

インドネシア国
主要貿易港保安対策強化計画調査
事前調査報告書

平成 16 年 11 月

独立行政法人国際協力機構

イ ネ 事
CR(10)
04-03

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、同国の主要貿易港における保安対策強化計画にかかる調査を実施することを決定し、国際協力機構がこの調査を実施することといたしました。

当機構では本格調査に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成 16 年 10 月 3 日より、当機構インドネシア事務所がインドネシア共和国政府運輸通信省をはじめとする関係機関の意向を聴取し、協議及び調整を進め、本格調査に関する S/W に署名しました。

本報告書は、今回の調査を取りまとめるとともに、引き続き実施を予定している本格調査に資するためのものです。

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 16 年 11 月
独立行政法人国際協力機構
理事 隅田 栄亮

1.Tanjung Priok 港
Jakarta International Container Terminal (JICT)



写真-1 JICT 照明設備
→50m 間隔で配置されている。



写真-2 JICT 保安要員
→24 時間巡回を行っている。



写真-3 JICT フェンス



写真-4 JICT X 線設備
→コンテナ検査に使用できるもの

2.Tanjung Priok 港(公共ターミナル)



写真-5 港内照明設備
→故障も多く照度不十分



写真-6 パッセンジャーターミナル
→境界フェンスからの進入

3.Tanjung Perak 港



写真-7 Tg. Perak 港 Gate の状況
→混雑し待ち行列が出来ている。



写真-8 Tg. Perak 港公共埠頭内
→照明が一定間隔で配置されていた。



写真-9 Jamrud 埠頭内フェンス
→施工中、有刺鉄線の配置未了



写真-10 Jamrud 埠頭内セキュリティレベル表示



写真-11 コンテナヤード
→オペレーションタワーから全体を監視する。ヤード上は警備員が巡回する。

4.Makassar 港



写真-12 Makassar 港 Gate



写真-13 Makassar 港フェンス



写真-14 Makassar 港コンテナターミナルの照明設備

5. Belawan 港



写真-15 Belawan 港 Gate 付近でのチェック状況



写真-16 Belawan 港パッセンジャーターミナルのフェンス



写真-17 Belawan 港フェンス
→所々壊れている



写真-18 Belawan 港栈橋上の釣り人

6. Dumai 港



写真-19 Dumai 港パッセンジャーターミナルの Gate



写真-20 Dumai 港栈橋上の照明設備

7.Tanjung Emas 港



写真-21 Tanjung Emas 港 Gate

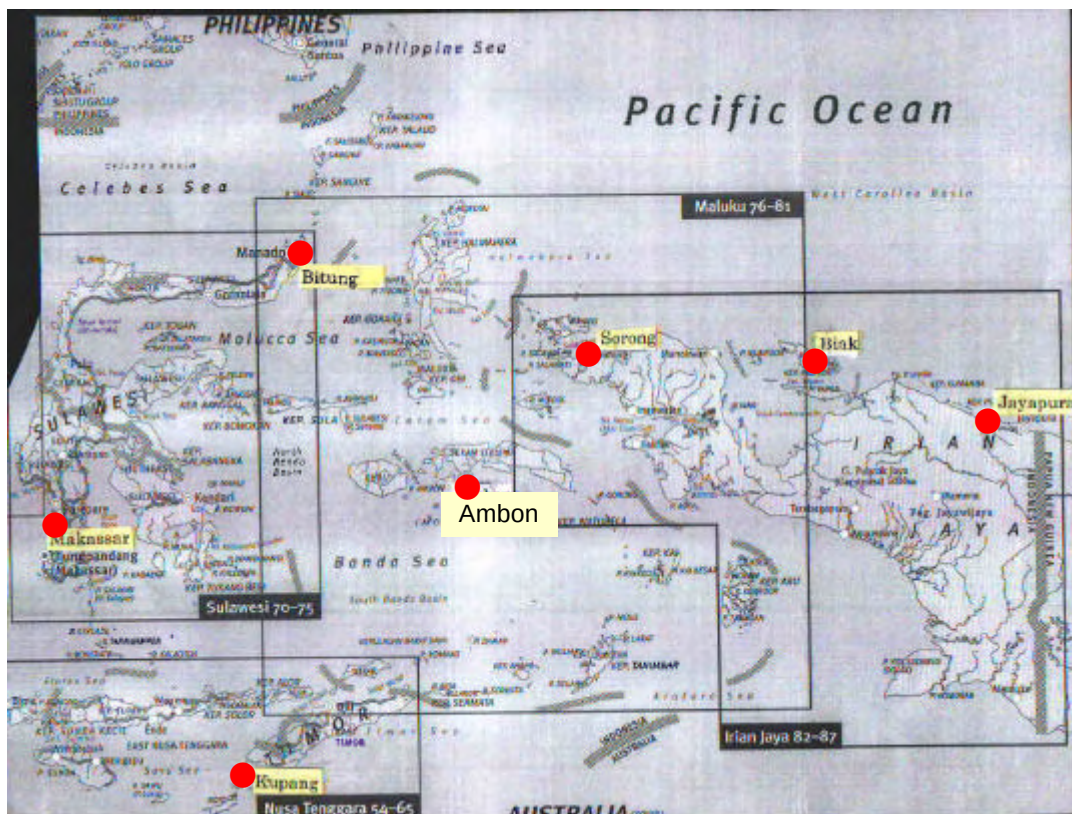


写真-22 Tanjung Emas 港棧橋背後のパッセンジャーターミナル付近フェンス



写真-23 Tanjung Emas 港 TPKS 内の照明設備

調査対象港湾位置図



序文

写真 調査対象港湾位置図

略語集

第1章 事前調査の概要

1.1 要請背景.....	1
1.2 調査の方針.....	1
1.3 主な面会者と面会日時・内容.....	2

第2章 協議経過

2.1 総括.....	5
2.2 協議概要及び合意事項.....	5

第3章 インドネシア国の概要と港湾を巡る状況

3.1 国土と人口及び一般.....	6
3.2 政治・経済状況.....	7
3.3 国土開発.....	7
3.4 わが国の対インドネシア国援助方針.....	8
3.5 海上交通および港湾にかかる状況.....	8

第4章 インドネシアにおける港湾行政の現状

4.1 港湾の管理・整備.....	10
4.2 最近の動きと課題.....	11

第5章 港湾保安に関する制度と現状

5.1 海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）付属書改正の概要.....	12
5.2 インドネシアにおける法制度制定状況.....	13
5.3 インドネシアの港湾における港湾保安計画策定・認証状況.....	13
5.4 保安関係組織（中央政府）.....	13
5.5 港湾保安認定評価機関（RSO: Recognized Security Organization）の現況.....	14

第6章 各港湾の現況及び港湾管理者の対応状況

6.1 インドネシア港湾管理および保安計画策定の仕組み.....	16
6.2 Tanjung Priok 港(ジャカルタ).....	16
6.3 Tanjung Perak 港(スラバヤ).....	17
6.4 Tanjung Emas 港(スマラン).....	18
6.5 Makassar 港.....	19
6.6 Belawan 港.....	20
