規メンバーをフィリピン南部の訓練キャンプにて訓練を施し、帰国後、「イ」国内のマルク、ポソ等の紛争地域に送り込んでいると言われている。

一方で、マラッカ海峡は、我が国の原油の80%が同海峡を通過し、毎日平均約27隻の我が国海外航海運企業所有

の船舶が通航する等、同海峡の安全は我が国経済にとり死活的重要性を有する海峡であるが、近年、海賊事件が多発しているのみならず、海峡を通過するLNGタンカーを乗っ取って港に突っ込むといった海上テロの可能性も指摘されており、テロの脅威が高まっている。過去においても米艦コール号爆破事件、仏船籍大型タンカー・ランブール号爆破事件、フィリピンのスーパー・フェリー14号爆破事件に見られるように世界各地他海域で海上テロが発生しており、仮に、マラッカ海峡で海上テロが起こると、世界経済に深刻なダメージを与えることも懸念される。

特に2003年以降は、スピードボートを利用し、高度な武装をした組織的な海賊・武装強盗事案が増加し、身代金目的に乗組員を誘拐する手口も見られるようになった。これらは、いずれも陸上及び海上とのネットワークを有し、通常は、漁船を偽装し犯行の機会を伺い実行していると見られている。また、犯行時間は深夜から明け方に集中している。さらに、本年3月の韋駄天事件と同様のタグボートと台船を標的にするケースが増加傾向にあり、4月23日には、リアウ州海域(バタム島周辺)において、進水式を終えたばかりの台船とタグボートが襲撃され、船名を変更され西カリマンタン海域を航行中しているところをジャカルタ海上警察により拘束に至ったケース(BAHAR11号及びBAHAR27号強奪事件)も発生している。

また、北スマトラ州海域においては、アチェの分離独立を求める独立アチェ運動(GAM)による海賊・武装強盗事案が発生している。現在、GAMは、隣州の北スマトラ州のみならず、マラッカ海峡対岸のマレーシア、タイにも潜伏し、同海峡を挟んで相互に連絡を取り合い、同海峡を通過する船舶を襲撃していると言われている。

「イ」国における海上の安全については、これまで、10機関(海軍、警察、税関、運輸省、環境省、海洋漁業省、国家捜索救難庁等)が担当し、それぞれの設置法に基づいて、海上安全に関する業務を実施してきたが、現在、政治・法務・治安担当調整大臣府の下に新しい海上治安調整機構(新BAKORKAMLA)を大統領令にて設置し、海上安全についての各機関の活動を調整することを予定しているが、現時点では大統領令がまだ署名されていない。新BAKORKAMLA設置後は、政治・法務・治安担当調整大臣が長となり、地方事務所を設置し、同地方事務所を通じて海上事案発生情報を集約し、BAKORKAMLA事務所において調整の上、各関係機関を通じ事案発生海域近郊にいる船舶へ連絡することにより事案に対処することになっている。

1-3. 「イ」国上位計画(開発計画等)と本計画の位置づけ

「イ」国は東西5000Km、南北2000Km、の広大な幅を有し、17,500に及ぶ島々からなる世界有数の群島国家である。かかる国家の発展にとって海上輸送は、この国の全土を統一する国家開発計画を支援するための極めて重要な地位にある。その一方で海上治安に関しては、国連海洋法条約批准によって拡大したインドネシア海域における海上犯罪の多発、特に近年、国際的に重要な問題となっている海賊・船舶に対する武装強盗事案が「イ」国領海及び周辺海域において横行する事態となっている。このような情勢から「イ」国政府は海上治安体制の見直しを図るため、平成15年2月に政治・法務・治安担当調整大臣令に基づきインドネシアの新たな海上治安システム構築のための関係機関によるワーキング・グループが設立した。上記ワーキング・グループはJICA短期専門家の支援等をうけ2003年8月新海上治安調整機構(新BAKORKAMLA)設立に関する大統領令案を策定している。その後、関係機関間において再調整された大統領令案は、最近、あらためて大統領に送付されている。政治・法務・治安担当調整大臣府によれば、新BAKORKAMLAは、将来は、船艇も保有するが、今回、巡視船艇が供与されるとすれば、現在活動している機関である海上警察局に供与されるのが妥当であるとしている。

一方、緊急の課題として、マラッカ海峡周辺海域の治安の維持にあたる巡視船艇勢力の不足から、2003年6月メガワティ大統領から小泉総理に対し、2004年2月にはハッサン外相から逢沢副大臣に巡視船艇供与の要請がなされなど「イ」国政治レベルにより繰り返し要請がなされており、本計画が「イ」国内において重要かつ緊急な案件として位

置つけられていることが伺われる。

注：インドネシア国の法の階層構造は、憲法—法律—政令—大統領令—省令となっているが、大統領令には、大統領決定と大統領規則がある。前者は政府側を制約するものであり、後者は一般国民をも制約するものであるとのこと。

1-4. 国際機関及び周辺諸国との連携状況

「イ」国海上警察局は、90年代よりマレーシア海上警察及びシンガポール沿岸警備隊との協力を州警察レベルで実施している。マレーシア海上警察とは「MALINDO(マレーシア・インドネシア・パトロール協力)」を締結し、シンガポール沿岸警備隊とは「ISCP: Indonesia and Singapore Coordinated Patrol(インドネシア・シンガポール・パトロール協力)」を締結し、それぞれ協力を実施している。協力内容は、(1)お互いの領海のパトロールを行う「調整パトロール」、(2)「ランデブー」と呼ばれる事前に指定した地点での海上情報交換会議(1~2ヶ月に1回)及び合同パトロール、(3)情報交換及びパトロールの評価を行う陸上での会議(2~3ヶ月に1回)である。また、近年、マラッカ海峡の安全確保に対する国際社会の関心の高まりを受けて、2004年7月から、インドネシア、シンガポール、マレーシア三カ国の海軍による「調整されたパトロール」(お互いの領海をパトロールする)が行われている。

1-5. 援助状況・動向等

1-5-1. 我が国による援助状況

広義の海上保安は、船舶航行環境の整備・援助、捜索救難の分野、いわゆる「海上の安全」と、海上犯罪の捜査・抑止、法の励行の分野、いわゆる「海上の治安」とに大別される。

「海上の安全」の分野では、1970年代から運輸省海運総局に JICA 長期専門家が継続派遣されるとともに、JICA 開発調査(1982年)とそれに基づく数次にわたる円借款により海岸無線局(一般および救難無線)を整備している。現在、新たに策定された JICA 開発調査(インドネシア国船舶航行安全システム開発整備計画調査,2002)に基づき、円借款による第4次海岸無線局の整備が始まろうとしている。

「海上の治安」の分野では、「イ」国の海上治安体制見直し作業のため、同国政府(政治・法務・治安担当調整大臣府と国家開発計画庁)の要請により、2003年3月 JICA 短期専門家3名が派遣され、新海上治安調整機構設立に関する大統領令案の策定及びコースト・ガード設立構想を支援しており、2003年6月から海賊対策強化支援のため長期専門家1名が海運総局へ派遣されている。

また、日本海上保安庁は、海賊・海上武装強盗に対する「イ」国を含むマラッカ海峡沿岸3国の警備能力向上支援のため、数次にわたってヘリコプター搭載型の大型巡視船を「イ」国等に派遣している。

1-5-2. 他国・機関の援助状況・動向

(1) 外国からの借款(CREDIT EXPORT)による調達状況

2001 スペイン A-2クラス 2隻(ヘリ甲板付きで、既に就役しており、インドネシア東部に派遣されている)

2003 ポーランド B-2クラス 5隻(現在建造中で、2005年中に就役予定)

2003&2004 B-3クラス 9隻(現在建造中で、2005年中に就役予定)

(2) 外国からの無償供与

2003 オーストラリア C-3クラス 4隻(配属先は、ジャカルタ、バリ、及び東・西ヌサトゥンガラ)

その他、供与予定として、米国から C-1 クラス 3隻がある。タンジュンプリオクの沖合の島に、Maritime Police

Training Center があり、ここに International Criminal Investigation Training Assistant Program (ICITAP) の一環とし、C-1 クラス 3隻が練習艇として、無償供与される。すでに、建物が供与されているとのこと。このセンターは下士官を養成している。

(3) その他

地方組織とのマラッカ・シンガポール海峡問題対策のワーキング・グループがあり、そのワーキング・グループの中では中国からの供与計画も検討されている。

2. 要請の内容

2-1. 要請機材(巡視艇)の内容(数量・仕様等)

2-1-1. 概要

(1) 数量及びクラス

今回の要請はタンジュンバツ、ベラワン、ジャカルタ各基地への C-1 クラス巡視艇(3 隻)の要請である。国家警察としての正式な要請は、C-1 クラス(22.5m 超)で変更はないとのことであったが、実際の哨戒活動を行う現場(海上警察局、州警察海上警察部)では C-1 よりも大きい B クラス巡視船の方が望ましいとの意見が出された。各クラスの船艇とも不足している現状ではあるが、C-1 クラスであると航続距離が短いため海賊等の追跡が十分にできないこと、数日間(最大で 7 日間)航行できる B クラス巡視船の方がマラッカ海峡等事案発生頻度の高い場所において哨戒活動を行うことで事件を抑止できること、マラッカ海峡の航路に関しては水深も深く地形的な特性により C-1 よりも大きい船艇が適していること等が主な理由である。

(2) 武装の要望

既存の他国からの巡視船艇供与案件では銃座のみを設置し、銃器は独自で整備しているとのことであり、今回の要請の詳細に関しては、「イ」国側独自で装備・据付することを含めて、関係内部で検討中であるが、弾薬補給や修理の都合上、銃器については日本からの供与ではなく、独自で装着することでよく、従って船舶は銃器を外した形で供与してほしいとの由である。

2-1-2. 仕様

(1) C-1 クラス巡視艇の仕様

正式な要請である C-1 クラス巡視艇に関する国家警察が希望している仕様は以下の通りである。なお、一般的に船艇の維持管理においては主機関の整備費用が大きい割合を占めるが、速力アップに寄与する軽量で高出力の主機関は整備費用が非常に高額であることから、巡視艇供与後の適切な維持管理実現のため、注釈にあるように、速力については主機関の整備費用を考慮して決定することとした。

< C-1 クラス巡視艇の仕様 >

- ・長さ : 22.5m 以上 27m 以下
- ・喫水 : 約 1m
- ・速力* : 約 30kt (パトロール時)、約 35kt (最大)
- ・主要装備

- 1) 航海機器
 - i) 自動衝突予防援助装置(ARPA)
 - ii) レーダー
 - iii) GPS: Global Positioning System(衛星の信号を利用した船の方位、位置及び速度を出力する装置)
 - iv) スピードログ(対水速度測定装置)
 - v) エコーサウンダー(水深測定装置)
- 2) 無線設備(他船、海上警察署及び本庁との通信に使用可能なもの)
- 3) 夜間運用支援装置(本件についてはテクニカルメモ(添付資料 2)で確認)

*: 要請速力(高速エンジン)の場合、整備費用が大きくなるため、実施機関の維持管理能力を勘案した上で仕様を決定する必要がある。

(2) Bクラス巡視船の仕様

正式な要請ではないが、現場において強い要望のあったBクラスの巡視船について、国家警察海上警察局から仕様の要望を聴取したところ、「マラッカ海峡の安全を確保するためより望ましい巡視船艇はB-3クラス(長さ28m~35m)である。」旨の回答があった(本件についてはテクニカルメモ(添付資料 2)で確認)。詳細な仕様については国家警察で定めた「インドネシア共和国国家警察船の技術使用のガイドライン」を参考に、今後必要に応じ国家警察と協議することになると思われる。

(3) その他、州警察海上警察部における要望

リアウ州及び北スマトラ州の両州警察海上警察部において、供与巡視艇に関する要望を聴取したところ、先方の要望は以下のとおりであった。なお、要望聴取に当たっては、供与巡視艇の仕様については国家警察海上警察局と協議して決めることとなると思われる旨説明した(本要望聴取は、あくまで現場要望の把握との位置づけ)。

(a) リアウ州警察海上警察部

必要な装備は、無線設備、レーダー、GPS、測深儀(現有の船には装備されていない)、捜索救助用機器、留置室。その他、乗組員、施設維持部職員を対象とした整備のトレーニングや乗組員に対する操船のトレーニングを実施してほしい。

(b) 北スマトラ州警察海上警察部

①30m~40mのBクラスのような、速力が速く操船性の良い船が望ましい。喫水は2m(現有船では3mのものもあるが2mが望ましい)、②630号(2004年に就航したシンガポール造船所で建造した船(詳細は本章 4-3-2 参照))のような船がいい、③必要な装備としては、SSB(Single Side Band)通信設備でも良いが、SSBはノイズが多いので、リピーターつきハンディトーカーがいい、④潜水用具も可能ならほしい(犯人が海に捨てた証拠物件の捜索や救難対応時に使用)、⑤乗組員は、供出できるが、エンジンの点検整備のための教育が不可欠。

要望のうち、③リピーターつきハンディトーカーは、通話距離が短く、ほぼ可視距離に中継局を必要とし、多大な施設整備を必要とするものと思われる再考が必要である。巡視艇にどのような通信機器を装備するかは、既存の通信体系との整合性を検討する必要がある。

2-1-3. 供与巡視艇に適用される技術基準及び船舶検査

供与巡視艇に適用される技術基準及び船舶検査について得た情報は以下の通りであり、本計画において巡視艇の供与が実現した場合は、建造に当たって適用する技術基準については日本の巡視船艇に適用している技術基準

に準拠し、建造中の船舶検査については(財)日本海事協会(NK)の検査を受検すれば十分であると考えられる。

(1) 技術基準

民間船には、Indonesian Shipping Act 1992 及び同法に基づき運輸省海運総局が定める技術基準が適用されるが、海上警察局の巡視船艇等政府が所有する船舶には同法及びこれに基づく技術基準は適用されない。

海上警察局では、国家警察が承認した「インドネシア共和国国家警察船の技術的仕様のガイドライン(”BUKU PETUNJUK TEKNIK SPESIFIKASI TEKNIK KAPAL POLBI”）」に従って建造している。

同ガイドラインは仕様に関するもので船体構造、復原性等の技術基準ではないことから、同ガイドラインも考慮しながら日本の巡視船艇の技術基準に従って建造することで良いかと質問したところ、全く問題なくそれで良い旨の回答があった。なお、この際「イ」側から「日本の巡視艇には採証装置(証拠を取るカメラ)も当然付いているだろうから日本の基準でも問題ない」旨の発言があった。

(2) 船舶検査

民間船は、運輸省海運総局(DGSC)や地方組織としての港湾管理事務所(ADPEL)及び港湾事務所(KANPEL)に配置された MARINE INSPECTOR の実施する船舶検査を受けなければならないが、海上警察局等政府が所有する船舶には適用が除外されており、船舶検査の受検義務がない。

海上警察局の船については、建造時に船級協会の検査を受けるが、その後の定期的な検査は受検していない。「インドネシアで建造する場合はインドネシア船級協会(BKI)の検査を受ける。シンガポールで建造した際にはロイド船級協会(LR)の検査を受けた。同船については、定期的検査の時期にLRからその旨連絡があったが、海上警察局からは建造後の定期的検査は不要なので受検しない旨回答し、受検していない。」旨説明があった。

巡視艇が本計画で供与されることになった場合にも、建造中の船舶検査については、NK の検査を受検することで、全く問題ないとのことである。

2-2. 要請機材(巡視艇)の運用方法

要請機材である巡視艇は、国際交通の要衝であり、タンカー、LNG 船、コンテナ船等の大型船をはじめとして多くの船舶が航行するマラッカ海峡の海上保安拠点であるリアウ州警察本部海上警備部タンジュンバツ基地(シンガポール海峡沿岸地域)、北スマトラ州警察海上警察部ベラワン基地(メダン地域)及び国家警察海上警備部タンジュンプリオク基地(ジャカルタ)に配備される。

両基地に配備された要請機材である巡視艇は主に次の業務にあたる。

(1) マラッカ海峡では海賊・武装強盗事案が多発していることから、要請機材である巡視艇は、海賊・武装強盗事件の発生を未然に防止するため、当該基地に配備乃至派遣されている巡視船艇と連携して、マラッカ海峡での哨戒活動や隣国との協調パトロールに従事する。また、海賊・武装強盗事件が発生した場合には、その機動力(高速・浅い喫水)を活かして、現場に急行し、被害船(者)の保護、逃走する海賊・武装強盗犯が乗り組んだ船及び強奪された船舶の搜索、発見、犯人の逮捕を行うとともに、点在する島陰や沿岸部の入り江等に逃げ込む海賊・武装強盗犯の追跡、検挙にあたる。

(2) 2002年10月に発生したバリ島での爆弾テロ事件や2003年8月に発生したジャカルタでのJWマリオットホテル爆弾テロ事件等、「イ」国における厳しいテロ情勢を踏まえ、かつ、GAM等によるテロ活動の基盤となっているアチェ州はマラッカ海峡に面しているところ、国際交通の要衝たるマラッカ海峡での航行船舶をターゲットとした海上テロ活動の発生が予想されることから、マラッカ海峡における秩序や安全を確保するため、当該海域において哨戒活動に従事

するとともに、洋上での不審船に対する立入検査を行う。

(3) テロ活動を行うGAM等は、その活動基盤たるアチェ州沖合の洋上、すなわちマラッカ海峡において、不正に武器を入手している可能性も否定できないことから、マラッカ海峡における秩序や安全を確保するため、当該海域において哨戒活動に従事するとともに、洋上での不審船に対する立入検査を行う。

3.実施機関及び関連機関の組織・運営体制

「イ」国では、主な海上保安機関として、海軍、国家警察庁(海上警察部門)、財務省関税局、運輸省海運総局警備救難局、国家捜索救難庁(運輸省の外局)、環境省、海洋漁業省及び州政府等の 10 機関が存在している。

3-1. 国家警察海上警察局の組織・役割

3-1-1. 海上警察局組織概要

(1) 組織

(a) 中央組織

海上警察の中央組織である海上警察局(Directorate Marine Police)は、国家警察(Indonesia National Police :INP)の治安確立総局 (Security Development and Guidance Department) に属し、会計課、総務・計画課、施設維持管理課、刑事課、運用課の 5 課及び巡視船艇 52 隻(建造中の 14 隻を含む。)、ゴムボート 29 隻、ジェットスキー 2 隻を有する。