6.7 Dumai 港.....	22

第7章 教育訓練機関と保安訓練カリキュラムの現状

23

第 8 章 他ドナー、周辺国の動向

8.1 USTDA の動向.....	23
8.2 オーストラリア政府の動向	23
8.3 ADB の動向	23
8.4 シンガポール国港湾関係機関の概要と方針.....	24

第 9 章 港湾関連民間企業への聞き取り結果

9.1 港湾関係企業からの要望.....	24
9.2 船会社からの要望	25
9.3 倉庫業者からの要望.....	25

第 10 章 本格調査への提言

10.1 調査の基本方針	27
10.2 本格調査の内容	27
10.3 本格調査の実施体制	29
10.4 留意点	30

付属資料

付属資料 1 Scope of Work
付属資料 2 Minutes of Meeting
付属資料 3 調査団構成
付属資料 4 調査スケジュール
付属資料 5 Organization Chart of DGSC (海事総局 組織図)
付属資料 6 各港湾港勢表
付属資料 7 質問状回答
付属資料 8 収集資料リスト
付属資料 9 理事会報告資料

表目次

表 3 1 ジャカルタの気候 (南緯 6 ° 11 ', 東経 106 ° 50 ', 標高 8 m).....	6
表 3 2 インドネシアの港湾における取扱貨物量 (外貿、内貿)	9
表 3 3 主要 6 港湾及び戦略 25 港湾における取扱貨物量(2001 年).....	10
表 3 4 主要 6 港湾及び戦略 25 港湾における取扱貨物量(2002 年).....	10

図目次

図 3 2 インドネシア主要港湾のコンテナ貨物.....	9
------------------------------	---

略語集

ADPEL	Port Administration Office 港湾管理事務所
ADB	Asian Development Bank :アジア開発銀行
AFTA	ASEAN Free Trade Area :ASEAN自由貿易地域
APEC	Asia Pacific Economic Cooperation :アジア太平洋経済協力閣僚会議
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations :東南アジア諸国連合
CCTV	Closed Circuit Television System 監視カメラシステム
DGSC	Directorate General of Sea Communication 運輸通信省海運総局
G8	The Conference of Ministers of the Group of Eight :先進8カ国首脳会議
HHMD	Handheld Metal Detector 携帯型金属探知機
IMO	International Maritime Organization :国際連合 国際海事機関
IAPH	International Association of Port and Harbors :国際港湾協会
ISPS Code	The International Code for the Security of Ships and of Port Facilities :船舶および港湾施設の保安のための国際コード (Solas 条約付属書添付文書)
ISSC	International Ship Security Certification :国際船舶保安証書
MOC	Ministry of Communications 運輸通信省
PFSA	Port Facility Security Assessment 港湾施設保安評価
PFSP	Port Facility Security Program 港湾施設保安計画
PFSSO	Port Facility Security Officer 港湾施設保安責任者 (PSOのもとでターミナル等の施設保安を担当する責任者)
PSC	Port Security Committee : 各港湾における)港湾保安委員会
PSO	Port Security Officer 港湾保安責任者
Pelindo	Indonesia Port Corporation (PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia) :国営港湾管理公社 Pelindo I 本社 Medanで北スマトラ地域をカバーする Pelindo II 本社 Jakartaで南東スマトラ、西ジャワ、西カリマンタン地域をカバーする Pelindo III 本社 Surabayaで中東部ジャワ、東西ヌサトゥンガラ、中南カリマンタン地域をカバーする Pelindo IV 本社 Ujung Pandang/Makassar でスラウエシ島、東カリマンタン、マルク、イリヤンジャヤ地域をカバーする
RSO	Recognized Security Organization 港湾保安認定評価機関
SOLAS条約	International Convention for the Safety of Life at Sea :海上における人命の安全のための国際条約(1974年発効)
USTDA	United States Trade and Development Agency :米国貿易開発庁