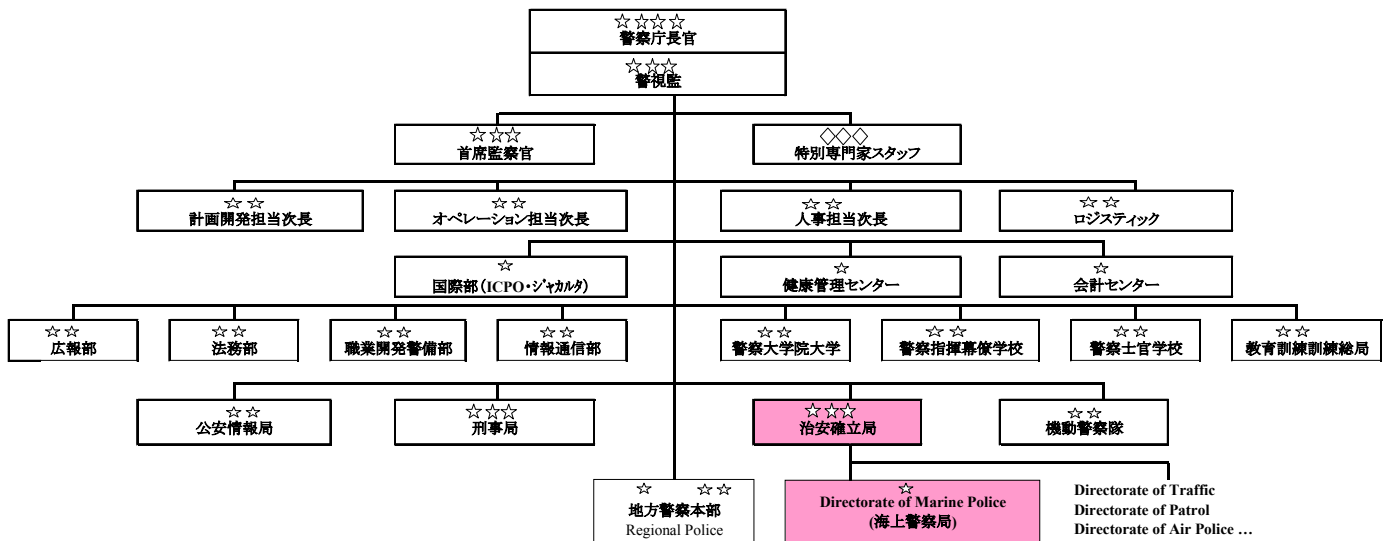


図 1. 国家警察組織図

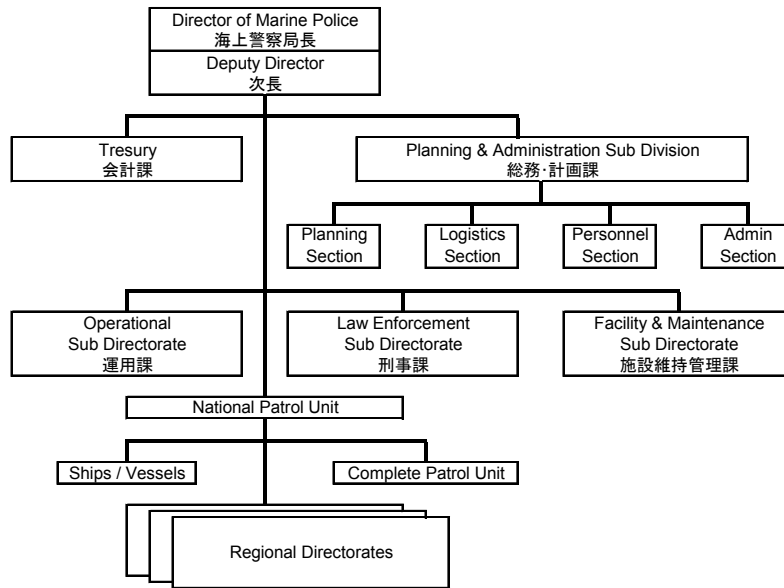


図 2. 海上警察局組織図

(b) 地方組織

国家警察は、インドネシア 33 州のうち、30 州に警察行政を所掌する州警察本部を配置し、それぞれの州警察本部長は国家警察庁長官の指揮を受ける。それぞれの州警察は海上警察部を有し、地方の海上警察業務は主に州警察海上警察部及び更に小さな行政単位ごとに設置されている警察署が担当している。

州警察海上警察部には、総務・人事課、施設維持管理課及び運用課の 3 課を有するとともに、州内に数箇所の州海上警察派出所を有する。さらに、一部の州海上警察派出所はその下部機関として州海上警察分室を有している。

各州警察(海上警察部)は巡視艇を所有しており、警察署の一部にも、船艇が配備されている。

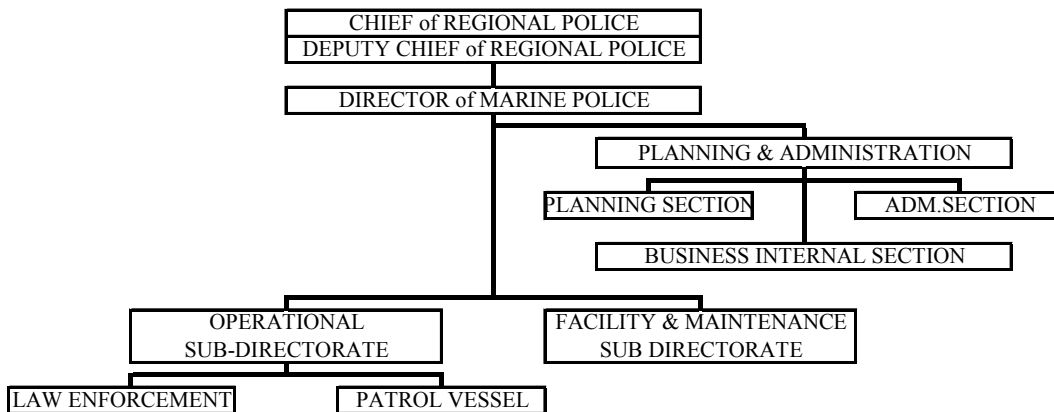


図 3. 州警察海上警察部組織図

(2) 人員及びその地位

2005 年現在の人員は、4,938 名で、その内訳は表 7 の通りである。

海上警察部門に属する者のうち、事務員(PNS)以外の者は、司法警察職員の身分を有する。なお、事務員(PNS)の 176 名は、事務所における事務等を行う。

表 7. 海上警察の人員

	警視正	警視	警部(補)	巡査部長	巡 査	事務員(PNS)	合 計
中 央	1	28	79	428	328	96	960
地 方		55	183	1413	2247	80	3978
合 計	1	83	262	1841	2575	176	4938

(3)保有船艇の状況

総計 439 隻の巡視船艇等を保有し(内訳等詳細については「第 2 章 4-3」にて後述)、巡視船艇をその長さに応じてA、B及びCの3クラスに分類している(各クラスについて更に3段階にクラス分けされている)。

Aクラス(写真2、3)は、船長が48m以上のものであり、主に外洋での監視取締り業務を行っている。A-3クラスに属する巡視船9隻のうち8隻は、我が国の戦後賠償による無償資金協力で提供されたものである。また、A-2クラスに属する2隻の巡視船は2000年に就役したヘリ甲板を有する最新鋭である。また、Bクラス(写真4)は、船長が48~28mのものであり、主に沿岸域での監視取締り業務を行っている。Cクラス(写真5)は、船長が27m以下のものであり、主に港内及びその周辺海域での監視取締り業務を行っている。そのほか、ゴムボートやジェットスキーを保有している。



総トン数:410トン/全長(LOA):48.6m/主機関:640ps×2/速力:12ノット/製造年:1962年/日本製

写真 2. 巡視船 509 号



総トン数:620トン/全長(LOA):61m/主機関:4,100ps×2/速力:22.8ノット/製造年:2003年/スペイン製

写真 3. 巡視船 520 号



総トン数:156トン/全長(LOA):34.5m/主機関:2,040KW×2/速力:28ノット/製造年:2003年/シンガポール製(英国ライセンス)

写真 4. 巡視船 630 号



総トン数:36トン/全長(LOA):17m/主機関:650KW×2/速力:36ノット/製造年:2003年/シンガポール製(英国ライセンス)

写真 5. 巡視艇 005 号

(4)船艇整備計画

海上警察局は、領海面積に比した巡視艇数を我が国、シンガポール等先進国レベルにするという基準の下に、将

来の巡視船艇整備の目標値を掲げている。政府により正式に公表されている数値はないものの、上述の基準に到達するには、2009年度までの5年間で約2,200隻にする必要があるとのことである(年間約350隻の整備が必要)。現有船艇が439隻ということをお案すると、同目標値は現実的なものとは言えず、海上警察からもこの理想に少しでも近づけるために整備を進めているとの希望のみが示され、国家警察内での組織的な決定や詳細な予算計画があるものではないとのこと。国家計画庁からの情報によると、現5ヵ年計画(2005-2009)における船艇建造の予算配分(政府決定の段階ではない)は5ヵ年合計でUS\$ 225.0million(Bクラス:15隻、Cクラス:164隻、他ドナーによる援助計画も含む)となっており、実質的な計画値は同数値になると思われる。

3-1-2. 海上保安における海上警察の役割(法・制度的位置づけを含む)

警察組織は、2000年に国軍から分離するとともに、その任務を治安秩序の維持(一方、国軍は国防を任務)と定められた。さらに2002年には警察法が制定され、右法において、国家警察庁は、秩序を維持し、治安を確保し、国民を保護し、国民へ奉仕し、法令を執行することを任務としている。(警察法第2条)

このため、国家警察庁の海上警察部門は、主に次のような業務を行っている。

- (1) インドネシア海域での治安維持
- (2) 法令の励行
- (3) 社会繁栄
- (4) 災害被災者への援助(捜索・救助を含む。)
- (5) 海上交通の安全確保
- (6) 国内外機関との協力の促進

3-1-3. 海上保安体制

(1) 各組織の主な役割とその管轄区域

(a) 国家警察庁海上警察局

国家警察庁における海上警察活動に関する業務を行っている。具体的には、「イ」国における海上警察活動に係る方針の策定や海上警察局に配備された巡視船艇による海上警察活動(捜査活動を含む。)が挙げられる。また、州警察本部における海上警察活動への指導・支援を行うことを主な役割とする。

その管轄区域は、「イ」国の全ての領海(内水を含む。)となっている。(注:領海外は海軍の管轄区域である。)

(b) 州警察海上警察部

州警察本部長の指揮のもと、州警察海上警察部に配備された巡視船艇、州海上警察派出所及び州海上警察分室を活用しながら、海上における監視取締り等の海上警察活動を行っている。

その管轄区域は、原則として、右州警察本部が設置されている州の州政府の管轄区域となっている。(注:リアウ州警察海上警察部は、リアウ州及びリアウ諸島州を、また、パプア州警察海上警察部は、パプア州、西パプア州及び西イリンジャラ州を管轄区域としている。)

(c) 警察署

州警察本部長の指揮のもと、警察署に配備された小型のボート等を活用して、海上における監視取締り等の海上警察活動を行っている。

その管轄区域は、警察署の管轄区域となっている。

(2) 巡視船艇の運用

巡視船艇のうち、A クラス及び B クラスに分類される巡視船は、国家警察海上警察局に属し、ジャカルタ基地に配備されている。また、C クラス及びクラス外の巡視艇は、国家警察海上警察局及び州警察海上警察部に属し、ジャカルタ基地及びそれぞれの州警察海上警察部の船艇基地に配備されている。

海上における監視取り締まり活動は、州警察海上警察部及び警察署が保有する巡視船艇等により行われることを基本としている。

しかしながら、州警察海上警察部及び警察署が保有する巡視船艇の隻数が十分でないことから、国家警察海上警察局では、州警察海上警察部の要請を基に、国家警察海上警察局に所属する巡視船(Aクラス及びBクラス)の一部を当該州警察海上警察部へ派遣している(派遣された巡視船の指揮権は州警察海上警察部が執る)。

また、一部事案においては、国家警察海上警察局に所属する巡視船艇が当該事案発生地域を管轄する州警察海上警察部へ派遣することなく、当該巡視船艇が自ら海上警察活動を行うこともある(当該巡視船艇の指揮権は、国家警察海上警察局が執る)。

(3) 船艇の維持管理体制

中央の海上警察局と地方の州警察海上警察部は船艇の維持管理については、運航費、修繕費等の予算を含め、完全に独立している。

(a) 予算(船艇建造及びその維持費)

国家警察は、国軍から独立したばかりであり、文民組織への移行の過渡期にあるため、2005年度の予算は十分ではないとのこと。しかし、今後は5カ年計画(中期計画)を策定する予定となっており、かつ、巡視船が2006年に供与された場合には、2007年度より維持管理費の要求が可能となるため問題はないと思われる。なお、本調査中に予算額を把握することはできなかったが、1962年に日本が供与した巡視船がまだ活躍している状況を見る限り、整備能力は十分と考えられる。今後は維持管理プログラムを作成していく計画もあるとのことである(詳細は未確認)。

(b) 国家計画庁関与の建造予算について

国家計画庁が関与している船艇の建造予算(実績含む)は以下のとおり。

過去5カ年(2000-2004)の予算配分---Credit Export

Ships Type A	: US\$ 25.0 million(2units)
Type B	: US\$ 96.9million(18units)
Type C	: US\$ 14.0million(16units)
Total (2000-2004)	: US\$ 135.9million

現5カ年計画(2005-2009)の予算配分

Ship Type A	: US\$ -----
Type B	: US\$ 75.0million(15units)
Type C	: US\$ 150.0million(164units)
Total(2005-2009)	: US\$ 225.0million

2000-2005を検討するに、Aクラスの2隻は、スペインのCredit Export、Bクラスの18隻はイギリス4隻、ポーランド5隻、シンガポール9隻の計18隻と思われる。

(b) 船艇の運航費及び維持管理費用

ジャカルタ基地所属船艇の運航費や維持管理費用は、国家警察庁海上警察局で、地方の州に配属した C クラスの巡視艇は州がみる。州によっては、財政の豊かな州もあり、豊かでない州もある。財政の豊かでない州の州警察海上警察部は、州警察本部を通じ、国家警察庁に予算の配布を要求することになるが、中央の海上警察局から地方にアドバイスすることはあるが、予算を配算することはない。

本部海上警察局に対し、リアウ州警察海上警察部で放置されていたCクラス巡視艇について指摘したところ、「同船の管理は州警察であり、本部ではない。州政府は①人員(技術者)不足、②スペアパーツが入手しにくい等により、そのような事態となっているものと思われる。本部海上警察局にも、1995年就役の同じ船(フランス製)があるが、そのようなことはない。」との説明があった。

予想外の不時の出費を要する場合、追加予算の請求をすることは可能である。機関開放検査の様に、あらかじめ判っているものについては、分割検査にすることができる。

(4) 国家警察海上警察局の船艇士官養成

船艇士官になるには、①下士官から昇進する、②高等学校卒業後、Academy Pelayaran(4カ年)、SPPS(警察官幹部学校・1カ年)を経て船艇士官になる、③高等学校卒業、Police Academy(4カ年)、Academy Pelayaran(9ヶ月コース)の三通りの道がある。SPPSは警察官幹部になるための学校であり、Academy Pelayaranは、ジャカルタ、スマラン、スラバヤ及びマカッサルの4箇所にある商船大学である。Police Academyの出身者はSPPSの就学は不要であるが、Academy Pelayaranで9ヶ月間、船員教育を受ける必要がある。また、船に乗らない一般大学卒は一年間SPPSに行く必要がある。Police Academyは、スマランにあり、対テロ要員も養成している。また、タンジュンプリオクの沖合いにある島に、Maritime Police Training Centerがあり、下士官の養成を行っている。

船艇士官になると最初にアシスタント士官に、次にオペレーション士官になる。その後、通常は港内パトロールのCクラスの船長として経験を積み、成績の特によいものはBクラスの船長に抜擢される。通常、Bクラスの船長になるまで、オペレーション士官を終えて5年程度かかる。それから、A-3クラス、A-2クラスとその能力により昇進していく。Aクラスの船長の一つの船での任期は通常3年である。

(5) 国家警察庁海上警察局(国)と州警察海上警察部(地方)の人事交流

国と州の人事は別になっており、国からの推薦が必要となるものの、州の海上警察部長は州警察より選出される。国と州の間には人事交流があり、マルク(Maluku)州の西セーラムでは、最近(2005年5月中旬)機動隊襲撃事件が発生し治安がよくないことから、マルク州の海上警察部長は国から出向している。

3-2. 海上保安関連機関の組織・役割

3-2-1. 海軍の組織及び海上保安における役割

オランダ統治時代の1939年に制定されたTZMKEO(Territorial Zee(see) Maritime Kringen(area) Ordinary(order))の規定には、海軍の船艇による海上における法令執行権が規定されていることから、これまで、海軍は一般司法警察として機能していた。しかしながら、2000年には国軍からの警察組織の分離、2002年の警察法の制定及び2004年漁業法の制定を通じて、現在では、海賊・武装強盗事案等刑事事件における初動捜査(初動のみで逮捕、取調べ等の段階では国家警察に業務が引き継がれる)や領海外の海域における漁業法違反(密漁)の取締りを行っている。

3-2-2. 運輸省海運総局の組織及び海上保安における役割

運輸省海運総局には、海上交通局、港湾浚渫局、海上安全局、航海局及び警備救難局が設置されている(図 3)。

警備救難局では、海上保安における役割として、海上における取締り、海上における捜索救難活動、船舶からの油排出事故あるいは船舶火災などの海上災害への対応などを行っている。

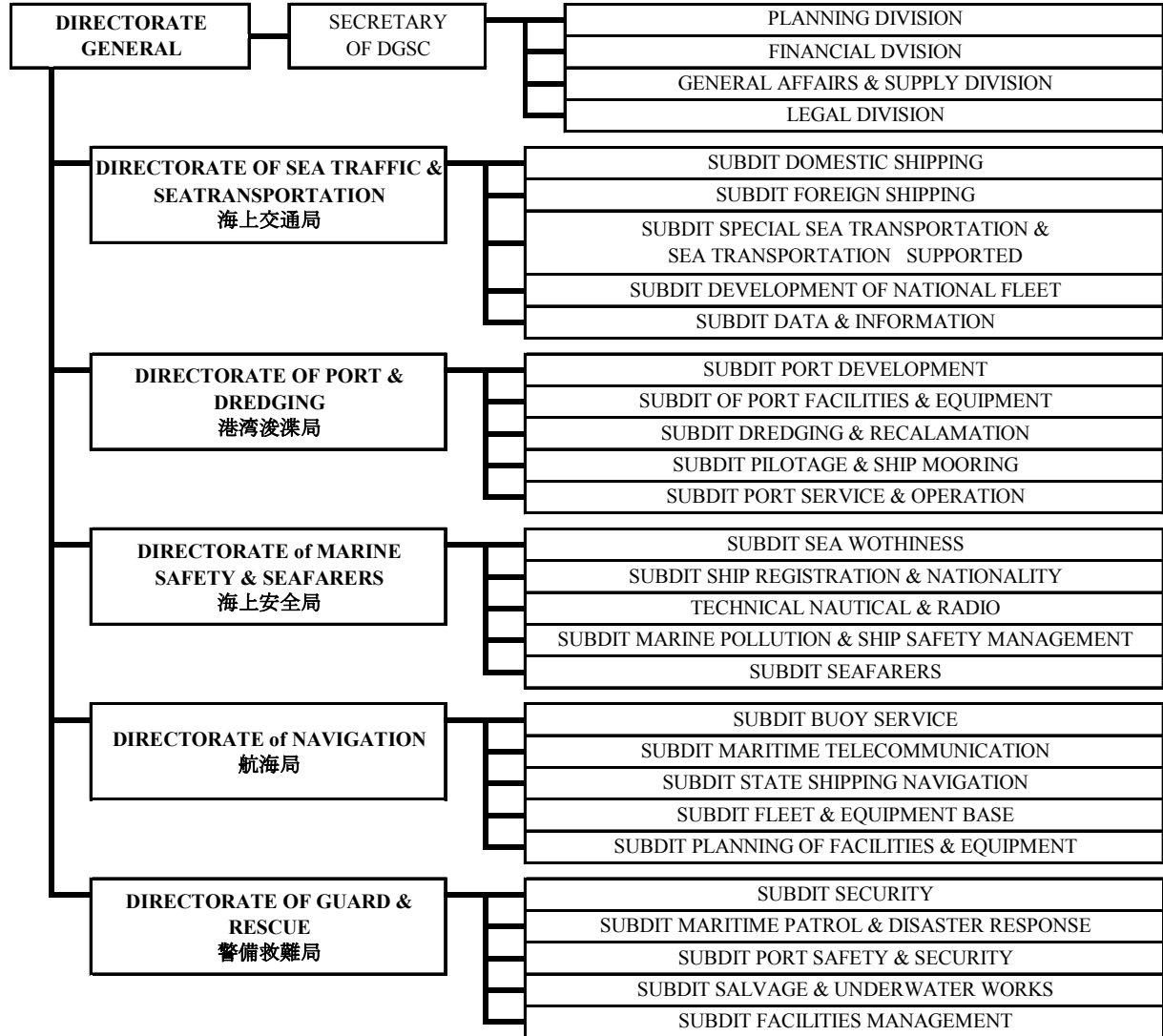


図 4. 運輸省海運総局組織図

3-2-3. 新海上治安調整機構の組織・役割

「イ」国における海上治安機関としては、海軍、国家警察、関税局、警備救難局、環境省、海洋漁業省、国家捜索救難庁及び地方自治体(州政府)等の 10 機関が存在していることから、これらの海上治安機関の調整を任務とする海上治安調整機構の設立が予定されている。

海上治安調整機構は、大統領規則を根拠として設立されるものであり、大統領直轄の省庁組織でない常設の政府機関である。

任務は、海上治安機関による政策立案、活動及び事案対応に関する調整であり、その組織は、政治・法務・治安担当調整大臣を長とし、10 海上治安機関が属する省庁の長(国防大臣、国家警察庁長官、財務大臣、運輸大臣、海洋漁業大臣、内務大臣)のほか、外務大臣、検事総長、国軍司令官、国家情報庁長官、海軍参謀長を加えた者を委員としたものである。

海上治安調整機構は 10 海上治安機関による現場での治安維持活動を調整するものであり、現場での治安維持活動は 10 海上治安機関の任務権限等を定めた各省庁の設置法に基づき実施されることとなる。

3-3. 事案発生時のオペレーション体制

3-3-1. 現況のオペレーション体制

国家警察海上警察局においては、24 時間体制で情報の収集を行っている。情報の収集は本部海上警察局所属の船艇(地方に配置されているものも含む)との連絡によりなされている。海賊・船舶への武装強盗事案の発生情報を入手した場合には、州警察海上警察部に対して出動を命ずるとともに、必要に応じて国家警察海上警察局ジャカルタ基地に属する巡視船艇をも現場に派遣する(ただし、州警察管轄内におけるオペレーションについては州警察本部長が指揮を執る)。さらに、海賊・武装強盗事犯が事件発生管区以外の海域(隣国の領海を含む。)に逃走することもあり得ることから、隣接管区及び(必要に応じて)海外の関係機関にも関連情報を提供し、現場での対応を調整する。

国家警察海上警察局(ジャカルタ基地)の 24 時間体制のクライシスルームについては、「第 2 章 4-1」(巡視艇配置予定海上基地の運営状況)参照。

3-3-2. 将来的な(新機構発足後の)オペレーション体制

新機構が事案発生 of 情報を入手した場合には、関係機関との調整を通じて、当該事案に対処する機関を決定する。これにより、複数の機関による重複を避け、また、迅速な対応が確保されることになる。

なお、政治・法務・治安担当調整大臣府では、将来的な構想として、地方事務所の設置、無線設備による中央と地方の一体化及び機構の実働部隊の設置があるものの、実際にはこれらを新 BAKORKAMLA が直ちに整備することについては現実性に乏しく、当面「イ」国側での議論の進捗を見守らざるを得ない状況である。

3-4. 実施機関及び関連機関の役割分担

「イ」国における海上治安機関としては、海軍、国家警察、関税局、警備救難局、環境省、海洋漁業省、国家捜索救難庁及び地方自治体(州政府)等の 10 機関がある。これら 10 機関のうち、海上における海賊・武装強盗事案等の事件発生の際には、国家警察、海軍及び運輸省警備救難局の 3 機関がそれぞれ海賊・武装強盗犯を捜索するもの、右事件の捜査(司法手続き)に関しては国家警察が一元的に行うこととされている。また、海軍及び運輸省警備救難局が海賊・武装強盗犯を逮捕した場合には、その後の捜査を国家警察に引き継ぐよう運用されている。このことから、国家警察(海上警察局および州警察海上警察部)はマラッカ海峡における海賊・武装強盗事案等に対処する海上保安機関であると言える。

4. サイトの状況と問題点

4-1. 巡視艇配置予定海上基地の運営

(1) ジャカルタ基地

ジャカルタ基地は、国家警察海上警察局に所属する巡視船艇 52 隻(建造中の 14 隻を含む。)、ゴムボート 29 隻、ジェットスキー 2 隻が配備され、州警察海上警察部からの派遣要請に応じるとともに、ジャカルタ特別州の管轄区域内

で発生する海上犯罪等にも対応している。

(a)船艇の行動基準

船艇の行動基準は、年間予算の中でロジスティックの費用から定め、各クラスとも最大の年間行動日は 240 日であり、行動日の一日は、6 時間から 8 時間の航海時間で計算されている。修理期間は一般的に当初予定から延長される傾向にあり、一例として、507 号(Aクラス)の修理期間は、当初、1 月から 3 月末までの予定であったが、期間がのびており現在では 6 月完了予定となっている。

(b)運用指令体制

海上警察局における船艇運用は運用課(図 1)が担っている(総員 83 名)。

ジャカルタ基地所属の各船艇への行動指令は文書又は電話通報で、運用課長から船・艇長に出され、日々の動静はクライシスルームで把握している。クライシスルームは、運用課電子・通信班に属し、24 時間体制(1 直 3 名の 3 直編成)で、地方に派遣した船艇を含めたジャカルタ基地所属の全船艇の動静を把握している。各船艇からクライシスルームへの定時連絡は、気象状態が良好な日は一日 3 回(6 時、17 時、19 時)、その他は一日 8 回(6 時、8 時、10 時、12 時、15 時、17 時、19 時、21 時)行われる。連絡には、SSB: Single Side Band(古野電気製、短波 8 メガ帯の 8401.0 kHz & 8450.0 kHz)が使用されており、直接各船艇と交信している。クライシスルームで把握する午前 6 時現在の船艇の動静は当日の午前 8 時に KABABINKAM POLRI (国家警察本部治安確立局長)に報告される。

オペレーションマニュアル班は、海賊対応、事故対応、薬物対応、不審船対応、武器の使用法、A-2 クラスのヘリ甲板への離着陸要領等のマニュアルを管理しており、この原案作成にも関与している。

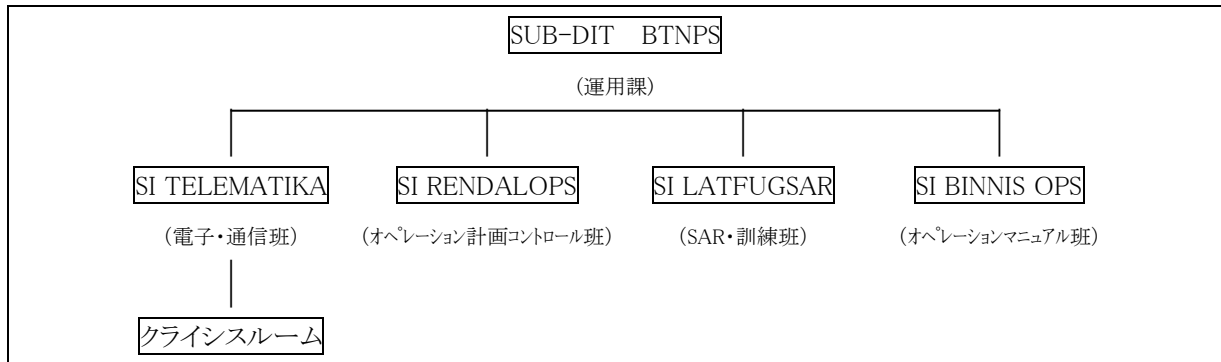


図 3.本部海上警察局運用課組織図

(c) 船艇の維持管理

本部海上警察局における船艇の維持管理は維持施設課(図 2)が担当している(その内容については、本章 4-3-3-(2) に記載)。

国家警察が所有する全ての A 及び B クラス巡視船は本部海上警察局 (ジャカルタ)に所属し、各州の活動内容に応じて各地に派遣される形をとっており、維持費も本部海上警察局が負担する。州に派遣された場合の活動エリアは州の範囲内である。各州への派遣期間は通常 3 ヶ月程度でローテーションされており定期的にジャカルタ(本部海上警察局)に帰港するため、その際に定期点検を実施している。

船舶の維持管理費は十分ではない。燃料の購入は急をようするので、3 ヶ月後の支払いを条件に購入する。船舶修繕については、緊急のものについてのみ、3 ヶ月後の支払いを条件に修理している。

リアウ州に所属する C クラスのフランス製の巡視艇(エンジンはキャタピラ(USA)製)が、タンジュンバツで機関故障のまま放置されていた。これは州本部の修繕費不足と、技術者が不足に起因するものであるが、本部海上警察局(ジャカルタ)には技術者もあり、1995 年就役の同じフランス製の C クラス巡視艇については適切に整備され稼動してい

る。

船艇を修理するときは、船長から修理申請書を局長あてに提出し、担当課長が調査分析し、それに基づき、局長がロジスティックの課長に指示を出す。技術基準中、メンテナンスはレベルが3つに別れている。レベル1は乗員による整備、レベル2は施設維持部が関与する整備、レベル3は機関であれば全開放整備。

1962年に日本からの戦後賠償で供与された船のうち、1隻は当時の機関を整備して40数年後の今でも動かしている。他は、機関を換装している。戦後賠償10隻のうち9隻が稼動していたが、1隻は最近、衝突沈没し、2005年代替建造(Sadewa号(506号)A-3クラス)された。

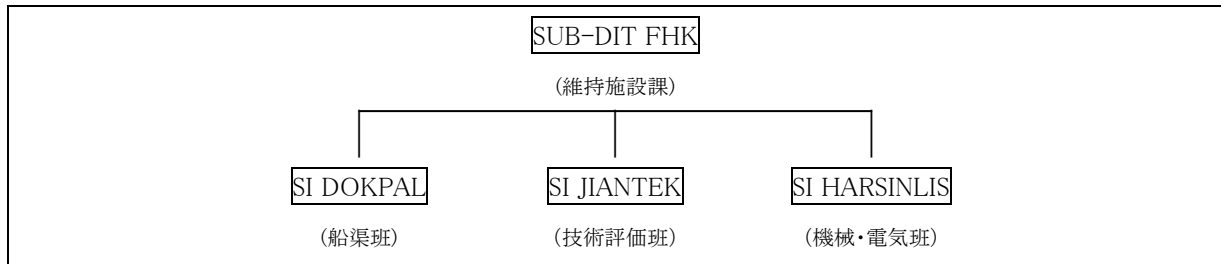


図4.本部海上警察局維持施設課組織図

(2) タンジュンバツ基地

タンジュンバツ基地は、クンドゥール島にあり、リアウ州警察海上警察部が配置されている。

旧リアウ州は現在リアウ州とリアウ島嶼州に分かれたが、現在までのところ、リアウ島嶼州警察本部が設置されていないので、リアウ州警察海上警察部は、リアウ州及びリアウ島嶼州の管轄区域を担当している。(なお、リアウ州警察海上警察部のあるクンドゥール島はリアウ島嶼州に含まれている。)

(a) 組織・人員

総務・人事課、施設維持管理課及び運用課の3課を有するとともに、9隻の巡視艇等が配備されている。また、州内に17ヶ所に州警察海上警察部の出先機関として派出所が設置され、船艇が配備されている。人員は、257名である。

(b) 州警察海上警察部と警察署との連携

州警察海上警察部は州の全域を管轄区域とし、州内の警察署における海上での活動は、その保有船艇の能力の制限から、当該警察署の管轄区域のうち港湾内又は沿岸域となっている。このため、警察署にて対応が困難な場合には、付近にある州警察海上警察部の派出所へ支援を求め、合同で対応している。

(c) 管内情勢

リアウ州は、面積329,867 km²のうち、2/3が海であり、3,214の島が点在している。また、経済貿易の要衝であり、船舶交通の要衝でもあるマラッカ・シンガポール海峡を有している。

リアウ州管内での犯罪発生状況は次のとおりである。

- ① 伝統的犯罪としての船上窃盗、傷害、殺人
- ② 国際犯罪としての海賊・武装強盗、武器不正取引、密輸、人身売買、通貨偽装、幼児人身売買、薬物密輸
- ③ 国有財産に対する犯罪としての不法伐採、密漁、土砂の不法採掘
- ④ 海域における非常事態に繋がる漁民同士の抗争

(d) 海賊・武装強盗事案の発生状況

国際海事局(IMB)の報告によると、海賊・武装強盗事案は、2002年にインドネシアで発生した103件のうち16件が、また、2003年にインドネシアで発生した121件のうち28件が、それぞれマラッカ海峡で発生したと報告し、海賊・武装

強盗事案の多発が指摘されている*。

2003年から2005年の現在までの間にリアウ州警察海上警察部では、海賊・武装強盗事案の6件32名を送致している。

送致された6件の事案のうち4件は、航海速度が遅く、海賊・武装強盗犯の移乗しやすい積荷を載せた台船を曳航するタグボートが襲撃されている。

*事案数についてP2-3表6の数値と齟齬があるが情報源、統計方法等の違いによるものと思われる

(e) 海賊・武装強盗事案への対応

リアウ州警察海上警察部では、多発する海賊・武装強盗事案に対処するために次の施策を展開している。

① パトロールの強化

国家警察海上警察局から派遣を受けた巡視船(Bクラス)2隻及び本部に属する巡視艇により、マラッカ海峡及びその周辺に点在する海賊・武装強盗が潜んでいるとみられる島嶼部のパトロールを強化している。

② 情報収集活動

海賊・武装強盗事案を未然に防止し、犯人を検挙するために、これまでの事件を分析するとともに、情報収集活動を強化している。

また、住民や漁業組合に対して警察活動の理解を促進しながら、情報提供を呼びかけている。

③ おとり捜査

一般船に海上警察官が乗り込み、付近に巡視艇を配備しながら、おとり捜査を行っている。

④ 国内外機関との連携

マレーシアの南ジョホール海上警察との間では、MALINDOに基づき、連携パトロールや情報交換を行っている。シンガポールの沿岸警備隊との間では、ISCPに基づき、連携パトロールや情報交換を行っている。また、国内機関の間では、バタム島の海軍基地、税関、海事関係者との連携を図っている。

(f) 海賊・武装強盗事案に対処するうえでの問題点

マラッカ海峡を管轄しているながら、C-3クラスの巡視艇9隻しか配備されていないことから、ジャカルタからA及びBクラスの巡視船の派遣を得て、海賊・武装強盗事案に対処しているものの、効果的な取り締まりを行う上での巡視艇の絶対数の不足があげられていた。

(3) ベラワン基地

ベラワン基地は、北スマトラ州の州都メダン港にあり、北スマトラ州警察海上警察部が配置されている。

(a) 組織・人員

総務・人事課、施設維持管理課及び運用課の3課を有するとともに、6隻の巡視艇等が配備されている。また、州内の6ヶ所(うち1ヶ所は内陸になるトバ湖)に州警察海上警察部の出先機関として派出所が設置され、舟艇が配備されている。人員は、235名である。

(b) 船舶関係予算

予算は4半期ごと。船舶修繕費は年間3億ルピア。船艇修理で予算がたりないときは、州警察本部に要求する。

(c) 州警察海上警察部と警察署との連携

州内の警察署において舟艇を保有しているものはないことから、州警察海上警察部は州の全ての海域において、海上警察活動を行っている。

(d) 管内情勢

172 マイルに及ぶ東海岸は経済貿易の要衝であり、また、船舶交通の要衝でもあるマラッカ海峡に面している。158 マイルに及ぶ西海岸はインド洋に面している。東西の海岸部とも伝統的な漁業が行われている。州の北側でアチェ州と面している。

(e) 海賊・武装強盗事案の発生状況

北スマトラ州警察海上警察部では、2003 年から 2005 年の現在までの間に取り扱った海賊・武装強盗事案には表 8 のとおりである。

表 8. 北スマトラ州警察海上警察部が取り扱った海賊・武装強盗事案の状況

	2003 年	2004 年	2005 年
発生数	29	41	4*
検挙件数	20	32	0

*平成 17 年 3 月 14 日に発生した車駄天号事件を含む。

北スマトラ州警察海上警察部では、海賊・武装強盗事犯を次の 3 グループに分類され、その主な犯行の手口は次のとおりである。

①アチェ反政府勢力によるもの

10～20 名のグループで、漁船を装って航行船舶に接近し、襲撃の際にはAKといった銃器を用いる。犯行グループは陸上にもネットワークを有している。襲撃後、直ちに無線設備を破壊し、外部との連絡を遮断し、金品及び船長等を人質として誘拐する。

②伝統的なもの

③その他

(f) 海賊・武装強盗事案への対応

北スマトラ州警察海上警察部では、多発する海賊・武装強盗事案に対処するために次の施策を展開している。

① 情報の収集、分析による海賊・武装強盗集団の解明

② 徹底した取り締まり

③ 哨戒活動

④ 住民への取り締まりに関する協力要請

(g) 海賊・武装強盗事案を対処する上での問題点

ベラワン基地は、リアウ州警察海上警察部タンジュンバツ基地同様、マラッカ海峡を管轄しているながら、沿岸から 45 マイル沖の領海線まで進出し哨戒活動を行える巡視艇は C-1 クラス巡視艇 2 隻、C-2 クラス巡視艇 1 隻の合計 3 隻及びジャカルタ基地から派遣されるA及びBクラスの巡視船により、全長 172 マイルにも及ぶマラッカ海峡で発生する海賊・武装強盗事案に対処しているものの、効果的な取り締まりを行う上での巡視船艇の絶対数の不足があげられていた。

なお、パトロールに適した船型等としては、①航続距離が長い、②衝突に耐えられる強さ。(相手船が逃走の際に、巡視艇に故意に衝突しているため。また、電気を流してくる場合もある。)、③安定性(マラッカ海峡では、波高は最大で 2m)、④大きさは 30m 以上、⑤速力は 25 ノット以上、が挙げられていた。また、効果的な巡視船艇の運用としては、Aタイプの船でパトロールし、Cタイプの船で追跡するのが望ましいとの意見があった。