第1章 事前調査の概要

1.1 要請背景

2001 年米国で発生した同時多発テロ、インドネシアにおいては 2002 年にバリ 2003 年にジャカルタで相次いで発生した爆弾テロ、また、2004 年にはロシアでの 2 機同時爆破テロや小学校占拠など一般人を巻き込むテロの発生が相次いでおり、グローバルイシューとしてのテロ対策は重要な課題となっている。特にインドネシア国は 3 度にわたる重大なテロ事件を経験しており、また、イスラム過激派である Jamaah Islamiyah が依然として潜伏し活動していると想定される状況からテロ対策の重点国となっている。

一方、港湾施設は物流・人流の拠点であり、港湾施設及び船舶がテロ組織の標的となりやすいこと、また、国際貿易港湾は諸外国との接点となり、テロリストやその活動にかかる資機材等の出入国拠点となりえることから、インドネシアにおける国際貿易港湾における保安体制の強化は、インドネシア国だけでなく世界の治安確保の観点からも重要となっている。特に、わが国にとってインドネシアは貿易関係、投資先として有力な国であり、対インドネシア投資への環境整備の観点からも港湾の保安対策は重要な意味を持つと考えられる。

国際海事機関（IMO）は、2001 年の米国同時多発テロ発生の状況を踏まえ、2002 年 12 月に「海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS 条約）」付属書の改正を採択した。2004 年 7 月 1 日に改正条約が発効し、船舶と港湾の保安体制の一層の強化が求められるようになった。また、G8、APEC、ASEAN においても加盟国による国際的なテロ対策強化が宣言されており、加盟国である我が国は自国だけでなく関係国とのテロ対策強化連携を行なうことが重要な使命となっている。また、日 ASEAN 交通大臣会合において、海上交通の安全は 4 つの柱のひとつとなっており、わが国は ASEAN 諸国に対して積極的に連携し、各国のテロ対策を推進することとしている。

このような状況の中、我が国は 2003 年にインドネシア国の主要な空港港湾において保安機材を供与する無償資金協力「主要空港・港湾保安施設改善計画」の基本設計を行い、現保安体制の中で不十分な機材の供与を実施したところであるが、この協議の中で、インドネシア側が実際の保安計画策定、検査担当者の教育訓練等が不十分であることに言及し、インドネシア運輸通信省海事総局と JICA インドネシア事務所との数度に渡る協議を経て、インドネシア側は港湾行政・運営組織の強化と保安計画策定能力向上、教育訓練体制整備、設備更新計画策定にかかる調査の実施をわが国に要請してきたものである。

1.2 調査の方針

本事前調査（SW）は、インドネシア側の要請背景および現状を把握し、本格調査の基本方針（SW: Scope of Work）について先方と合意を行なうことを目的として派遣したものである。

本調査の方針は以下のとおりである。

- (1) SW について先方と協議を行い、合意を得る。
- (2) 運輸通信省海事総局（DGSC）における港湾保安への取り組みや制度状況を把握し、同省教育訓練庁における訓練状況を把握する。
- (3) 4 つある国営港湾管理公社（Pelindo 1～4）における港湾保安への対応の現状を把握し、以下の代表的な 6 港湾における現状と脆弱性、および港湾保安計画の策定および実行

状況を把握する。

- ① ジャワ島中枢港湾 Tanjung Priok(ジャカルタ)、Tanjung Perak(スラバヤ)、Tanjung Emas(スマラン)
 - ② マラッカ海峡域拠点港 Belawan、Dumai)
 - ③ 東部インドネシア拠点港湾 Makassar(保安計画未策定)
- (4) 港湾保安認定評価機関 (RSO: Recognized Security Organization)の認定評価の仕組みおよび活動状況を把握する。

1.3 主な面会者と面会日時・内容

JICA ジャカルタ事務所

加藤圭一/所長

10月4日(月) AM 10:30: 主要貿易港保安事前調査対処方針について説明

ジャカルタ日本大使館

坂本慶介/一等書記官

10月4日(月) AM 11:30: 主要貿易港保安事前調査対処方針について説明

Directorate General of Sea Communication(DGSC) 海運総局

Dr.Ir.Tjuk Sukardiman/海運総局長

10月4日(月) PM 2:00: 主要貿易港保安事前調査対処方針について説明

Directorate General of Sea Communication(DGSC), Planning Division

Mr.Kemar/DGSC, Planning Division

Mr.Eko Hadiz/DGSC, Planning Division

10月4日(月) PM 3:00: 1) 主要貿易港保安事前調査対処方針について説明
2) 10月5日の会議についての事前打ち合わせ

ST Education & Training Pte Ltd. (STET)

Mr.Col(Ret) Michael Chen G P/Chief Executive Officer

Mr.Mike Kee Lek Young/Director, Business Development

Mr.LTC(REt) Ivan The/Director, Maritime Security

CAPT Andre Khir/Deputy Director, Maritime Security

10月4日(月) AM 10:00: インドネシアの港湾保安対策に対するヒアリング

Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)