4-2. 巡視艇配置予定海上基地の施設状況

(1) 一般的状況

巡視艇配備予定基地であるジャカルタ(タンジュンプリオク港)、タンジュンバツ、及びベラワンの3基地とも、良港の中に位置する係留基地であり、係留施設そのものも総じて30m前後の船艇の係留施設としては、特に問題はない。外洋からの出入港は容易である。

(2) 各港の状況

(a) ジャカルタ(タンジュンプリオク港)基地

<基地のある港湾の状況>

タンジュンプリオク港は、防波堤で保護された人工港で、「イ」国の首都ジャカルタ市街の一部になっている。大型船の出入港が可能であり、外洋からの巡視船艇の出入港は容易である。

<船艇基地の状況>

国家警察庁海上警察局とジャカルタ基地とは一体となっている。基地には10トン用の門型クレーンをもつ、修理用dry dock(80×15×10メートル)もある。

巡視船艇の係船用岸壁は、橋脚方式ではないコンクリートの専用岸壁で、岸壁の長さは約270メートルあり、最初(港の入り口に近い方)の100メートルと、奥の方の約70mは、岸壁の中央部の100メートルより、50センチ程度低くして、小型船艇からの乗下船を容易にしている。

岸壁前面の水深は、低潮時約6メートル、潮高差は約2メートル。岸壁前面の船艇の回頭水域は十分ある。一番奥の70メートル岸壁の前面は、造船所の大型船修理ドックになっているが、20メートル前後のCクラスの回頭水域としては十分である。

給油用の配管が、岸壁建設時に埋設されている。給水管は岸壁の後面(着岸岸壁から約8m下がった位置)まで配管されている。給電設備、消火栓とホース格納箱も適当な間隔で配置されている。奥の方の岸壁には消火栓とホース格納箱がやや密にある。

陸上のオペレーションルームと岸壁係留中の船艇までの平均距離は約150メートル程度である。

注:岸壁の長さは目測による。また、水深は、複数の人に聞き、異なったときは、安全サイドで、小さい方をとった。以下同じ。

<保安の状況>

専用岸壁であり、他の一般エリアとは完全にフェンスによって仕切られており、ゲートには数名の立直者が常時配置されている。関係者以外は自由に入出りできない。常時、24人編成のチーム(長は中尉クラス)が警備当直をしている。この24人には、クライシスルームの3名を含むが、警備当直班長の指揮下にはない。

<船艇修繕維持施設の状況>

ドック(80m×15m×7m。10t門型クレーン有り。)、工作所及びスペアパーツ保管倉庫を有しており、保有巡視船艇の整備を行うために必要な施設を有していると判断される。



岸壁の奥の方から港の入口方向を見たもの。手前の艇は 005 号艇。

写真 6. ジャカルタ基地岸壁(その 1)



岸壁中央部付近係留中の A-3 クラス巡視船。

写真 7. ジャカルタ基地岸壁(その 2)

(b) リアウ州警察海上警察部基地(タンジュンバツ基地)

<基地のある港湾の状況>

南北に抜ける水道の西側(クドゥール島)に位置しており、1,000 トンクラス迄の出入港が可能であり、巡視船艇の出入港は容易である。ただし、1,000 トンクラスの係留岸壁はないので、沖アンカーになる。スマトラ沖地震による津波の影響はなかった。北側からのうねりには、弱い可能性があるも、予め避泊地を選定しておけば問題はない。

<船艇基地の状況>

州警察海上警察部基地(タンジュンバツ基地)の敷地からは、車で 5 分程度離れた所に在り、外部から遮断された専用岸壁であり、入り口に詰め所がある。

係船栈橋(コンクリート製)は、道路の護岸から T 型に突き出たコンクリート製の橋脚型の係船栈橋で、護岸から栈橋前面まで約 20m 程度、海側に突きでている。

陸電設備はなく、近くの上警察事務所から電気コードを引いている。係船栈橋の長さは約 25m、幅 約 5m、栈橋前面の水深は満潮時 8m、干潮時 6m。栈橋前面の回頭水域は十分にあるが、北側至近距離に高速旅客船の栈橋がある。船艇への真水、燃料搭載用の配管設備はなく、船艇への水の補給はホースで行い、燃料の搭載は、近くの別の燃料栈橋で行う。このコンクリート製栈橋の南端側に C-3 クラス用の浮き栈橋が附属している。長さ、30m前後の船艇をコンクリート製栈橋に横付け繋留する場合は、浮き栈橋を少し移動させる必要があるかもしれない。

栈橋の沖合には 1,000 トンクラスの巡視船の錨泊は可能。ただし、水道のため、規制の有無は別(船舶への武装強盗に襲われた大型バージが錨泊していた)。

<船艇の維持、管理>

上架設備は潮の干満差を利用した天然のスリップウェイで、道路護岸から T 型に突き出たコンクリート製係船栈橋の両側に一箇所ずつあり(C-3 クラス程度用)。

船艇が州警察海上警察部に配属された場合、乗組員も州警察海上警察部内で割り当てることになる。燃料費やメンテナンス費用はリアウの州警察本部が計画を立案し、国家警察予算計画局に予算請求する。



左上方に見えるのは北側にある客船棧橋。

写真 8. タンジュンバツ基地岸壁(その 1)



スリップウェイに乗っているのは、機関故障の仏国建造艇。

写真 9. タンジュンバツ基地岸壁(その 2)

(c) 北スマトラ州警察海上警察部基地(ペラワン基地)

<基地のある港湾の状況>

「イ」国三大港の一つで、スマトラ島最大の港。大型商船、タンカー(D/W50,000)の出入港が可能(海上警察部説明)。外洋からの巡視船艇の出入港は容易である。スマトラ沖地震による津波の影響はなかった。

<船艇基地の状況>

州警察海上警察部構内から直接 T 型に突き出たコンクリート製橋脚型の棧橋である。棧橋の長さは約 35m。水深は満潮時 14m、干潮時 12m。長さ 40m以上の船はすぐ隣の一般岸壁に着岸させる(一般岸壁とはフェンスで遮断されており、そこに行くには、一度構外に出て一般道路から入る必要あり)。棧橋には陸電ボックスはあるものの、船舶への真水、給油用配管なし。燃料はタンクローリーで行う。

基地構内に専用岸壁があり、外部とはフェンスで遮断され、ゲートには 5 名以上が当直しており、関係者以外は許可なく立ち入ることはできない。棧橋前面には十分な回頭スペースがあり、棧橋沖合を大型商船が通航している。

調査時は、専用岸壁には、マレーシア船籍の木造船が被疑船として逮捕され数隻係留されており、その後ろに C クラス巡視艇 2 隻、一般岸壁に海上警察局本部から派遣されている巡視船 4 隻(A 及び B クラス)がいた。このうちの一隻は戦後賠償により日本から供与されたもの(A-3クラス)、もう 1 隻は 2004 年に就航した船(船番号 633. シンガポールで建造。B-3クラス)、あとの 2 隻は 2000 年頃建造した船(インドネシアで建造。B-3 クラス)であった。

なお、本部(ジャカルタ基地)から派遣されている船の燃料、維持費等は本部の予算で賄われている。

<整備体制等>

現在保有する C タイプの艇であれば、現在の要員で整備できるが、A 及び B クラスであれば、現在のスタッフではメンテナンス困難(実際上は、A 及び B クラスはジャカルタ直轄になるため配属されることはないが、長期派遣はありうる)。船艇が供与されたときは、機関関係の人の教育・訓練が必要とのこと。

上架施設は、天然のスリップウェイ(やしの木が敷いてある)。



警察局構内から T 形に突き出ており、岸壁下辺の黒い線まで潮が上がる。

写真 10. ベラワン基地岸壁(その 1)



遠方に見えるのが、一般岸壁係留中の中央(Tg.Priok)から派遣された A および B クラスの船艇。

写真 11. ベラワン基地岸壁(その 2)

4-3. 既存巡視船艇の状況

4-3-1. 巡視船艇の隻数

(1) 国家警察海上警察局及び州警察海上警察部全体の隻数

国家警察海上警察局及び州警察海上警察部の巡視船艇の保有状況は以下のとおり。中央の巡視船艇(ゴムボート及びジェットスキーを除く)で良好な状態のものは45隻。地方の巡視船艇は州警察海上警察部のほか、州警察傘下の海上警察署、派出所に配置されている。

表 9. 巡視船艇保有状況(2005 年 12 月末までの竣工予定船を含む)

所 属	船艇の種類	隻数計	状 態			備 考
			良好	軽故障	重故障	
中 央 (国家警察海上 警察局)	A-1 クラス	—	—	—	—	現在該当船なし
	A-2 クラス	2	2	—	—	2001 年度予算で調 達。スペインで建造。
	A-3 クラス	9	6	3	—	8 隻は日本からの戦後 賠償供与船
	計	11	8	3	—	
	B-1 クラス	—	—	—	—	
	B-2 クラス	5	5	—	—	5 隻とも現在ポーランド で建造中
	B-3 クラス	25	24	1	—	うち 9 隻シンガポール で建造中。
	計	30	29	1	—	
	C-1 クラス	7	7	—	—	
	C-2 クラス	4	1	—	3	
	C-3 クラス	—	—	—	—	
	計	11	8	—	3	
	ゴムボート	29	17	1	11	巡視船艇搭載ボートを 除いた数
	ジェットスキー	2	2	—	—	
地 方 (州警察海上警 察部)	C-1 クラス	16	/	/	/	*地方所属船艇の状態 については把握できて いない
	C-2 クラス	95	/	/	/	
	C-3 クラス	276	/	/	/	
	計	387	/	/	/	
A/B/C クラス合計		439	432	4	3	

注:「状態」の欄は、施設維持課が物理的状況及び海上運転の結果に基づき分類。「重故障」とは、オペレーションにつけないほど壊れており、第三者を入れた修理が必要なもので、主機関故障、船体損傷、推進装置故障等をいう。「軽故障」とは、海上警察で修理可能なもので、パッキン、ヒューズ、フィルターの不具合等をいう。

(2)リアウ州警察海上警察部

リアウ州警察海上警察部の巡視船艇の保有状況は、表 10 に示すとおり、C-3 クラス 11 隻(うち稼働可能なものは 9 隻)である。これに加え、傘下の海上警察署では、スピードボートを保有している。海上警察部保有船艇のうち、POL006 及び 007 の 2 隻は、エンジン(キャタピラ製)故障のため、現在、使用不可。エンジンを修理しない理由を聞いたところ、①修理するにはシンガポールを通して建造国のフランスに連絡する必要がある、多大な時間を要すること、②修理費用が高すぎる(エンジン 1 基あたり 20 億ルピア、1 船あたり 40 億ルピア)こととのことであった。

表 10. リアウ州警察海上警察部の巡視艇保有状況

	材質	速力	状態	備考
POL 001	木	7~10kt	良好	
POL 002	FRP	同上	故障	
POL 003	木	同上	良好	
POL 004	木	同上	良好	
POL 005	FRP	20kt	良好	
POL 006	アルミ	—	重大故障	仏造船所建造、主機関キャタピラ2基
POL 007	アルミ	—	重大故障	同上
POL 008	FRP	20kt	良好	
POL 018	木	7~10kt	良好	
POL 019	FRP	25kt	良好	主機関 船外機(200馬力)4基
SS-II	木	7~10kt	良好	資材運送用艇

(3) 北スマトラ州警察海上警察部

巡視船艇の保有状況は、表 11 に示すとおりであり、北スマトラ州警察海上警察部が 6 隻、傘下の海上警察署が 24 隻、計 30 隻となっている。

表 11. 北スマトラ州警察海上警察部及び傘下海上警察署の巡視艇保有状況

No	Location / Unit	計	Type				備考
			C1	C2	C3	Jet Sky	
1.	北スマトラ州警察海上警察部(Belawan)	6	2	3	—	1	
2.	TG.BALAI ASAHAN MARINE UNIT	4	—	2	1	1	
3.	SEI BEROMBANG MARINE UNIT	3	—	3	—	—	
4.	PARAPAT MARINE UNIT	3	—	—	2	1	
5.	SIBOLGA MARINE UNIT	4	—	1	3	—	
6.	KWALA SERAPUH MARINE UNIT	5	—	2	3	—	
7.	BEDAGAI MARINE UNIT	5	—	4	1	—	
	計	30	2	15	10	3	

長さは、C1 が 20m、C2 が 10m~15m、C3 が 10m以下。材質は、木又は FRP。

航行可能区域は、領海境界まで行ける船は C1 の 2 隻と C2 の 1 隻のみ。その他の船は沿岸から 6 マイル以内。速力は 10kt以下。

C1 の主機関は日産 RD85(300HP) 1 基 1 軸。

Belawan 沖は 50, 000 トンの船も航行可能であるが、その他の海域は浅瀬が多いので、喫水が小さい船(喫水 2m) が望ましい。

なお、各クラスの艇の乗組員数及び構成は表 12 の通り。

表 12. 北スマトラ州警察海上警察部における各クラス巡視艇の乗組員数及び構成

	C1	C2	C3
乗組員数	12人	6～7人	4人
(内訳)	船長 1 機関長 1 機関長補 1 その他 9	船長 1 機関長 1 機関長補 1 その他 3～4	船長 1 機関長 1 機関長補 1 その他 1

4-3-2. 各クラスの巡視船艇の概要

(1) 総論

(a) Aクラス

現在運用されているものは 11 隻。A-3 クラスの 9 隻のうち 8 隻は戦後賠償により日本から供与されたものであり、速力が 12 ノット。A-2 クラス 2 隻(2003 年建造)は、速力が 22.8 ノット。

(b) Bクラス

現在運用されているものは B-3 クラス 16 隻。うち、木造船が 12 隻、鋼船が 4 隻。速力はいずれも 28 ノット。現在 B-2 クラス 5 隻をポーランドで建造中。

(c) Cクラス

現在運用されているものは、国家警察で 8 隻、州警察で 387 隻。材質はアルミ、FRP又は木。速力については、国家警察での説明資料では 35 ノット、40 ノットとなっている一方、リアウ州警察での資料では大半が 10 ノット又は 20 ノットであり、全体として高速船は少ないものと推測される。

(d) 全般(その他)

海上警察局の巡視船艇は、設備、機器等が運航及び業務遂行に当たって必要十分なものに限定され、全般的にシンプルで、特に船橋(ブリッジ)がシンプルであった。

(2) 各クラスの代表的巡視船艇の仕様(概要)

(a) A-2 クラス(新しい船(通称。「古い船」参照。))

- ・ 船艇番号 : 520
- ・ 製造国 : スペイン
- ・ 材料 : 鉄
- ・ 製造年 : 2003 年
- ・ トン数(純トン数) : 620トン
- ・ 長さ : 61m
- ・ 幅 : 9.9m
- ・ 喫水 : 3.5m
- ・ 主機関 : MTU4000 馬力 2 基
- ・ 速力 : 22.8 ノット
- ・ ヘリ甲板付き
- ・ 現有隻数 : 2 隻
- ・ 乗組員数 : 36 人
- ・ 航続距離 : 1400 海里
- ・ 燃料タンク : 110kL

- ・ 発電機 : CAT250 馬力 2 基
- ・ 主要装備
 - ①武器 20mm3 連そう 1 基、12. 8mm2 基
 - ②航海機器 ARPA2 基(X バンド、S バンド各 1 基 レンジ 120km)
 - ③通信機器 GMDSS(送信力 1kW)、非常用位置指示無線標識(JRC)
- ・ 現有同型船隻数 2 隻

(b) A-3 クラス(古い船(通称。現在は借款等で建造しているが、それ以前(1980 年－2000 年)の方法で調達した船をいう。)

- ・ 船艇番号 : 509
- ・ 製造国 : 日本(戦後賠償として日本から供与)
- ・ 材料 : 鉄 ST60
- ・ 製造年 : 1962 年
- ・ DWT : 250 トン
- ・ 純トン数 : 410 トン
- ・ 長さ : 48. 6m
- ・ 幅 : 7. 5m
- ・ 喫水 : 1. 8m
- ・ 主機関 : 1100 馬力(川崎 MAN)×2
- ・ 速力 : 12 ノット
- ・ 発電機 : PERKIN 80 馬力 2 基
- ・ 燃料タンク : 50kL
- ・ 武器 : 3 連そう&12. 7mm
- ・ 現有同型船隻数 : 9 隻
- ・ その他 本形式の船は、順次主機関を川崎 MAN から MAN D2848LE403 に換装している。504 号は 2003 年に換装。まだ換装をしていないものは 1 隻のみ。

(c) B-3 クラス(古い船)

- ・ 船艇番号 : 626
- ・ 製造国 : インドネシア(造船所 PT PAL)
- ・ 材料 : ラミネート木材
- ・ 製造年 : 2000 年
- ・ DWT : 90 トン
- ・ 純トン数 : 66 トン
- ・ 長さ : 28m
- ・ 幅 : 5. 40m
- ・ 主機関 : MAN 1640HP×2 基
- ・ 速力 : 28 ノット
- ・ 発電機 : PERKIN 40HP×2 基
- ・ 燃料タンク : 12kL
- ・ 武器 : 12. 7mm
- ・ 現有同型船隻数 : 12 隻

(d) B-3 クラス(新しい船)

- ・ 船艇番号 : 630
- ・ 製造国 : シンガポール(UK ライセンスで製造)

- ・ 材料 : 鉄
- ・ 製造年 : 2003 年
- ・ DWT : 150トン
- ・ 純トン数 : 156トン
- ・ 長さ : 34.5m
- ・ 幅 : 7m
- ・ 喫水 : 1.2m
- ・ 主機関 : MTU 2040kW×2 基
- ・ 速力 : 28 ノット
- ・ 発電機 : MWM 60HP×2 基
- ・ 燃料タンク : 20kL
- ・ 武器 : 12.7mm
- ・ 現有同型船隻数 : 4 隻

(e) C-1 クラス(新しい船)

- ・ 船艇番号 : 005
- ・ 製造国 : UK ライセンスで製造
- ・ 材料 : アルミ
- ・ 製造年 : 2003 年
- ・ トン数(純トン数) : 36トン
- ・ 長さ : 17m
- ・ 幅 : 5m
- ・ 主機関 : MAN 650kW×2
- ・ 速力 : 40 ノット(現在は最高速力 36kt、経済速力 15~20kt)
- ・ 現有同型船隻数 : 3 隻

(f) C-2 クラス(古い船)

- ・ 船艇番号 : 003
- ・ 製造国 : フランス
- ・ 材料 : アルミ
- ・ 製造年 : 1995 年
- ・ トン数(純トン数) : 27トン
- ・ 長さ : 14.35m
- ・ 幅 : 4.2m
- ・ 主機関 : 700kW×2
- ・ 速力 : 35 ノット
- ・ 現有同型船隻数 : 1 隻

(3) 船艇の技術的仕様のガイドライン

国家警察海上警察局は、巡視船艇の仕様について定めたガイドライン「インドネシア国家警察船の技術的仕様のガイドライン」を有しており、原則的にそれらに従って船艇を建造・調達している。巡視船艇のクラスは船の全長によって分類されている。その他ガイドラインによる各クラスの船艇の仕様の概要は表 13 のとおり。

なお、ガイドライン(2004年6月11日策定)はあくまでガイドラインであり、望ましい仕様を記載しているものである。例えば、Cクラスの搭載武器はガイドラインでは12.7mmであるが、現存船では7.56mmとなっている。

表 13. インドネシア共和国国家警察船の技術的仕様のガイドライン(概要)

	A-1	A-2	A-3	B-1	B-2	B-3	C-1	C-2	C-3
全長(m)	80 超	62-79	48-61	41-48	36-40	28-35	16-27	10-15	5-10
幅(m)	7.5-14	7.5-12	7.5-12	7.5-10	6-8	6-8	5-6	3.3-5	2.8-4
深さ(m)	5-7			3-5			1.7	1.5	1.4
喫水(m)	3-5			2-4	1.8-2.5	1.8-2.5	1-2	0.8-1	0.6
排水量(t)	700 超	500-700	310-500	110-250	80-110	50-80	±20	±14	7
船体材質	軟鋼			軟鋼			アルミ	FRP/アルミ	
最大速力(kt)	25-30			25-30	30-35	30-35	30-40	30-35	30-35
航 続 距 離 (n.m)	4000	3500	3000	2000	1500	1000	400	350(15 -20kt)	250(15 -20kt)
搭載人員	52			32	30	23	8	6	4
1) 船員	36			24	24	17	8	6	4
2) その他	16			8	6	6	0	0	0
武器	20mm×1 12.7mm×2				12.7mm×2		12.7mm		無

なお、各クラス船艇の長さ、乗組員数、航海日数及び航続距離にかかる国家警察から聞き取り結果を表 14 のとおり整理した。上記ガイドラインとは一部数値に齟齬があるものの、海上警察局の船艇の概要を把握するのに参考となると思われる。

表 14. クラス別の船艇の長さ、乗組員数、航海日数及び航続距離

クラス	全長(m)	乗組員数	航海日数	航続距離	備 考
A1	80 以上	—	13 日	4000 海里	現存せず
A2	61～80	38 人			
A3	48～61	34 人			
B1	42～48	24 人	11 日	1500 海里	
B2	35～42				
B3	28～35				
C1	16～28	10 人	18 時間	600 海里	
C2	12～16	8 人		400 海里	
C3	12 以下			オヘ°時間	

4-3-3. 巡視船艇の維持管理状況

(1) 概要

(a) 整備体制

訪問した国家警察海上警察局並びにリアウ州警察海上警察部及び北スマトラ州警察海上警察部とも巡視船艇の維持管理を行う部署として、施設維持課を有している。予算面では十分な予算が確保されていないという課題はあるも

の、人数の面では日本の海上保安庁と遜色ない整備体制をとっている。

(b) 整備施設

① 国家警察海上警察局

ドック(80m×15m×7m。10t門型クレーン有り。)、工作所及びスペアパーツ保管倉庫を有しており、保有巡視船艇の整備を行うために必要な施設を有していると判断される。特に、ドックは海上警察局保有船の全てを上架できる規模及び性能を有する。

② 州警察海上警察部(リアウ州及び北スマトラ州)

整備施設としては、天然のスリップウェイしか有していなかったが、管理巡視船艇が C タイプのみであることから問題ないものと判断される。

(c) 整備実施方法

整備の実施方法は、国家警察、州警察ともに、ある程度は海上警察内で実施するが、手におえないものは民間事業者等に外注している。訪問した3つの海上警察の近くには対応できる事業者等があり、技術的には問題なく維持管理を実施していると判断される。国家警察海上警察局では、アルミ船の修理や主機関の整備について幹部によっては異なる説明をしていたが、アルミ船がまだ少ないことや高速エンジンの導入後まだ日が浅い(エンジンのオーバーホール整備の経験がない)こと等によるものと思われる。

(2) 国家警察及び州警察の状況

(a) 国家警察海上警察局

① 組織

海上警察局の施設維持課(38人)が担当。船体担当技術者が13人、機関・電気担当技術者が17人、総務担当等8人。施設維持課はベースメンテナンスチーム(BMT)と呼ばれており、アルミ、高張力鋼の溶接ができる技術者が7人いる。航海計器、無線設備の整備については、施設維持課の電気担当技術者が担当している。

② 整備施設

ドック(80m×15m×7m。10t門型クレーン有り。)、工作所及びスペアパーツ保管倉庫を有しており、保有巡視船艇の整備を行うために必要な施設を有していると判断される。特に、ドックは海上警察局保有船の全てを上架できる規模及び性能を有する。

③ 整備実施方法

- ・ 整備のレベルをレベル1(乗員による整備)、レベル2(施設維持課が関与する整備)、レベル3(機関であれば全開放整備)の3つに分類している。
- ・ 整備については、海上警察局内部で実施することが基本であるが、状況から判断して実施不可能な場合は第三者に委託する。海上警察局内部で実施するか第三者に委託するかは施設維持課で判断する。
- ・ 船体の整備については、海上警察局のドック(80m×15m×7m。10t門型クレーン有り。)で実施する。アルミ、高張力鋼の溶接のできる技術者が7人おり、アルミ、高張力鋼の船の修繕も問題ない旨の説明あり。アルミの船(2003年シンガポールでUKライセンスで建造したC1クラス3隻等)も問題なく維持している旨説明あり。一方で、SUWANDI 計画・管理課長(全体説明時には欠席)からは、アルミ溶接の機器等は持っておらず、このよう場合は機械、技術者とも第三者に依存している旨の説明があった。

- ・ 機関の整備については、スペアパーツは事業者から取り寄せるが、整備自体は海上警察局のBMTが実施する。MTU,MAN やキャタピラの整備技術者の研修を受けた技術者が多数おり、高速エンジンのオーバーホールもBMTで問題なく実施できる旨説明があった。なお、リアウ州警察海上警察局のフランス製C1クラス巡視艇の主機関(キャタピラ)故障について対応は可能かと聞いたところ、BMTは対応できるが、スペアパーツが高く、同州警察は購入できないことから、故障したままになっている旨説明があった。一方で、SUWANDI 計画・管理課長(全体説明時には欠席)からは、「高速エンジンのオーバーホール等海上警察局で対応できない整備については、第三者に外注している。例えば、MTU エンジンのオーバーホール整備(W6)や部分開放整備(W5)については外注する」旨の説明があった。(SUWANDI 課長に MTU エンジンのオーバーホール整備の委託業者について質問したところ、同整備の実績がないのでわからない旨の回答があった。)
- ・ 航海計器、無線機器については、基本的にはBMTで対応するが、技術的に困難な場合には整備事業者へ整備を依頼する。

(b) リアウ州警察海上警察部

① 組織

船艇の整備を担当する組織として施設維持課(12人)がある。

② 整備施設

天然のスリップウェイ。

係船棧橋には陸電設備はなく、事務所から電気コードを引いて使用していた。係船棧橋の水深は、満潮時8m、干潮時6m。

③ 整備実施方法

船体については、木製、FRP製ともに3ヶ月に1回上架し、船底掃除を実施。損傷があった場合は乗組員と施設維持課で実施するが、手におえない場合は、民間業者に委託する。タンジュンバツにある民間業者と整備のMOU(memorandum of understanding(覚え書き))を結んでいる。

機関についても、小さい整備は乗組員で実施するが、大きいものは民間業者に委託する。タンジュンバツにある民間業者と整備のMOUを結んでいる。

レーダーの整備については、バタムの民間業者に委託している。

供与船(高張力鋼、アルミ)については、タンジュンバライカリムンにある税関のドック(リアウ州警察海上警察部から約20海里)で修理することになる。税関のドックはアルミ船や高張力鋼船の修理も可能であり、本部海上警察局から派遣されるAタイプやBタイプの船の修理も行っている。(なお、税関はアルミの船も持っているとのこと。)

(c) 北スマトラ州警察海上警察部

① 組織

船艇の整備を担当する組織として施設維持課(10人)がある。

② 整備施設

天然のスリップウェイ(やしの木が敷いてある)

③ 整備実施方法

整備は乗組員及び施設維持課職員により実施するが、対応が困難なものについては民間業者に依頼している。民間に委託する整備は、船体関係等はBelawanにある2つの造船所(うち1つがP.T. Waruna Nusa Sentana)で整備

するほか、エンジンや GPS については、Medan にある整備事業者に依頼している。(Belawan 所属の船にはレーダーはなし。)

船底洗いは3ヶ月に1回実施している。

④ 予算

3億ルピア。現有船の維持管理にも不足気味。船艇が供与された場合は、予算増の必要がある。

(参考)造船所 PT. Waruna Nusa Sentana

北スマトラ州警察海上警察部が整備を委託している造船所。ベラワンの北スマトラ州警察海上警察部では、保有している C クラスの船に加え、本部から派遣される A クラス、B クラスの船に損傷、故障等があった場合は、本造船所で修理を行う。

アルミの溶接技術者2名(シンガポール技術者から指導を受けた。)。アルミ船の修理も頻繁に実施している。

高張力鋼製の船の修理については経験がない。

新造船はオイルバージを建造している。

エンジンの整備については、ヤンマー、新潟原動機のエンジンについては問題なく全開放整備を実施できる。これらのエンジンの開放整備は、全て自分たちだけで実施している(整備業者の助けは不要)。整備を行う作業場もあり、訪問時には新潟原動機のエンジンを開放整備していた。MTU のエンジンについても整備が可能とのことであった。

(d) 海上警察周辺の民間事業者

現在海上警察とは直接的な関係はないものの、供与巡視艇の適切な維持管理が技術的に問題なく実施できることを検証するため、バタム島(リアウ州警察海上警察部の近く)の造船所2社及びジャカルタのエンジン取り扱い総代理店1社を訪問した。その結果、バタム島においては高張力鋼やアルミの船体及び上部構造物の修理技術があること、エンジン取り扱い総代理店においては主機関の保守整備が技術的に問題なく実施可能であることが確認できた。その訪問により得た情報の概要は以下の通り。

① バタム島の造船所(P.T. Batam Expressindo Ship Yard 及び P.T. PALMA PROGRESS SHIPYARD)

Expressindo Ship Yard はアルミ船の建造技術を有する造船所であり、訪問時にはアルミ船2隻(36m高速旅客船と16m漁業取締船(ブルネイ向け))を建造中であつた。このほか鋼船の修理も実施中であつた。

PALMA PROGRESS SHIPYARD は、アルミ船の建造実績はないが、同型のバージとタグボートを連続建造していた。現在は新造船で手一杯で、修繕は実施していないとのことであつた。

② ジャカルタのエンジン取り扱い総代理店(P.T. PIONEER)

P.T. PIONEER はヤンマーのインドネシアの総代理店。ヤンマーの仕事を手がけ来年50年を迎える。P.T. PIONEER 事務所内にヤンマーディーゼル(株)ジャカルタサービスセンターが事務所を持っている。

P.T. PIONEER は、500馬力以上のエンジンのメンテナンスエンジニアを約30人有しており、陸を含め一月当たり8-10件の整備を実施している。

P.T. PIONEER は、スペアパーツは消耗品を中心に10000点以上を保管している。大物のスペアパーツについてはインドネシアでは保管していないが、シンガポールにあるヤンマー・アジア又は日本から取り寄せるシステムとなっている。なお、ヤンマー・アジアではスペアパーツ情報が日本と共有されており、迅速に必要なパーツが入手できるシステムを持っている。

4-4. 周辺海域の地形・海象の概況

3 基地とも地形的には恵まれた場所にあるが、タンジュンバツ基地は、南北方向の直線的な狭水道の一方の側に位置しているため、北側からの「うねり」には弱い可能性がある。

インドネシアは東西に長い。大きく三区分したとき、東部の海域は非常に気象条件が厳しく海上は時化する。中部のジャワ海は、スラバヤーマカッサルの間で、海上が時化する海域がある。西部のマラッカ海峡は、東部、中部に比べれば、比較的穏やかである。ただし、詳細な気象データは入手できなかったため、「イ」国気象庁等を通じ、確認を行う必要がある。

4-4-1. マラッカ海峡の海象

「マラッカ海峡水路誌」(書誌第 208 号 平成 16 年 3 月刊行 海上保安庁)による。

<波浪>

マラッカ海峡における波浪は小さい。スコールは短時間、やや強く時に荒天になることがある。

<うねり>

マラッカ海峡北部におけるうねりは、通常小さく、まれに中程度のうねりを生ずる。1 月は北方～東方からのうねりが多く、7 月は西方～北西方からが多い。

<海水比重>

海水比重は赤道地域の特性として低い。8 月に最小値の 1.020 がマラッカ海峡にみられる。ちなみに、日本近海は 1.025 程度である。

<海水温度>

平均表面水温値は、年間を通じ 26 度 C から 29 度 C であるが、まれに 30 度 C を超えることがある。なお、現地でのヒアリングによれば、周辺海域の海水温度は、年間を通じて 25～27℃程度であるとのこと。

4-4-2. マラッカ海峡の気象

<季節風>

北東季節風は 12 月から 3 月に吹き、1 月に最大風力となって定吹する。5 月には北部海域を横切って吹く南西季節風が始まり、10 月まで続く。南西季節風は安定しており、北東季節風よりつよい。

<竜巻>

マラッカ海峡でしばしば見られる。

<強風>

この海域では、風力 7 以上の強風はまれである。

<スコール>

スコールはマラッカ海峡でよく発生する。時々突風を生じ、その風速は 21～26m/s に達する。

<雷雨>

この地域は、世界で最も雷雨の多い地域の一つである。

4-4-3. Medan 気候表

表 15. Medan 気候表

平均水面上の高さ 25m
統計期間 1960～1998 年

月	降 水		風																	平均風速		風 速 14.4m/s 以上の風 の日数	明け 方の 霧日 数	雷 日 数		
	平均 量	1mm 以上の 日数	07:00									13:00								〇 七 時	一 三 時					
			N	北 東	E	南 東	S	南 西	W	北 西	静 穏	N	北 東	E	南 東	S	南 西	W	北 西						静 穏	
1	123	10	% #	% *	% #	% #	% #	% #	% #	% 4	% #	% 91	% 14	% 7	% 6	% 6	% 3	% 4	% 8	% 28	% 24	<1	4	*	1	6
2	113	7	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* 3	* #	* #	* 93	* 19	* 13	* 9	* 7	* 4	* 4	* 5	* 19	* 22	0	5	*	*	7
3	102	9	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* 94	* 13	* 14	* 12	* 12	* 7	* 4	* 4	* 12	* 21	<1	5	*	*	11
4	160	11	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* 94	* 12	* 18	* 15	* 9	* 7	* 4	* 5	* 10	* 21	<1	5	*	1	14
5	198	12	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* 91	* 8	* 12	* 19	* 16	* 5	* 5	* 5	* 6	* 25	<1	4	*	*	15
6	158	12	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* 93	* 4	* 8	* 21	* 14	* 5	* 6	* 6	* 8	* 28	<1	4	*	1	16
7	154	12	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* 93	* 3	* 9	* 16	* 19	* 12	* 3	* 6	* 7	* 26	0	4	*	1	14
8	193	14	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* 93	* 6	* 11	* 16	* 14	* 9	* 6	* 7	* 9	* 23	0	4	*	1	16
9	214	16	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* 92	* 6	* 14	* 21	* 12	* 6	* 4	* 6	* 7	* 24	<1	4	*	2	18
10	262	19	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* 93	* 12	* 16	* 10	* 12	* 4	* 3	* 4	* 12	* 28	0	4	*	2	18
11	260	17	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* 3	* 91	* 18	* 12	* 8	* 5	* 4	* 3	* 5	* 21	* 26	<1	4	*	*	15	
12	193	15	* #	* #	* #	* #	* #	* 4	* 5	* 4	* 84	* 21	* 10	* 4	* #	* #	* 4	* 9	* 29	* 19	<1	5	0	*	8	
平均			* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* #	* 92	* 11	* 12	* 13	* 11	* 5	* 4	* 6	* 14	* 24	<1	4				
総計	2,130	154																							9	158
観測年数	20	16	16																	16		16	16			

備考: *印 希少、#印 3%未満。 観測所の特定の位置に関するもので、海上における風速は陸上よりも大きく、強風となる頻度が高い。

出典:「マラッカ海峡水路誌」(書誌第 208 号 平成 16 年 3 月刊行 海上保安庁)による。

5.要請内容の妥当性の検討

5-1. 海上警備・保安体制からみた要請内容の妥当性

(1) 国家警察(海上警察局)を実施機関とすることの妥当性

「イ」国における海上治安機関としては、海軍、国家警察(海上警察局)、関税局、運輸省海運総局警備救難局、環境省、海洋漁業省、国家捜索救難庁及び地方自治体(州政府)等の10機関がある。これら10機関のうち、海上における海賊・武装強盗事案等の事件発生の際には、国家警察、海軍及び運輸省警備救難局の3機関がそれぞれ海賊・武装強盗犯を捜索するものの、同事件の捜査(司法手続き)に関しては国家警察が一元的に行うこととされている。また、海軍及び運輸省警備救難局が海賊・武装強盗犯を逮捕した場合には、その後の捜査を国家警察に引き継ぐよう運用されている。このことから、国家警察はマラッカ海峡における海賊・武装強盗事案等に対処する主たる海上保安機関と言え、本計画の実施機関として最も妥当である。

(2) マラッカ海峡の海上治安体制における巡視艇の必要性

マラッカ海峡における海上治安体制の強化を図るためには、巡視艇による監視・取締りを強化する必要があるとともに、海賊・武装強盗事案が発生した際には巡視艇による海賊船の捜索・追跡等も行う必要があることから、巡視艇が必要である。

(3) 巡視船艇の要請隻数(3隻)の妥当性

巡視艇の要請は3隻であるが、先方の配置予定等を勘案し、以下の理由により隻数の妥当性が確認できた。

(a) 海賊・武装強盗事案は夜間にも発生することが多いことから、24時間体制の監視が必要となっている。通常、一定の海域を巡視艇にて常時(24時間)監視するためには、最低でも4隻の巡視艇を必要とする。一例として、巡視艇の法定検査及び船舶性能の維持等を目的として長期に連続して行われる修理・整備期間を60日とし、ベラワン基地所属の巡視艇運用計画(1週間(7日間)のうち行動日は4日間、停泊日は3日間)を基に巡視艇1隻当たりの年間行動可能日数を計算した場合、174日間($365-60=305$ $305 \times 4/7=174$)となる。(停泊日は、一般的に訓練・研修、整備(乗員による簡易なもの)、事件処理、休日等に充てられている。)また、海上警察では、どの基地も1船1クルーに固定されていることを前提に、右巡視艇は2直体制(乗組員を2班に分けて各班一日あたり8時間勤務とする。)で運用されたとした場合の一日当たりの巡視艇の行動時間は16時間となる。さらに、基地(出入港作業時間を含む。)から配備海域までの往復に約4時間(約50マイル進出)を要するとした場合、右巡視艇の現場配備日数は、87日間($174 \times (16-4)/24$)となる。故に、一定の海域を巡視艇にて常時(24時間)監視するためには、最低で4隻($365/87=4.2$)必要とする。