Mr. Edwing LEONG Meng Keong/Executive Officer(TD), Training Division

10月4日(月) PM 2:00: シンガポールの港湾保安対策に対するヒアリング

Indonesia Port Corporation II (Pelindo II)

Mr.Erik Gunawan/Pelindo II, Division of Planning Engineering, Technical Department

Mr.Setiyo/Pelindo II

10月6日(水) AM 10:00: 1) 主要貿易港保安事前調査対処方針について説明
2) 10月6日の Pelindo II での会議、Priok 港現地視察の打ち合わせ

Jakarta International Container Terminal (JICT)

Mr.Eri Irawan/Jakarta International Container Terminal (JICT)

10月6日(水) AM 11:00 : JICT 現場視察と港湾保安対策の状況についてヒアリング

Indonesia Port Corporation II, Cabang Tanjung Priok

Ir.Mulyadi,MM/Manager Teknik, PSO

10月6日(水) PM 2:00 : 1) 主要貿易港保安事前調査対処方針について説明
2) Tanjung Priok 港の Conventional Terminal での港湾保安対策についてヒアリング、打ち合わせ及び Convention Terminal 視察

Department of Communications, Directorate General of Sea Communication

Mr.A.Cholik Kirom/Directorate Guard and Rescue, Port Safety

Mr.Untung/DGSC, Guard and Rescue

10月7日(木) AM 10:00 : 1) 主要貿易港保安事前調査対処方針について説明
2) PFSP の閲覧及びコピーの許可について協議
3) 保安計画策定状況及び保安対策の組織についてヒアリング

PT.Surveyor Indonesia, Recognized Security Organization (RSO)

Mr.Harianto

Mr.Andi Suhairy/Wk.Kepala MP. RSO

Mr.Armen Arief/Security Advisor

10月7日(木) PM 2:00 : 港湾保安対策及び RSO の業務内容についてヒアリング

Indonesia Port Corporation III, Cabang Tanjung Perak

Drs.Amik Suradji, MPM/PelindoIII, Senior Manager Diklat & Tertib Kerja

Ir.Herry Subagio/General Manager of Port of Tanjung Perak

Mr.Faris Assagaf/Operation Director of Indonesia Port Corporati III

10月8日(金) AM 9:00 : 1) 主要貿易港保安事前調査対処方針について説明
2) 10月8日の予定の確認、Tanjung Perak 港の保安対策についてヒアリング及び現場視察
3) Terminal Petikemas Surabaya(TPS)視察

Indonesia Port Corporation IV

Mr.Max K. Lumempouw/Director of Marketing & Business Development

Mr.Wagimin/Senior Manager of Marketing & Business Development

Mr.Alfred Natsir/Director of Operation

Mrs.Diani/Staff of Marketing & Business Development

Mr.Encep DJ/Pertamina

Mr.Adi Rusminto/PT.Berdikari Sari Utama Flour Mills

10月11日(月) AM10:00 : 1) 主要貿易港保安事前調査対処方針について説明
2) Makassar 港の保安対策について打ち合わせ及び現場視察
3) Pertamina ヒアリング及び Flour Mill 現場視察

Indonesia Port Corporation I

Mr.Harry Sutanto/Operational Director of Pelindo I

Mr.Iskarnanto. MBA/Senior Manager Managemen Risiko & Jaminan Mutu Pelindo I

Mr.Bazalulu Zebva. SE/Assistant Senior Manager Managemen Risiko Pelindo I

Mr.Subagiono Aprilianto/PT. Bureau Veritas Indonesia, Senior Surveyor

10 月 13 日(水)AM10:00： 1) 主要貿易港保安事前調査対処方針について説明

2) Pelindo I の港湾保安対策についてヒアリング

Indonesia Port Corporation I, Cabang Belawan

Mr.Baski Widodo/Cabang Belawan Division Umum

Mr.Max. Surentu/PFSO of Multi Purpose Terminal, Cabang Belawan

Mr. Didi. A/Gamat Adpel Belawan

10 月 13 日(水)AM 11:30： 1) Belawan 港の保安対策についてヒアリング及び質問状について打ち合わせ

2) Belawan 港現場視察

Indonesia Port Corporation I, Cabang Dumai

Mr. SJ Aen Sjahril TH/General Manager of Cabang Belawan

10 月 14 日(木)AM 11:30： Belawan 港の保安対策について追加打ち合わせ及び追加現場視察

Indonesia Port Corporation I, Cabang Dumai

Ir. Rosihan Anwar, MM/General Manager of Cabang Dumai

Mr. Sarjono Susandra/PFSO of Cabang Dumai

Mr.Bazalulu Zebva. SE/Assistant Senior Manager Managemen Risiko, Pelindo I

Mrs. Riza/Staff of Pelindo I

10 月 15 日(金) PM 2:00： 1) Dumai 港の保安対策について打ち合わせ及び質問状について打ち合わせ

2) Dumai 港視察

PT. Mitui O.S.K Line Indonesia (船社)

百合英信/Executive Director

三浦和彦/Technical Advisor

10 月 18 日(月) AM 10:00： 港湾保安対策状況についてヒアリング

PT. Sumitomo Warehouse Indonesia (倉庫業者)

大島庄次/President Director

10 月 18 日(月) PM 1:30： 港湾保安対策状況についてヒアリング

Indonesia Port Corporation II

Mr. Agus Sutoto, BE, MBA/Senior Manager of Quality Assurance Department

Mr. Rio/Quality Assurance Department

Mr. Erik Gunawan/Pelindo II Division of Planning Engineering, Technical Department

Capt. Drs. H. Arwinas Dirgahayu/Ass. Senior Manager Pelayanan Non Peti Kemas

10 月 19 日(火) AM 10:00： 質問状についての打ち合わせ

Indonesia Port Corporation III, Cabang Tanjung Emas

Drs. Ec. Supenan, MM/General Manager of Cabang Tanjung Emas

Mr. Edy Prixono/Assistant PFSO Terminal Jumorud, Port of Tanjung Perak

Drs. Ec. Harwiyono, MM/PSO of Cabang Tanjung Emas

Mr. H. Achwan/PFSO of Passenger

Ir. Sutijadi/Manager of Technical Division of Cabang, Tanjung Emas

Mr. Udaranto PH./General Manager of International Container, Terminal Semarang

Mr. Gatot Suprijono, SE, MM/PFSO of Terminal Petikemas Semarang

10月20日(水) AM 9:00 : Semarang 港の保安対策についてヒアリング、質問状について
打ち合わせ及び現場視察

Indonesia Port Corporation III

Drs. Amik Suradji, MPM/Pelindo III, Senior Manager Diklat & Tertib Kerja

10月21日(木) AM 8:30 : Pelindo III の港湾保安対策について追加ヒアリング

第2章 協議経過

2.1 総括

別添の SW 及び MM にあるとおり説明し、当方の調査方針について概ねの合意が得られた。基本的に Plan-Do-See 体制の整備、モデル港湾における保安計画及び実施の方策検討を通じての港湾保安計画マニュアルの策定、保安要員の教育訓練の3項目を対象として検討を行っていくことについては先方から高い期待が表明された。なお、港湾保安計画(インドネシア語)については機密書類であったが、交渉の結果、閲覧は可能との回答を得ている。このことについては本格調査で留意する必要があると考えられる。

2.2 協議概要及び合意事項

協議の中で特記すべき事項については以下のとおりである。

- ① プロジェクトタイトルについては、公共港を対象とすることから“Major Indonesian Trade Port”を“Major Indonesian Public Port”とすることとした。
- ② 当方より、本格調査では、1)計画策定から実行、評価というPlan-Do-See という体制を整備すること、2)港湾保安計画マニュアルを策定すること、3)保安要員の教育訓練体制を整備すること、の3点について対応する方針であることを説明し、先方も了解した。
- ③ ISPS コードへの対応に主眼をおき、港湾を対象とした調査であることを説明した。船舶に関しては対象外とする。また、保安に関する情勢は急激に変わっており、将来的にISPSコード以外の保安基準ができるなどの可能性もあり、あえてISPSコードを明記していないことも説明し、了解を得た。
- ④ 対象港湾をインドネシア戦略 25 港湾とすることについて合意が取れた。先方より、モデルスタディ候補として12 港湾が挙げられたが、当方より、最終的には本格調査団と現場の状況、必要性と時間制約を勘案して決定する旨を述べた。
- ⑤ 各港湾の保安計画は機密資料でありその取り扱いには注意を要する。別添のレターを提出し、閲覧することは可能となったが、今後の本格調査では、対応に工夫が必要。

- ⑥ 当方より、本格調査実施にあたって、必要なCPチームの形成、各現場での対応者の確定、執務室や車両の手配を先方に依頼した。先方より、CPチーム、各現場での対応者については確約が取れたが、執務室等については難しいとの回答があった。
- ⑦ 先方よりCP研修の要請があり、概ね、海事総局、教育訓練庁、各港湾管理公社（4人）の合計6名についてJICA事務所、JICA本部に報告することとした。

第3章 インドネシア国の概要と港湾を巡る状況

3.1 国土と人口及び一般

インドネシアは南太平洋からインド洋にまたがる広大な海域（東西は 5,110 kmでアメリカ大陸横断とほぼ同じ、南北は 1,887km）に横たわる世界最大の島嶼国で、大小あわせて約 17,000 の島々（住民のいる島は約 6,000）から構成されている。そのうち、総面積の 6.6%しかないジャワ、スマトラ両島に全人口の 65%が住んでおり、世界でも有数の人口密度が高い地域となっている。

スマトラ島の中部以北は石油などの資源が豊かで、広大なプランテーションも拓かれている。気候は、全体的に海洋性熱帯気候であるが、赤道直下のスマトラ島などは赤道無風帯に属している。一般に高温多雨多湿で、乾季と雨季がある。