(b) マラッカ海峡における海上治安体制の強化を図るためには、巡視艇にて常時(24時間)監視する海域は、少なくとも3カ所以上ある。マラッカ海峡は約900kmに及ぶことやマラッカ海峡内に設定された約250マイルに及ぶ分離通航帯には、浅瀬等の存在により、通航船舶にとっての航海の難所が5カ所^{註1)}あり、同難所では、通航船舶は変針等により、減速を余儀なくされ、海賊等により襲撃されやすい場所となっていることから、複数の監視場所(区域)を設定して、巡視艇による常時監視を行う必要があるが、少なくともマラッカ海峡の海上保安拠点であるリアウ州警察海上警備部タンジュンバツ基地(シンガポール海峡沿岸地域)、北スマトラ州警察海上警察部ベラワン基地(メダン地域)及び国家警察海上警備部タンジュンプリオク基地(ジャカルタ)のそれぞれの基地で1カ所の監視区域を設定することにより、マラッカ海峡における海上治安体制の改善に繋がる。タンジュンバツ基地は、表10のとおり、20ノット以上の船は3隻にすぎないが、ここに1隻巡視艇が追加されれば、船艇は4隻体制となり1カ所の常時監視は可能となる。また、ベラ

ワン基地所属艇で、マラッカ海峡警備に適している船は、C-1 クラス 2 隻と C-2 クラス 1 隻の 3 隻にすぎないが、ここに 1 隻、巡視艇が追加されれば、船艇は 4 隻体制となり 1カ所の常時監視は可能となる^{註2)}。さらに、シンガポール海峡の東側海域(西カリマンタン海)は、強奪された船舶の逃走経路に当たることから、常時監視体制を構築する必要がある。同海域はリアウ州警察の管轄であるものの、外洋に面していることから、ジャカルタ基地所属の大型巡視船が警戒に当たっている。一般に大型巡視船は、速力も遅く小回りも悪いため、高速で逃走する船舶の追跡には適していないことから、可能な限り大型巡視船と高速型巡視船の合同配備が望ましい。ここに 1 隻巡視艇^{註3)}が追加されれば、大型巡視船と高速型巡視船の合同配備が可能となる。

(註)

- 1) 約 250 マイルに及ぶ分離通航帯に存在する 5カ所の航海の難所の間隔は、ワン・ファザム・バンク〜トゥアン岬で 55 マイル、トゥアン岬〜フェア・バンク・チャンネルで 85 マイル、フェア・バンク・チャンネル〜ラッフルズ・ショールで 45 マイル、ラッフルズ・ショール〜ベドック灯台沖で 20 マイルある。海上保安庁では、東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海といった船舶交通が輻輳する海域では、マラッカ海峡と同様な船舶通航用の航路を設定するとともに、それぞれの航路にある航海の難所には、常時航路哨戒用巡視艇 1 隻を配備し、警戒に当たっている。また、巡視艇(速力 30 ノット)1隻当たりの配備は、事件発生から 30 分以内に現場海域に急行できることを基本としていることから、約 30 マイルを監視区域としている。このため、可能であれば、マラッカ海峡には、5カ所の監視区域が設定されることが望ましく、また、右に必要な巡視艇はリアウ州警察で約 20 隻となる。
- 2) 北スマトラ州警察が管轄するマラッカ海峡には、上記分離通行帯が設定されていないものの、172 マイルに及ぶ海域であることから、同州警察では管轄区域を 3 分割し警戒に当たっており、常時警戒とするためには、12 隻の巡視艇が必要とされる。
- 3) シンガポール海峡の東側海域は、気象・海象面でマラッカ海峡と違って厳しいことから、配備される巡視船艇は、同条件を十分に考慮する必要があり、自ずとリアウ州警察及び北スマトラ州警察に配備される巡視船艇とは、構造面等において考慮されるべきである。

(4) 配備海域の気象・海象条件にかかる妥当性

巡視艇の活動は当該活動海域の気象・海象条件に左右されやすい。巡視艇は、マラッカ海峡における海賊・武装強盗事案等に対処するところ、マラッカ海峡のみならず、西カリマンタン海においても、巡視艇は活動しなければならない。マラッカ海峡及び西カリマンタン海は、それぞれインド洋、南シナ海といった外洋にそれぞれ面していることから、両海域で発生する波浪の大きさは、地形等により幾分かは減衰するものの、外洋と変わらないと想定される。一方、海賊・武装強盗事案等は気象・海象条件を問わず発生する。このため、巡視艇はあらゆる条件下で可能な限り活動を求められることから、巡視艇は気象・海象に対して十分な堪航性を備えておく必要がある。また、海賊・武装強盗事案を抑止するためには、巡視艇は、頻繁に、かつ、大きな(目立つ)巡視艇で哨戒活動を行うことが効果的である。今回の調査では、国家警察としての正式な要請は、C-1 クラス(22.5m 超)で変更はないとのことであったが、実際の哨戒活動を行う現場(本部海上警察局、州警察海上警察部)では C-1 よりも大きい B クラス船艇の方が望ましいとの意見が出された。このことから、巡視艇の船長は、22.5m を超えることを基本としつつ、今後の基本設計調査等を通じて詳細に検討されるべきである。

(5) 巡視船艇の絶対数の不足

「イ」国では、海上保安体制を確立するための巡視船艇の隻数が、海上治安状況に比して、絶対的に不足していることは否めない。しかしながら、巡視艇を 3 隻供与することにより、マラッカ海峡の 3 地点で巡視艇による 24 時間の常時監視体制が確立することから、日本船舶を含む通航船舶の脅威となっているマラッカ海峡における海賊・武装強盗事案等を抑止する効果は十分に期待できる。

5-2. 巡視艇仕様からみた要請内容の妥当性

正式な要請であるC-1 クラス巡視艇の仕様に関し国家警察が具体的に要請してきたものは、長さ、喫水、速力及び主要装備である。これらの各項目に関する妥当性の検討結果を以下に示す。

(1) 長さ

要請は、22.5m以上。C-1 クラスは長さが16m～27m。

供与巡視艇は運用主目的がマラッカ海峡の哨戒活動であることから、航続距離をより大きくとれ、かつ、堪航性の高いより大きい船が望ましい。このため、C-1クラスの中でも大きい船舶である22.5m以上という要請は妥当なものと判断される。

(2) 喫水

要請は、約1m。「イ」の説明によれば、海賊や海上テロ等の対応では犯人が浅瀬に逃げ込む事例が多いことから、喫水が浅い船舶が望ましいとのことであり、要請は妥当なものと判断される。

(3) 速力

要請は、「約30kt(パトロール時)及び約35kt(最大)。但し、速力は主機関の整備費用を考慮して決定する。」。

上記要請の但し書きは、一般的に船艇の維持管理においては主機関の整備費用が大きい割合を占めるが、速力アップに寄与する軽量で高出力の主機関は整備費用が非常に高額であることから、巡視艇供与後の適切な維持管理実現のため、速力については主機関の整備費用を考慮して決定することとしたものである。これは、今回の調査においてリアウ州警察海上警察部のアルミ艇2隻が予算不足により主機関故障の修理ができず運用できない状態であったことも踏まえたものである。

今後は、基本設計調査等において、本部海上警察局及び州警察海上警察部における船艇の維持管理予算規模並びに候補主機関の整備費用の具体的な数字を明確にした上で、妥当な速力を決定する必要がある。

また、今回の海上警察局からの仕様の要請項目には航続距離が含まれていなかったが、マラッカ海峡の哨戒活動を行うに当たっては航続距離もある程度確保する必要がある。一方で航続距離を長くすれば長くするほど大容量の燃料タンクが必要となり、ひいては速力の低下につながる。このため、速力の決定に当たっては、航続距離の要望等も聴取する必要がある。

(4) 主要装備

要請は、①航海機器(ARPA、レーダー、GPS、スピードログ、エコーサウンダー)、②無線設備(他船、海上警察署及び本部海上警察局との通信に使用可能なもの)及び③夜間運用支援装置。

要請のあった装備は、いずれも海賊・海上テロ対応を主目的とする巡視艇に必要なものであり、妥当と判断される。ただし、今後武器輸出三原則等の観点から検討する必要がある。

5-3. 運営維持管理体制からみた要請内容の妥当性

ジャカルタ基地については、要請内容は妥当。特に、船体部は、基地内に立派なDry dockを有しており、船底の調査・底洗いが自前で十分可能であり、船底・船側の汚損を防ぎ、速力が維持できる。

ジャカルタ基地以外は、船体、機関、電子機器の修理・維持に関する予算措置を講じる必要と思われる。基地周辺の民間企業(造船所)に十分な技術はあるものの、それを利用する州警察に十分な維持費予算があるか確認が

必要である(リアウ州、北スマトラ州の財力調査が必要)。

組織体制はあっても、技術と予算がないと高度の高速エンジン、電子機器のメンテナンスはできない。その組織体制も船艇の維持管理面では、地方と中央とは繋がっていない。リアウ州や北スマトラ州に配属された船艇は、メンテナンス面に限っても、国家警察海上警察局(ジャカルタ基地)とは、船艇を維持すべき予算及び組織体制は繋がっていない。

このことより、現在の維持管理体制の下では、巡視船艇はジャカルタ基地に配備されることが望ましいと考えられる。1カ所に集中的に配置することで、予備エンジンや予備部品等の有効利用も期待できる。

日本海上保安庁は、長崎県対馬の厳原、比田勝等の僻地に高速巡視艇を配属しているが、これが維持できるのは、メンテナンス面でも、本部・本庁と技術、予算、そして組織が直結しているからである。

第3章 結論・提言

1. 協力内容スクリーニングの結果

1-1. ODA 大綱及び武器輸出三原則等との関係からみた本件の妥当性

1-1-1. 政府開発援助大綱との関係からみた本件の妥当性

我が国の政府開発援助大綱(ODA大綱)では、「ODAの目的は国際社会の平和と発展に貢献し、これを通じて我が国の安全と繁栄の確保に資する」と規定している。また、テロを含む地球的規模の問題については、重点課題として、ODAを通じて取り組むこととしている。一方で、ODA大綱の援助の実施の原則においては、「軍事的用途及び国際紛争助長への使用を回避する。」とともに、「基本的人権及び自由の保障状況に十分注意を払う」旨、明記されている。

(1) 実施機関の位置づけ

本件要請はインドネシア国家警察からの要請であり、実施主体は同国の海上警察局となっているが、インドネシアの海上保安分野における関係機関が複数存在することから、本件の目的であるマラッカ海峡における刑事事案(海賊・武装強盗・海上テロ等)への対応能力の強化と兵器拡散防止に寄与する上で、適切な実施機関であることの確認及びそれぞれの関係機関が担う役割等については下記のとおりである。

(a) 国家警察海上警察局の役割

同国の海上保安分野においては、同国の国内法(2002年第2号法令(国家警察法))において、海上警察局が海上における刑事事案の取締活動を行うことが定められており、海上警察局が本件の実施主体となることに問題はないと考えられる。

(b) 新BAKORKAMLAとの関係

同国では、海上保安分野における関係機関の調整を行う新しい治安調整機構(新BAKORKAMLA)の設立が今後予定されているが、当該調整機構が設立された場合も海上警察は、引き続き、従来の役割を担う予定であり、海軍等の他組織との統合計画はない。また、新BAKORKAMLAは、政治・法務・治安担当調整大臣を長として、関係機関の調整を行う予定であり、文民主導の組織である。

(c) 海軍との関係

国会警察は海上における刑事事案の取締り、海軍は国防とそれぞれの役割が明確にされていることに加え、両組織の統合計画も存在しないことが確認されている。また、双方で重複する業務(漁業取締り)が一部には存在しているが、基本的にはそれぞれの役割に従って業務を遂行している。

(2) 目的外使用の有無

本件の実施主体は国家警察であり、海上警察の役割が明確に定められているため、本件目的である海上保安体制の強化以外の用途に、供与船舶を使用する可能性は基本的にはないと思われる。

ただし、同国の国内法で規定されている非常事態が発生し、非常事態宣言等が発令された場合には、例外的に軍の指揮下に入ることになっている。発令に関して、同国の国内法(1959年第139号法令(緊急事態の制定))に基づき、大統領が決定を行うことが要件として定められており、当該事態の発令は極めて例外的なものと認められる。

表 16. 非常事態の内容

非常事態の状況	中央執政官	地方執政官	非常事態時の執行状況
戦争事態	大統領	軍隊の参謀長以上	
非常軍政事態	大統領	軍管区司令官	地方執政官を州知事、州警察、州 検察が補佐
非常文民事態	大統領	州知事	地方執政官を軍管区、州警察、州 検察が補佐

※州警察の中に、海上警察が含まれている。

(3) 基本的人権の抑圧について

刑事事案の捜査・取締活動に際して、被疑者等の拘束を行う場合には、同国の刑事訴訟法等の規定に従い、適切に対応しているとのことである。また、容疑船舶等の停船、当該船舶等への発砲を行う場合も、同法等に基づいて、一連の手続きが定められている。

1-1-2. 武器輸出三原則等との関係からみた本件の妥当性

今回の調査を通じ、我が方からは、国際紛争等を助長することを回避するため武器の輸出一般を慎むとの基本政策を維持していることを説明した。

先方実施機関等からは、供与船舶に銃器を装備することは業務上必要であるが、弾薬補給や修理の都合上、銃器については日本からの供与ではなく自前で装着することによい。従って船舶は銃器を外した形で供与してほしい、との説明がなされた。

1-2. 案件の妥当性、必要性、緊急性

「イ」国には海上保安関連機関が 10 程度存在するが、国家警察海上警察局は、今回の案件の目的であるマラッカ海峡における海賊・武装強盗事案等への対応を担う中心的な機関であることが確認された。マラッカ海峡を中心とするインドネシア領海における海賊・武装強盗事案発生件数は減少する傾向はなく、その一方で、国家警察の所有する巡視船艇の絶対数は不足しているとともに、所謂ハイテク化が進んでいるといわれる海賊船を取締る上において、能力面においても劣っている状況にある。要請巡視艇が配備される予定の各サイトにおいても、正式に要請されている C クラス巡視艇、現場での要望の高かった B クラス巡視船共に各クラスに応じた役割が期待できる一方で、隻数は不足している状況である。このような状況下において、本案件による巡視艇の調達による「イ」国海上警察の取締り能力の向上をはじめとする裨益効果は十分に期待でき、重要な国際航路であるマラッカ海峡での海賊・武装強盗事案等による周辺地域も含めた影響、及び、マラッカ海峡利用国である我が国の安全な海運の確保を勘案すると、一刻も早い海上治安体制の強化が求められる。

しかし、船艇の維持管理能力(特に関連予算の確保、配賦状況については先方からの情報がなく検討が不十分)、自助努力および他ドナーによる船艇整備の具体的内容、要請内容(要請巡視艇の仕様)と ODA 大綱、武器輸出三原則等との整合性等留意すべき事項は多く、今後も「イ」国政府の動向を見守りながら、案件の枠組みを検討していく必要がある。

2. 基本設計調査に際し留意すべき事項等

2-1. 基本設計調査時の団員構成

船艇の設計にかかる専門家に加え、船艇の装備(無線通信等)の専門家を団員に含める必要がある。また、巡視艇の設計に関しては、我が国の民間コンサルタントでは十分な経験がないと思われることから、基本設計調査時にも、本調査に引き続き、海上保安庁から技術参与として調査団への参団及び技術的な監修を依頼する必要がある。また、巡視艇は通常の商船と違い、その運用形態が船種毎に特定されないこともあり、右船舶を運用指令する者の見地に加え、実際に船上にあって活動を行う者の見地が十分に反映できるような団員構成とすることが肝要である。以下に、調査団構成の一案を提示する。

- (1)技術参与(海上保安庁)
- (2)業務主任/運営維持管理計画
- (3)船艇設計・建造計画
- (4)船艇設備(無線通信等)

2-2. 基本設計調査時に必要となる調査内容

本調査で十分に情報収集できなかった内容も含め、基本設計調査が実施された場合に特に必要となる調査内容について以下にまとめる。

- (1) 供与船艇のクラス、具体的仕様(銃器の扱いを含む)
- (2) 船上での海上犯罪取締り活動の実態
- (3) 警察庁計画局及び同ロジスティック部門での巡視船艇の建造予算、船舶修繕費、船舶運航費の調査
- (4) 国家警察海上警察局並びにリアウ州及び北スマトラ州警察海上警察部の船舶維持予算の現状と見通し
- (5) 外国からの輸入手続(税負担を含む)にかかる調査
- (6) 候補主機関の整備事業者のアフターサービス体制調査
- (7) 具体的な巡視艇の運用指令の実態
- (8) 巡視艇と他との通信手段

2-3. 技術協力との連携

国家警察からは本計画が実現した場合、新型の巡視艇に対応する維持管理にかかる研修の要望が出された。基本的な操作方法や維持管理方法に関しては、機材調達時の運用指導でも対応可能と思われるが、巡視艇の整備による効果をより促進するために、以下の内容における技術協力との連携も有効と思われる。

(1) 巡視船艇運用体制

巡視船艇の絶対数の不足が認められる現状で巡視船艇の特性を十分に活かすためには、海上犯罪の発生状況等に対応した巡視船艇の効果的な配備・派遣が必要であり、運用体制にかかるアドバイザー等により技術指導することが望ましい。

(2) 海上犯罪の取締り能力向上

今回の調査では、的確な初動捜査がなされない事例がみられ、低い検挙率の一因となっていると思われる。我が国警察庁が国家警察(陸上警察)へのキャパシティビルディングに係る技術指導を行っているが、海上犯罪の的確な取締りについても我が国の専門的な見地から技術指導を行うことが有効と思われる。これにより、陸上警察と海上警察の取締り能力の整合性が図られ、また、国家警察庁全体のキャパシティビルディングが達成される。

(3) 習熟訓練の実施

供与巡視艇完成後、海上警察局の乗組員等に対して、建造造船所、機器メーカー等が操船、機器操作等の習熟訓練を実施する必要がある(実施場所については、要検討)。具体的には、乗組員(航海科・機関科)の高速艇慣熟訓練の一環として、就役前にその船艇の特性に合わせた、離着岸訓練、ブラックアウト(発電機故障時の電力供給停止)時の訓練、機関故障時の訓練、応急操舵訓練等の基本的事項をその船艇で、安全な海域で実施しておく必要がある。なお、本内容に関しては、巡視艇調達時の運用指導で対応することも可能と思われる。

2-4. 基本設計調査及び本体実施方法への提言

2-4-1. 全般的提言

船舶は基本的に受注生産であり、1隻ごとに設計・建造される。

海上保安庁の船舶を建造する場合であっても民間船舶とほぼ同様の流れである。ただし、海上保安庁の船舶は一般船舶が避難するような荒天下であっても警備救難業務のため航行する等の運用も想定されるため、海上保安庁が技術基準を定め設計上配慮するとともに、建造造船所の決定にあたって技術審査の実施等、一般船舶よりも厳しくなっている。

本件巡視艇は、海賊船の追跡等のため荒天時航行する場合や武装強盗制圧のため海賊船に強行接舷する場合等一般船舶にはない過酷な条件のもとでの運航が予想されるため、基本設計、建造にあたって、技術的に十分配慮する必要がある。したがって、海上保安庁の船舶の建造に準じ、設計、建造を進めるべきであると考えられる(「供与巡視艇の建造の流れ(想定)」参照)。なお、巡視艇建造に当たっては、建造仕様書の内容を十分に理解して実施する必要があることから、「供与巡視艇の建造の流れ(想定)」の網掛け部分は同一の者が実施することが最適と考える。

2-4-2. 基本設計調査への提言

今回の予備調査では、本件巡視艇に係る「イ」国の性能等に係る要望が概ね把握できた。しかしながら、速力については主機関の選定如何によって変わるほか、速力に影響する航続距離の要望が明確にされなかった。また、供与巡視艇の設計面では、荒天時において安全に航行するため十分な復原性、堪航性、強度を保持するとともに、強行接舷等の際に乗員の生命の安全を図る設計を行うことが必要となる。これらは、速力等の性能と相反する要素であり、維持のための「イ」国予算の制約等も勘案すると、本調査で把握した「イ」国の性能等に係る要望と実際の供与巡視艇の性能との間に乖離が発生する可能性がある。

このため、基本設計調査においては、本調査で把握した「イ」国の性能等に係る要望を踏まえ、上記に配慮した試設計を行う等の事前準備を十分に行い、「イ」国との協議を通じて供与巡視艇の性能等建造仕様書をとりまとめる上で必要な事項を双方納得の上で決定する必要がある。

なお、主機関については、第2章5-2.(3)で述べたように、軽量で高出力の主機関は購入時の費用もさることながら、整備費用が非常に高額になることから、早急に候補機種を提示し、各候補機種の整備費用の調査を行うとともに、国家警察本部海上警察局及び州警察海上警察部の船艇維持管理予算の提示を「イ」国側に求め、基本設計調査において主機関の選定及び速力の決定が出来るよう準備する必要がある。

2-4-3. 本体実施方法への提言

供与巡視艇は、上述のとおり一般船舶にはない過酷な条件のもとで運航する場合であっても安全に航行することが必要である。このため建造にあたっては、十分な復原性、堪航性、強度の確保のための詳細設計が必要になるとと

もに、建造工事面では、重量重心管理や溶接等に関する工作管理等のもと建造する技術力が必要となる。

長さ 22.5～35m 程度の船舶を建造可能な造船所は、我が国においても多数存在するが、すべての造船所が上述の供与巡視艇を建造できる技術力を有しているとは限らない。したがって、供与巡視艇を建造する技術基準を定め、建造を希望する造船所の資格審査を行い、合格した造船所の中から建造造船所を選定するべきであると考ええる。

また、建造中は建造監督の経験を有するコンサルタントにより厳格に監督を行う(造船所任せにせず、随時建造工事の状態について現場で確認を行う)とともに、建造終了後に性能審議を行い、仕様書を満足する性能が得られていることを確認した後に供与することが望ましい。

2-4-4. 供与後適正な船艇の維持管理を確保するための提言

一般的に船艇の維持管理においては主機関の整備費用が大きい割合を占めるとともに、リアウ州警察海上警察部のアルミ艇の例に見られるように主機関の故障により船艇が運航不能となるケースが多いことから、主機関の適正な維持管理を確保することが供与艇の適正な維持管理の確保に第一に必要となる。

国家警察の巡視船艇には MTU、MAN、キャタピラ等の軽量で高出力の主機関が一部導入されているが、これらは導入後まだ日が浅く(比較的高出力の主機関を搭載している B-3 クラスの船で 2003 年ごろから、その他の船でも 2000 年ごろから)、今回の調査で得られた情報から判断すると、海上警察はこれらの機関の整備実績があまりない様子(オーバーホール整備の実績は全くない模様)であったことから、高出力の主機関を搭載する巡視船艇の適切な維持管理を行うためには、海上警察における現行の整備体制・能力を詳細に確認し、必要に応じて強化を図る必要がある。

これに関連し、最近では主機関購入時に購入後一定期間の整備を包括的に契約する方式があり、この方式を採用することにより、供与後一定期間、主機関の適切な維持管理を確実に実施することができる。予算の問題、契約方式の問題等解決すべき問題もあろうと思われるが、適正な船艇の維持管理を確実にするため、検討に値するものと思われる。

また、軽量で高出力のエンジンについては、オーバーホール等の開放整備はメーカーの研修を受講した専門技術者のいる専門整備事業者により実施するのが一般的であるが、今回の調査で入手した情報によると、海上警察はエンジン整備事業者とのパイプはほとんどないように見受けられた。このような主機関を適正に維持管理するには専門整備事業者とのコミュニケーションが不可欠であることから、巡視艇供与に当たっては、海上警察と主機関整備事業者とのコミュニケーション及び協力関係の強化を図ることが重要と考えられる。

添付資料

1. 署名済みミニッツ
2. テクニカルメモ
3. 3-1.海上保安庁船舶の建造の流れ
3-2.本計画における巡視艇の建造の流れ(想定)
4. 収集資料リスト

MINUTES OF DISCUSSIONS
PRELIMINARY STUDY
ON THE PROJECT FOR PROVISION OF PATROL SHIPS
FOR ANTI-PIRACY, ANTI-MARITIME TERRORISM AND NON-PROLIFERATION
IN THE REPUBLIC OF INDONESIA

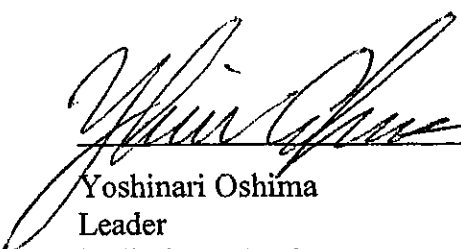
In response to a request from the Government of the Republic of Indonesia (hereinafter referred to as "Indonesia"), the Government of Japan decided to conduct a Preliminary Study on the Project for Provision of Patrol Ships for anti-piracy, anti-maritime terrorism and non-proliferation (hereinafter referred to as "the Project") and entrusted the study to the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA").

JICA sent to Indonesia the Preliminary Study Team (hereinafter referred to as "the Team"), which is headed by Yoshinari Oshima, Deputy Director General, Grant Aid Management Department, JICA, and is scheduled to stay in the country from 10 May, 2005 to 26 May, 2005.


The Team held discussions with the officials concerned of the Government of Indonesia and conducted a field survey at the study area.

As a result of discussions and field survey, both parties confirmed the main items described in the attached sheets. Subject to the decision by the Government of Japan, JICA will conduct a Basic Design Study on the Project.

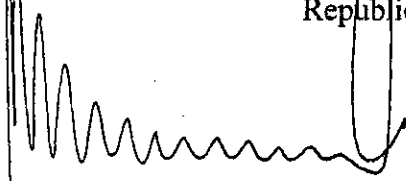
Jakarta, 20 May, 2005



Yoshinari Oshima
Leader
Preliminary Study Team
Japan International Cooperation Agency



Drs. I Nengah Sutisna, MBA
Director
Directorate of Marine Police
Indonesian National Police
Republic of Indonesia



Drs. I. Lebang
Chief of Security Development and Guidance Agency
Indonesian National Police
Republic of Indonesia

ATTACHMENT

1.Objective of the Project

The objective of the Project is to enhance the capacity of the Directorate of Marine Police, Indonesian National Police for maritime security against piracy and maritime terrorism, and for prevention of weapons proliferation, within Indonesian territorial waters, especially in the Malacca Straits.

2.Project sites

The sites of the Project are Marine Bases of the Directorate of Marine Police, Indonesian National Police in Jakarta, Riau District Police in Tg. Batu and North Sumatra District Police in Belawan, as indicated in Annex-1.

3.Responsible and Implementing Organization

3-1.The Responsible and Implementing Organization is the Directorate of Marine Police (DMP), Indonesian National Police (INP).

3-2.The organization chart of INP and DMP are indicated in Annex 2 and Annex 3.

3-3.The roles of INP in the field of maritime security are stipulated in United Nations Convention on the Law of the Sea(UNCLOS), Law No.1 1946 (regarding Criminal Code), Law No.8 1981 (regarding Criminal Procedure), and Law No.2 2002 (regarding Indonesian National Police).

4.Items requested by the Government of Indonesia


4-1.Through a series of discussions, the following items were requested by The Indonesian side. JICA will assess the appropriateness of the request and will report its findings to the Government of Japan.

- Requested items: three (3) C-1 class patrol vessels (detailed specifications are indicated in Annex-4)

4-2.However, in the course of the discussions, DMP emphasized that so-called "B class" patrol vessels would be necessary in light of the geographical features of the Malacca Straits, the nature of current piracy incidents and the area to be patrolled in the Malacca Straits.

The Team responded by stating that the necessity for the procurement of B class vessels raised by DMP would be conveyed to the relevant organizations in the Government of Japan. The Team also explained that, if the Indonesian side would change from the current request to a new request, namely from the procurement of C-1 class vessels to B class vessels, sufficient data/information such as the necessity and justification of the procurement of B class vessels, including operating plan, sites of disposition, budget allocation plan, the appropriate number of qualified personnel, and so on, would have to be submitted in writing to the Japanese side for further consideration.

4-3.Regarding the specifications of the vessels to be supplied, the Team explained the principles of ODA Charter and Japan's policy on the control of arms exports.



5. Japan's Grant Aid Scheme

5-1 The Indonesian side understands the Japan's Grant Aid Scheme explained by the Team, as described in Annex-5.

5-2 The Indonesian side will take the necessary measures, as described in Annex-5, for smooth implementation of the Project, as a condition for the Japanese Grant Aid to be implemented.

6. Schedule of the Study

If the Project is found feasible as a result of the Preliminary Study, JICA will undertake the Basic Design Study.

7. Other relevant issues

7-1. The Indonesian side understood that vessels procured under the Japan's Grant Aid should be utilized in accordance with the objectives of the Project set forth in Article 1.

7-2. The Team emphasized that necessary recurrent cost including securing the appropriate number of qualified personnel be borne by DMP so as to maintain and operate the vessel properly and effectively.

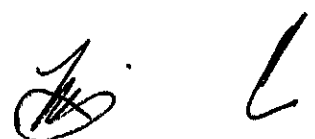
Annex-1: Site Map

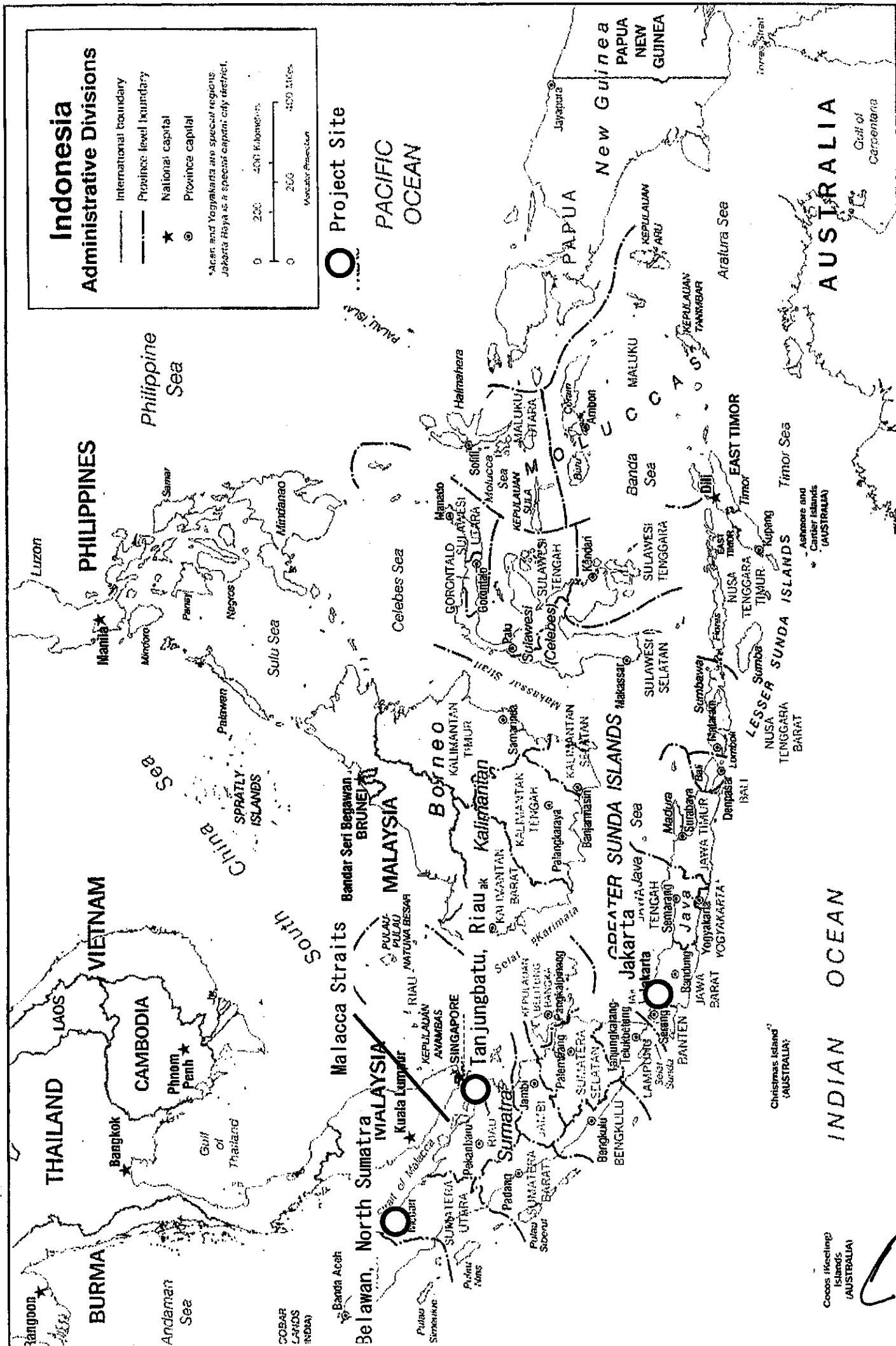
Annex-2: Organization Chart of National Police

Annex-3: Organization Chart of Directorate of Marine Police

Annex-4: Specification of Requested vessels

Annex-5: Japan's Grant Aid Scheme

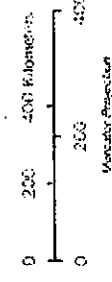




Indonesia Administrative Divisions

- International boundary
- Province level boundary
- ★ National capital
- ⊙ Province capital

*Aceh and Yogyakarta are special regions. Jakarta Raya is a special capital city district.



○ Project Site

Cocos (Keeling) Islands (AUSTRALIA)

Christmas Island (AUSTRALIA)

INDIAN OCEAN

Ashmore and Carter Islands (AUSTRALIA)

AUSTRALIA

PAPUA NEW GUINEA

PACIFIC OCEAN

PHILIPPINES

Philippine Sea

VIETNAM

CAMBODIA

THAILAND

BURMA

Andaman Sea

COBAR LANDS (INDIA)

Belawan, North Sumatra

Malacca Straits

Malaysia

Borneo

Kalimantan

Riau

Sumatra

Jawa

Greater Sunda Islands

Lesser Sunda Islands

Nusa Tenggara Barat

Nusa Tenggara Timur

East Timor

Timor Sea

Aratuna Sea

Banda Sea

Molucca Sea

Celebes Sea

Sulu Sea

Philippine Sea

China Sea

South China Sea

Andaman Sea

Bay of Bengal

Arabian Sea

Indian Ocean

Malacca Strait

Sunda Strait

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

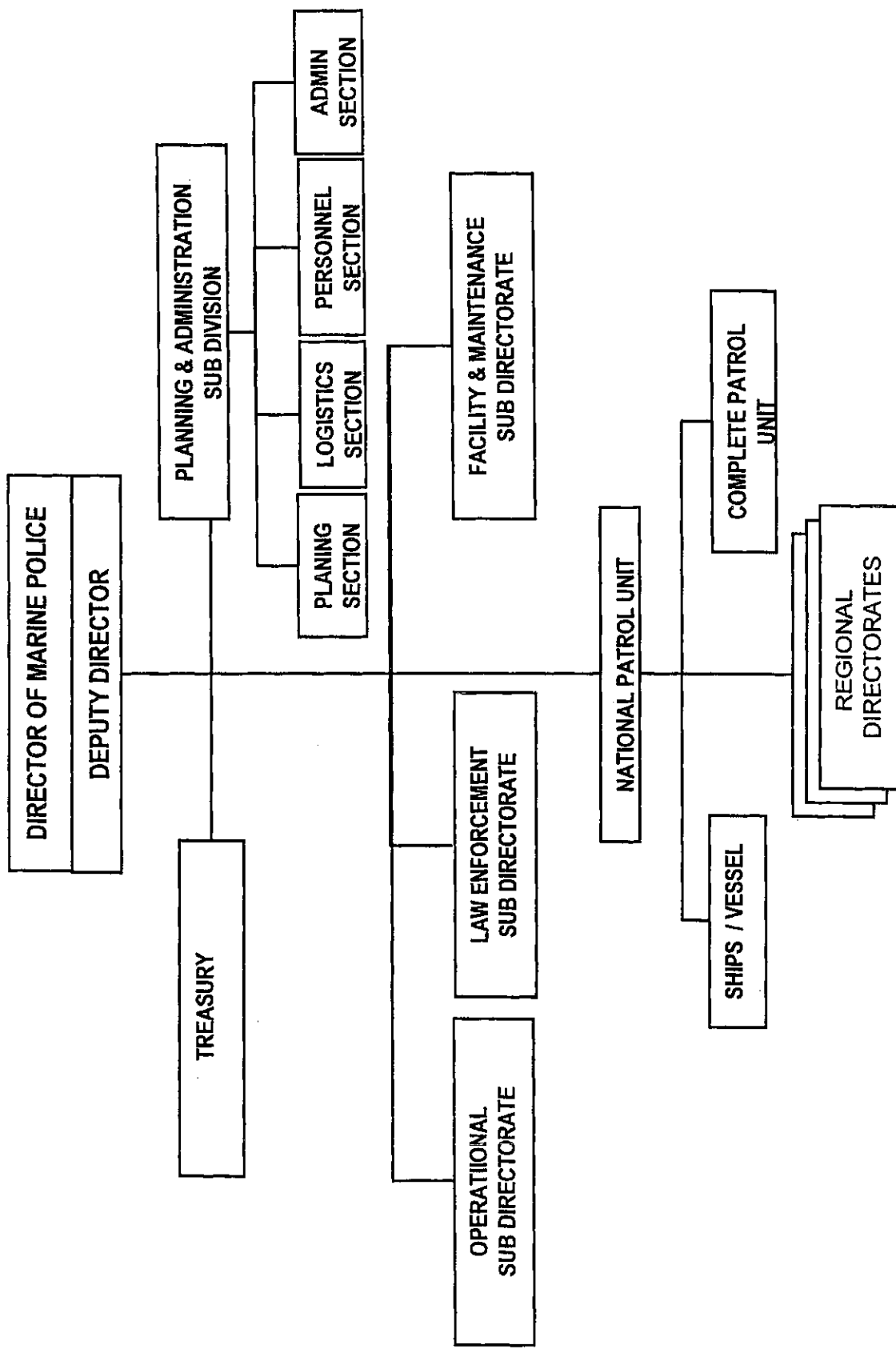
Java Sea

Java Sea

Java Sea

Java Sea

Organization Chart of Directorate of Marine Police



Handwritten initials and a signature.