インドネシア国の統計データは以下の通りである。

国土面積： 190万5000Km²（東西約5000Kmの海域に17000以上の島が点在することから航空・船舶交通の重要性が高い）日本の約5倍

人口： 約2.1億人（2001年）人口密度 109人/km²（首都ジャカルタが934万人、スラバヤ274万人、バンドン243万人、メダン194万人など）

主要民族： ジャワ族、スンダ族、バタック族、ダヤウ族、トラジャ族など300種族、華人など

主要言語： インドネシア語（公用語）、ジャワ語、スンダ語など種族ごとの言語を持つ

主要宗教： イスラム教徒が全体の87%、他キリスト教、ヒンズー教、仏教など

産業人口比： 第1次産業 44.0%、第2次産業 17.9%、第3次産業 38.1%

気候： 熱帯雨林気候であり、年間を通じて25度以上の高温多湿である。

国民総生産： 2,320億ドル、1人当たりGDP 1,100ドル（2003年）

表 3-1 ジャカルタの気候（南緯 6° 11′、東経 106° 50′、標高 8 m）

月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	
平均気温(°C)	26.4	26.7	27.1	27.9	28.1	27.7	
降水量(mm)	402.8	279.5	226.2	125.8	128.1	100.6	
平均湿度(%)	86	84	83	82	80	78	
月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年
平均気温(°C)	27.5	27.6	27.8	27.9	27.6	27.1	27.4
降水量(mm)	54.4	69.2	61.9	111.1	126.4	217.2	1,903.4
平均湿度(%)	75	74	73	75	78	82	77

3.2 政治 経済状況

インドネシアは神への信仰、民族主義、民主主義、人道主義及び社会主義の 5 原則を国是として建国された。1968 年より30 年にわたって政権の座にあったスハルトが退陣すると、1999 年 1 月、選挙法、政党法、国会・国民協議会構成法などの法律改正が行われ、10 月にはワヒド大統領の挙国一致内閣が発足した。しかし資金横領疑惑でワヒドは退陣、メガワティが大統領の座に就いた。今回の調査期間中にメガワティに替わり第 6 代大統領ユドヨノが就任した。また 1976 年に強制併合した旧ポルトガル領東ティモールが、2002 年に独立した。他にインドネシア国内ではアチェ州、イリアンジャヤなどにも独立闘争があり、引き続き不安定要因となっている。また 2002 年 10 月にバリ島で爆弾テロ事件が発生し政府はテロ対策を強化している。産業は農林水産業が中心であるが、これらの産品が輸出に占める割合はそれほど高くない。

経済に関しては、東南アジア最大の産油国であり、石油輸出が外貨獲得の主力であったが輸入に転じ、液化ガス、石炭、木材等の素材、また、繊維、機械、鉄鋼などの加工産業による輸出に転換してきている。インドネシア GDP は ASEAN 最大の 2,320 億ドル(2003 年値)の規模を誇っている。しかし、1997～8 年の経済危機時に GDP が 14%下落したのち、2000 年まで成長率が回復せず順調に回復したタイ、ベトナム等の周辺国との差が広がっている状況である。この背景には、AFTA 以降の ASEAN 域内の関税障壁の大幅削減により恩恵を被った機械産業等の 2 次産品のシェアが低く輸出の伸びが抑えられたものである。

日本はインドネシアにとっての最大の貿易相手国であり製造業、商社などの 800 社(2001 年)近い日系企業が進出している。日本からの直接投資は 1996 年の 76 億ドルをピークに 2002 年には 5 億ドルまで落ち込んだが、2003 年には 12 億ドルに回復してきている状況である。

3.3 国土開発

インドネシア国の経済開発は、計画期間 25 年の長期開発計画と、計画期間 5 年の開発 5 カ年計画がある。現在、第 2 次長期開発計画(1994～2018)で、地域間格差の縮小を計画目標の重点の一つとして抱え、地方政府の主体性を生かした地域開発を進めることとしている。開発 5 カ年計画としては 2000 年から新国家開発計画(PROPNAS)がスタートしており、この中で国の重点的な課題は

- 1) IMF、世界銀行、アジア開発銀行の協力の下での経済の安定の維持
- 2) 全国的な雇用創造による失業率の低下
- 3) 農業の生産性向上による農家の厚生増大
- 4) 非エネルギー輸出の増大(製造業等)
- 5) 国内投資の増大
- 6) 銀行と企業のリストラ増大
- 7) 州立会社等の民営化
- 8) 自然資源等の持続可能な開発
- 9) 地方分権の推進

が挙げられている。

3.4 わが国の対インドネシア国援助方針

日本とインドネシアは、貿易や経済協力を通じて友好関係を深めており、日本は輸入原油のほぼ 10%をインドネシアに依存するとともに、アメリカと並んで最大の援助国となっている。バリ島などを訪れる日本人観光客も多かったが、2002 年のバリ島でのテロ事件後は一時客足が遠のいた。現在策定中の国別援助方針における対インドネシア援助の柱は、

- 1) 民間主導の持続的な成長
- 2) 民主的で公正な社会造り
- 3) 平和と安定

の 3 つの目標であり、民間主導の持続的な成長にあたっては投資環境改善のためのインフラ整備が、また、平和と安定のためには治安確保を進めていくことが重要な課題である。平和と安定（テロ対策）の観点から国際港湾のテロ対策は重要であるが、さらに、3-2 で言及したとおりインドネシアの投資環境整備状況は周辺国に比べても立ち遅れている状況が指摘されており、投資環境の重要な要素である国際港湾の環境整備の観点からも本件の実施は、わが国の援助方針に合致しており、本件の重要性は高いと考えられる。