Specification of C-1 Vessels

Length : 22.5M or above

Speed* (Patrol) : approx. 30 kt

(Full Load) : approx. 35 kt

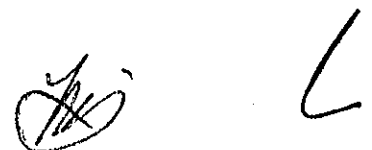
Draft : approx. 1 m

Major Equipment :

- 1) Navigation Equipment
 - i) ARPA
 - ii) Radar
 - iii) GPS
 - iv) Speed Log
 - v) Echo Sounder

- 2) Communication Devices which can be used for communication with other vessels, police station and the headquarter office.

* Speed should be determined taking into account the maintenance cost of main engine.

Handwritten signature and a large letter 'L'.

JAPAN'S GRANT AID SCHEME

The Grant Aid Scheme provides a recipient country with non-reimbursable funds to procure the facilities, equipment and services (engineering services and transportation of products, etc.) for economic and social development of the country under principles in accordance with the relevant laws and regulations of Japan. The Grant Aid is not supplied through the donation of materials as such.

(1) Grant Aid Procedures

1) Japan's Grant Aid Scheme is executed through the following procedures:

- Application (Request made by a recipient country)
- Study (Basic Design Study conducted by JICA)
- Appraisal & Approval (Appraisal by the Government of Japan and Approval by the Cabinet of Japan)
- Determination of Implementation (The Notes exchanged between the Governments of Japan and the recipient country)
- Implementation (Implementation of the Project)

2) Firstly, the application or a request for a Grant Aid project submitted by a recipient country is examined by the Government of Japan (the Ministry of Foreign Affairs) to determine whether or not it is eligible for Japan's Grant Aid. If the request is deemed appropriate, the Government of Japan assigns JICA (Japan International Cooperation Agency) to conduct a study on the request.

Secondly, JICA conducts the study (Basic Design Study), using (a) Japanese consulting firm(s).

Thirdly, the Government of Japan appraises the project to see whether or not it is suitable for Japan's Grant Aid Scheme, based on the Basic Design Study report prepared by JICA, and the results are then submitted to the Cabinet for approval.

Fourthly, the project, once approved by the Cabinet, becomes official with the Exchange of Notes signed by the Governments of Japan and the recipient country.

Finally, for the implementation of the project, JICA assists the recipient country in such matters as preparing tenders, contracts and so on.

(2) Basic Design Study

1) Contents of the Study

The aim of the Basic Design Study conducted by JICA on a requested project (hereinafter referred to as "the Project") is to provide a basic document necessary for the appraisal of the Project by the Japanese Government. The contents of the Basic Design Study are as follows:

- i) Confirmation of the background, objectives, and benefits of the requested Project and also institutional capacity of agencies concerned of the recipient country necessary for the Project's implementation,
- ii) Evaluation of the appropriateness of the Project to be implemented under the Grant Aid Scheme from a technical, social and economical point of view,
- iii) Confirmation of items agreed on by both parties concerning the basic concept of the Project,
- iv) Preparation of a basic design of the Project,
- v) Estimation of costs of the Project.

The contents of the original request are not necessarily approved in their initial form as the contents of the Grant Aid Project. The Basic Design of the Project is confirmed considering the guidelines of Japan's Grant Aid Scheme.

The Government of Japan requests the Government of the recipient country to take whatever measures are necessary to ensure its self-reliance in the implementation of the

Project. Such measures must be guaranteed even though they may fall outside of the jurisdiction of the organization in the recipient country actually implementing the Project. Therefore, the implementation of the Project is confirmed by all relevant organizations of the recipient country through the Minutes of Discussions.

2) Selection of Consultants

For smooth implementation of the Study, JICA uses (a) registered consultant firm(s). JICA selects (a) firm(s) based on proposals submitted by interested firms. The firm(s) selected carry(ies) out a Basic Design Study and write(s) a report, based upon terms of reference set by JICA.

The consulting firm(s) used for the Basic Design Study is (are) recommended by JICA to the recipient country to also work in the Project's implementation after the Exchange of Notes, in order to maintain technical consistency.

(3) Japan's Grant Aid Scheme

1) Exchange of Notes (E/N)

Japan's Grant Aid is extended in accordance with the Notes exchanged by two Governments concerned, in which the objectives of the Project, period of execution, conditions and amount of the Grant Aid, etc., are confirmed.

2) "The period of the Grant Aid" means the one Japanese fiscal year which the Cabinet approves the Project for. Within the fiscal year, all procedures such as exchanging of the Notes, concluding contracts with (a) consultant firm(s) and (a) contractor(s) and final payment to them must be completed. However in case of delays in delivery, installation or construction due to unforeseen factors such as natural disaster, the period of the Grant Aid can be further extended for a maximum of one fiscal year at most by mutual agreement between the two Governments.

3) Under the Grant Aid, in principle, Japanese products and services including transport or

those of the recipient country are to be purchased.

When the two Governments deem it necessary, the Grant Aid may be used for the purchase of the products or services of a third country.

However the prime contractors, namely, consulting, constructing, and procurement firms, are limited to "Japanese nationals". (The term "Japanese nationals" means persons of Japanese nationality or Japanese corporations controlled by persons of Japanese nationality.)

4) Necessity of the "Verification"

The Government of the recipient country or its designated authority will conclude contracts denominated in Japanese yen with Japanese nationals. Those contracts shall be verified by the Government of Japan. This "Verification" is deemed necessary to secure accountability to Japanese taxpayers.

5) Undertakings required of the Government of the Recipient Country

In the implementation of the Grant Aid project, the recipient country is required to undertake such necessary measures as the followings:

- i) To secure land necessary for the sites of the Project and to clear, level and reclaim the land prior to commencement of the Project.
- ii) To provide facilities for the distribution of electricity, water supply and drainage and other incidental facilities in and around the sites.
- iii) To secure buildings prior to the procurement in case the installation of the equipment.
- iv) To ensure all the expenses and prompt execution for unloading, customs clearance at the port of disembarkation and internal transportation of the products purchased under the Grant Aid.

v) To exempt Japanese nationals from customs duties, internal taxes and other fiscal levies which will be imposed in the recipient country with respect to the supply of the products and services under the Verified Contracts.

vi) To accord Japanese nationals whose services may be required in connection with the supply of the products and services under the Verified Contracts, such facilities as may be necessary for their entry into the recipient country and stay therein for the performance of their work.

6) "Proper Use"

The recipient country is required to maintain and use the facilities constructed and equipment purchased under the Grant Aid properly and effectively and to assign staff necessary for this operation and maintenance as well as to bear all the expenses other than those covered by the Grant Aid.

7) "Re-export"

The products purchased under the Grant Aid should not be re-exported from the recipient country.

8) Banking Arrangement (B/A)

a) The Government of the recipient country or its designated authority should open an account in the name of the Government of the recipient country in a bank in Japan (hereinafter referred to as "the Bank"). The Government of Japan will execute the Grant Aid by making payments in Japanese yen to cover the obligations incurred by the Government of the recipient country or its designated authority under the Verified Contracts.

b) The payments will be made when payment requests are presented by the Bank to the Government of Japan under an authorization to pay (A/P) issued by the Government of the recipient country or its designated authority.

Major Undertakings to be taken by Each Government

No.	Items	To be covered by Grant Aid	To be covered by Recipient Side
1	To bear the following commissions to the Japanese bank for banking services based upon the B/A		
	1) Advising commission of A/P		●
	2) Payment commission		●
2	To ensure prompt unloading and customs clearance at the port of disembarkation in recipient country		
	1) Marine and land transportation of the products from Japan to the recipient country	●	
	2) Tax exemption and custom clearance of the products at the port of disembarkation		●
	3) Internal transportation from the port of disembarkation to the project site	(●)	(●)
3	To accord Japanese nationals whose services may be required in connection with the supply of the products and the services under the verified contract, such facilities as may be necessary for their entry into the recipient country and stay therein for the performance of their work.		●
4	To exempt Japanese nationals from customs duties, internal taxes and other fiscal levies which may be imposed in the recipient country with respect to the supply of the products and services under the verified contracts		●
5	To maintain and use properly and effectively the facilities constructed and equipment provided under the Grant Aid		●
6	To bear all the expenses, other than those to be borne by the Grant Aid, necessary for the transportation and installation of the equipment		●

(B/A: Banking Arrangement, A/P: Authorization to pay)

TECHNICAL MEMORANDUM
PRELIMINARY STUDY
ON THE PROJECT FOR PROVISION OF PATROL SHIPS
FOR ANTI-PIRACY, ANTI-MARITIME TERRORISM AND NON-PROLIFERATION
IN THE REPUBLIC OF INDONESIA

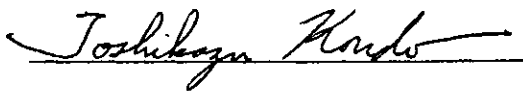
1. Specifications of C-1 class patrol vessels

In addition to the specifications mentioned in Annex-4 of the MINUTES OF DISCUSSIONS dated 20 May 2005, Directorate of Marine Police (DMP) requested to add "Night operation Devices" to the specifications.

2. Specifications of B class patrol vessel

DMP mentioned that the more preferable patrol vessel to keep the maritime safety in the Malacca Straits is B-3, whose specifications are mentioned in "BUKU PETUNJUK TEKNIS SPESIFIKASI TEKNIS KAPAL POLRI".

Jakarta, 25 May, 2005

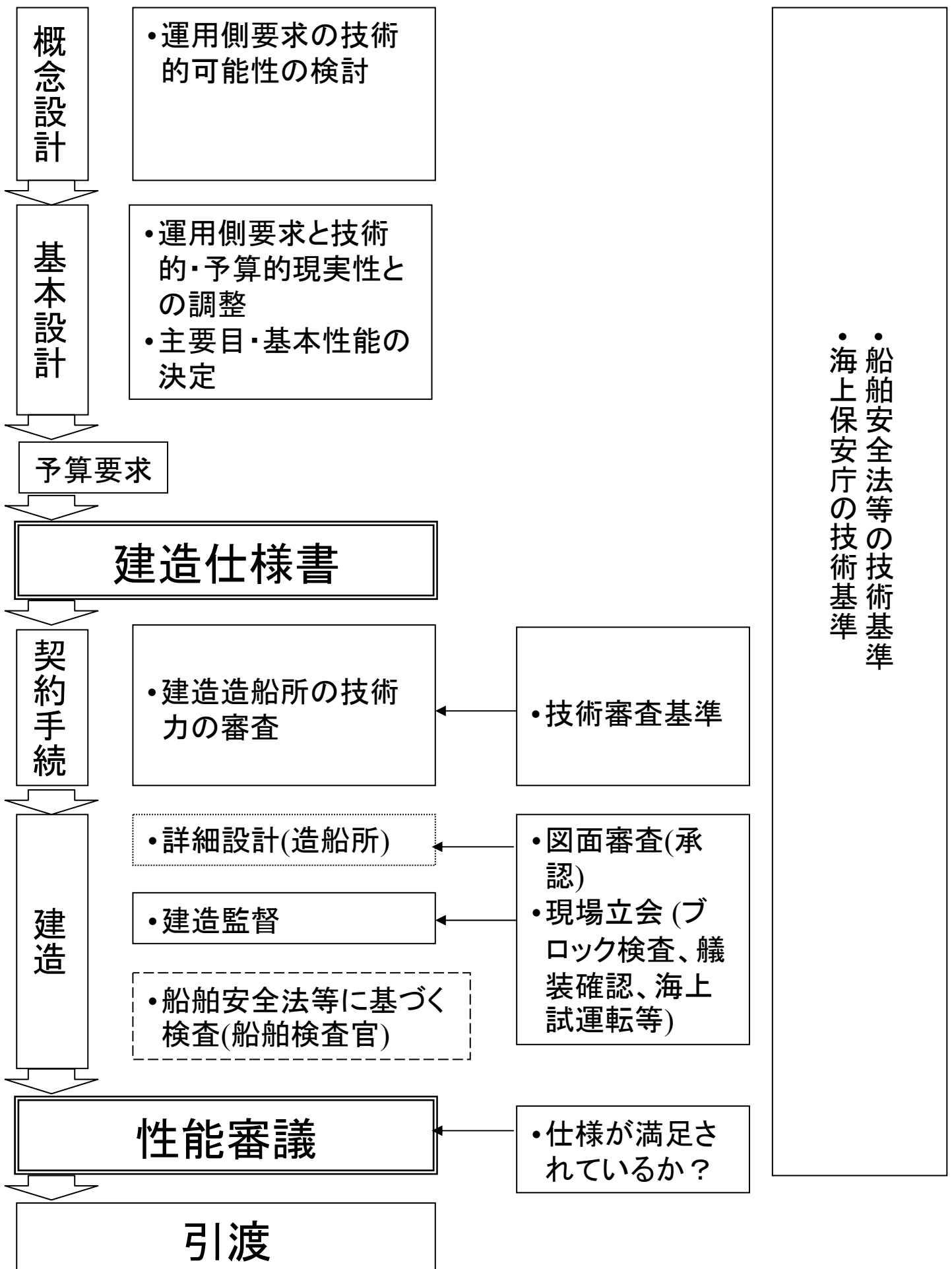


Toshikazu Kondo
Member
Preliminary Study Team
Japan International Cooperation Agency

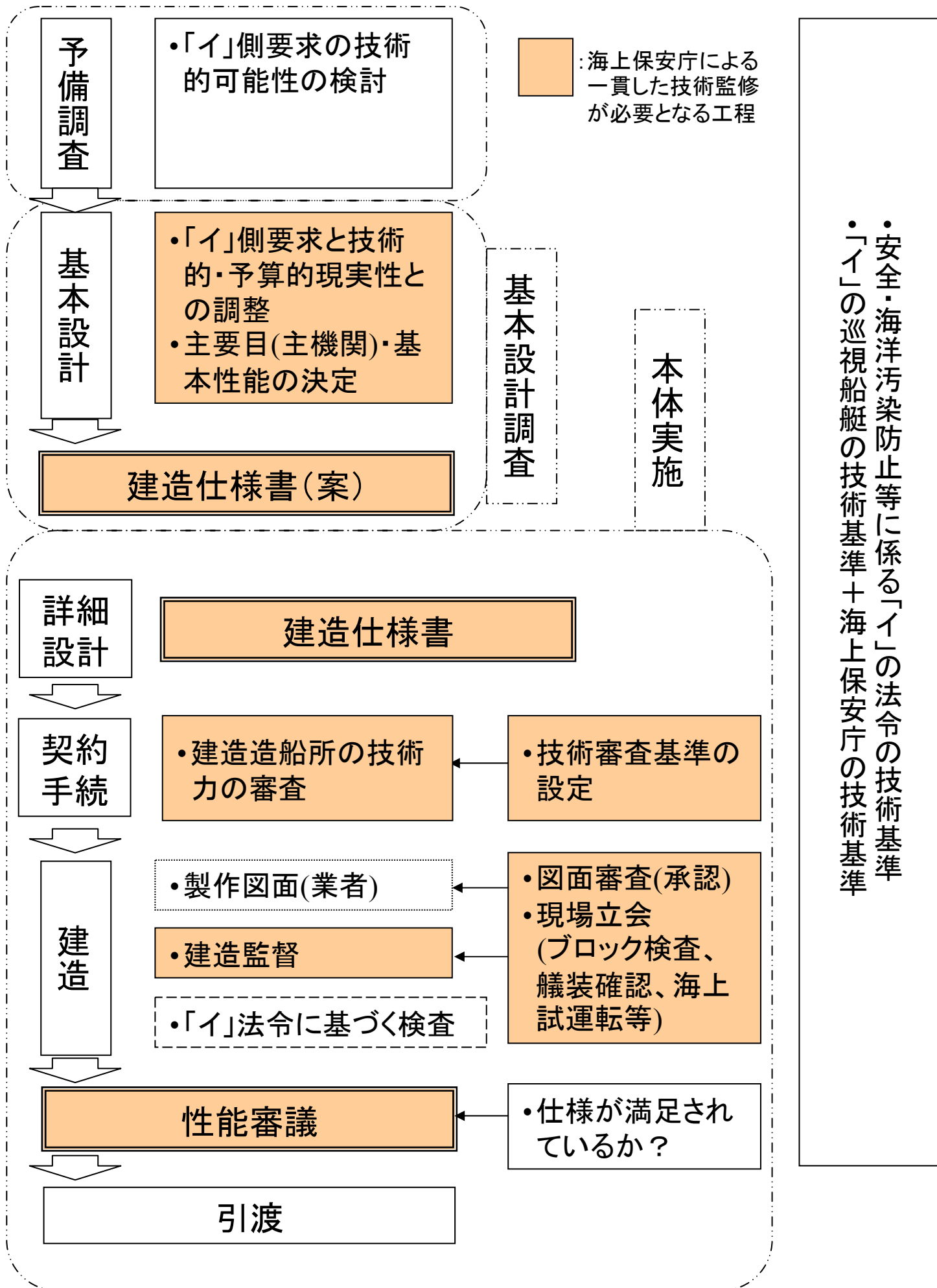


Drs. IMAM BASUKI, SH, MM
Chief of Sub-Directorate of Maintenance
& Facility
Directorate of Marine Police
Indonesian National Police
Republic of Indonesia

海上保安庁船舶の建造の流れ



本計画における巡視艇の建造の流れ(想定)



収集資料リスト

番号	資料名称	形態	発行機関	備考
1	RENCANA PENGEMBANGAN KEMAMPUAN & KEKUATAN POLICI PERAIRAN	電子 及び コピー	国家警察海上警察局	プレゼンテーション資料 (インドネシア語)
2	DIRKTORAT POLAR BABINKAM POLRI	冊子	国家警察海上警察局	事業紹介パンフレット (インドネシア語)
3	BUKU PETUNJUK TEKNIS SPESIFINASI TEKNIS KAPAL POLRI	図書	国家警察海上警察局	技術的仕様ガイドライン (インドネシア語)
4	KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA MARKAS BESAR (5/19 及び 5/25)	コピー	国家警察海上警察局	巡視船艇動静報告書 (インドネシア語)
5	HIMPUNAN PILUM BIDANG OPERASIONAL & PEMBINAAN DIPLAIR BABINKAM POLRI TERBITAN TAHUN 2003	抜 粋 コピー	国家警察海上警察局	海上警察オペレーション マニュアル (インドネシア語)
6	PAPARAN PENGAMANAN PERAIRAN SELAT MALAKA	電子 及び コピー	リアウ州警察海上警察局	プレゼンテーション資料 (インドネシア語)
7	PAPARAN LAPORAN KESATUAN	電子 及び コピー	リアウ州警察海上警察局	プレゼンテーション資料 (インドネシア語)
8	A PRESENTATION PRESENTED FOR THE VISITING OF JICA	電子 及び コピー	北スマトラ州警察海上警 察局	プレゼンテーション資料 (英語)
9	KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI	冊子	運輸省海運総局	事業紹介パンフレット (インドネシア語)
10	Waruna Nusa Sentana Shipyard	冊子	P.T.Waruna Nusa Sentana (民間造船所)	事業紹介パンフレット (英語)
11	PALMA SHIPYARD	図書	P.T. Palma Progress Shipyard(民間造船所)	事業紹介パンフレット (英語)
12	海図 (No.13, No.40, No.101)			