3.5 海上交通および港湾にかかる状況

3.5.1 海上交通の現状

インドネシアにおける海上輸送貨物量は 2001 年に約 4.3 億トン、うち外国貿易は輸出 1 億 4200 万トン、輸入が 5200 万トン、2 億 3400 万トンが内国貿易である(以上 2001 年度統計)。おもな輸出品はオイル、ガス、ゴム、エビ、茶、衣料など、輸入品は米、肥料、原油、セメントなどである。国内輸送のモード別で見ても鉄道輸送は 2000 万トンにすぎず、海運の比重は高い。輸出入の拠点分布をみると石油はスマトラとカリマンタン、一般雑貨はジャカルタとスラバヤ、木材はカリマンタン、石炭は南スマトラに輸出拠点が集中している。全体的にはジャワ島を中心に西部インドネシアは Tanjung Priok 港(ジャカルタ)が、東部インドネシアは Tanjung Perak 港(スラバヤ)が物流拠点(ハブ港湾)となっている。

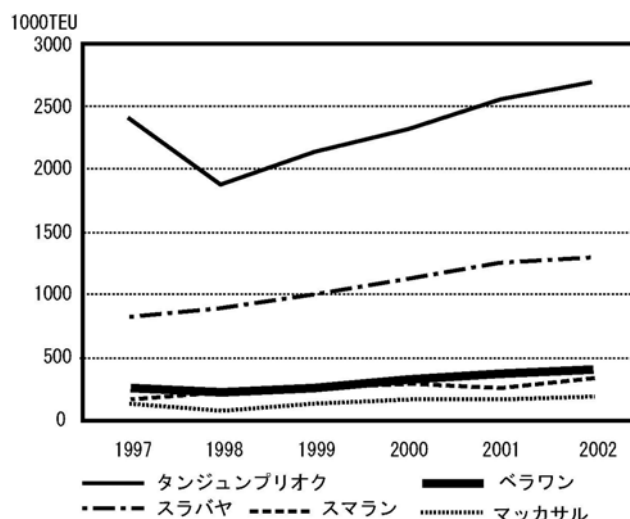
3.5.2 港湾の現状

インドネシアは島嶼国家であることから、島を結ぶ交通手段として海運が重要な役割を果たしており、外国貿易貨物量の 90%が港湾を通じて運ばれている。

貨物量は 1995 年に約 5 億トンに達したがその後 97—98 年の経済危機の時期に 4 億トンまで落ち込み、現在は 4.3 億トンまで回復している。一方コンテナは 91 年の 120 万 TEU¹から 2002 年には 590 万 TEU に急増している。最大の港湾はジャカルタ首都圏を背後圏とする Tanjung Priok 港(コンテナ貨物量 270 万 TEU)であり、スラバヤ都市圏を背後に持つ第 2 位の Tanjung Perak 港(コンテナ貨物量 130 万 TEU)の 2 港でインドネシア全体の 3 分の 2 を扱っている。

¹ TEU：20 フィートコンテナ換算 20 フィートコンテナを 1、40 フィートコンテナを 2 としてコンテナ取扱貨物量をこの数値の合計値で表示する計算方法)

図 3-1 インドネシア主要港湾のコンテナ貨物



1991年から2002年までのインドネシアにおける全国の港での取扱貨物量を示したのが表 3-2 であり、1995 年まで順調に伸びてきた港湾取扱貨物量も 1997 年、1998 年の経済不況により約 1 億トン落ち込み、4 億トンとなったが、2000 年から回復の兆しをみせ、2002 年では 1995 年当時の 5 億トンまで回復した。

表 3-2 インドネシアの港湾における取扱貨物量 外貿、内貿)

Year	Export	Import	Foreign Total	Outward	Inward	Domestic Total	Ground Total
1991	113,381	34,903	148,284	75,674	94,504	170,178	318,462
1992	128,571	38,178	166,749	87,107	111,664	198,771	365,520
1993	140,861	41,973	182,834	94,000	112,462	206,462	389,296
1994	155,869	48,857	204,726	111,131	123,332	234,463	439,189
1995	131,692	72,803	204,495	178,554	136,068	314,622	519,117
1996	132,693	74,178	206,871	160,953	141,150	302,103	508,974
1997	131,289	67,196	198,485	147,769	148,055	295,824	494,309
1998	133,700	47,138	180,838	113,487	119,792	233,279	414,117
1999	139,340	43,477	182,817	113,633	122,368	236,001	418,818
2000	141,528	45,040	186,568	127,740	137,512	265,252	451,820
2001	154,435	51,660	206,095	135,298	156,042	291,340	497,435
2002	163,340	53,660	217,000	137,949	170,201	308,150	525,150

資料: Statistik Perhubungan 2002 より

表 3-3 と表 3-4 は戦略 25 港湾と今回調査対象とした 6 港湾の 2001 年と 2002 年の取扱貨物量である。2001 年と 2002 年を比較してみると今回の調査対象港における取扱貨物量合計でみると、マラッカ海峡沿岸の Belawan は 4.7%、Dumai は 8.9%、Tanjung Priok(ジャカルタ)は +8%、Tanjung Emas(スマラン)は 26.4%、Tanjung Perak(スラバヤ)は +0.9%、Makassar は +8%となっている。戦略 25 港及びインドネシア全体の港湾では、いずれも 5%程度の伸びとなっている。

表 3-3 主要 6 港湾及び戦略 25 港湾における取扱貨物量(2001 年)

単位:×1,000 トン

	Export	Import	F. Total	Outward	Inward	D. Total	G. Total
Belawan	3,747	1,806	5,553	770	6,739	7,509	13,062
Dumai	19,605	545	20,150	16,212	2,643	18,855	39,005
Tanjung.Priok	5,209	10,847	16,056	4,339	12,580	16,919	32,975
Tanjung.Emas	209	1,586	1,795	468	5,103	5,571	7,366
Tanjung.Perak	1,366	5,471	6,837	3,871	14,962	18,833	25,670
Makassar	1,645	632	2,277	1,332	2,282	3,614	5,891
Total of 25 Strategic Ports	114,125	35,186	149,311	73,849	88,569	162,418	311,729
Total of All Ports	154,435	51,660	206,095	135,298	156,042	291,340	497,435

資料:Statistik Perhubungan 2002 より

表 3-4 主要 6 港湾及び戦略 25 港湾における取扱貨物量(2002 年)

単位:×1,000 トン

	Export	Import	F. Total	Outward	Inward	D. Total	G. Total
Belawan	3,685	1,829	5,514	619	6,321	6,940	12,454
Dumai	18,241	725	18,966	13,836	2,798	16,634	35,600
Tanjung.Priok	4,440	11,813	16,253	5,227	14,123	19,350	35,603
Tanjung.Emas	392	786	1,178	411	7,719	8,130	9,308
Tanjung.Perak	648	5,417	6,065	5,795	14,030	19,825	25,890
Makassar	1,029	621	1,650	2,067	2,647	4,714	6,364
Total of 25 Strategic Ports	118,578	37,423	156,001	72,273	99,548	171,821	327,822
Total of All Ports	163,340	53,778	217,118	137,949	170,201	308,150	525,268

資料:Statistik Perhubungan 2002 より

Makassar を除き Belawan では国内向けコンテナターミナル施設の充実、Dumai ではフェーズⅢプロジェクトの建設、Tanjung Priok では Bojonegara も含めた将来のジャカルタ大首都圏港湾計画、Tanjung Emas(スマラン)では 1997 年完成の JBIC ローンによるコンテナ専用埠頭に Pelindo III の独自の資金により 150 m のコンテナ埠頭を増設されており 来年にも供用出来るとの事である。Tanjung Perak(スラバヤ)においても将来計画があり 今後のインドネシア海運の発展に多いに期待出来ると思われる。

第4章 インドネシアにおける港湾行政の現状

4.1 港湾の管理・整備

インドネシアの港湾は海事法で公共的な利用を前提とする「公共港」と石油、鉄鋼、木材など特定の利用に特化した「専用港」、主としてフェリーが使用する「フェリー港」に分類されている。2004 年 1 月現在 725 の公共港と 1414 の専用港、189 のフェリー港が運輸省に認可されているが日本の港湾法でいう港湾に近いのは公共港とフェリー港ということになる。このうちフェリー港は道路の一部であるという認識から運輸省の陸運総局の管轄、公共港は運輸通信省海運総

局（DGSC）の管轄となっている。

DGSC は 1974 年に設置されたが、総務各課（計画・会計・総務調達・法務）および、海上交通局、船舶船員局、港湾浚渫局、航海局、警備救難局の 5 現局からなり、日本の行政組織でいう国土交通省の海事局、港湾局と海上保安庁に匹敵する広い分野を所掌している。港湾行政については原則的に港湾浚渫局が所掌しているが、保安対策については警備救難局が主務となっている。DGSC の職員総数は海運総局長のスタッフも含み 13,700 名となっており、地方分権化や厳しい予算状況にかかわらず毎年増加している。また予算は 2002 年度で 2600 億ルピア（約 35 億円）であるが、そのうちの 50% の原資が ODA 協力となっている。

公共港は独立後 1983 年までは政府が直接管理していたが 1983 年に収益性の高い港は港湾公社に管理されるようになった。港湾公社は 1992 年に 100% 政府が株式を保有する株式会社形態の国営港湾管理公社（Pelindo）となり 4 社に分社化され、現在 111 港を管理している。

施設整備については、国が管理していた時代には公共港の整備は国の直轄事業として行われ、その後主要港の管理が国営港湾管理公社（Pelindo）に移ってから大規模な施設の整備は OECF（現 JBIC）や ADB、世銀など海外ドナーからのローンで行われたので結局国が事業費を負担する形となっていた。しかし 1998 年の経済危機以降、公的債務が急増すると Pelindo が管理する主要港はもとより地方港の整備にまで手が回らなくなり、最大の Tanjung Priok 港の円借款においてもツーステップローンによって事業費の一部を Pelindo が返済することとなった。現在、国が直轄事業として行っているのは浚渫だけで、施設整備、維持管理は Pelindo、および地方政府に委ねられている。

4.2 最近の動きと課題

4.2.1 地方分権化の動向

運輸通信省は 2000 年の共和国政令 25 号、2001 年の共和国政令 69 号に基づき港湾政策の地方分権化を図ることとなった。国の権限は全国港湾システム（港湾の格付け）やマスタープラン、技術基準などの策定、航行安全対策などに限定される一方、港湾の管理運営は基本的に Pelindo と州、県に委ねられることとなった。具体的には 2002 年に策定された全国港湾システムによって公共港は、①国際ハブ港、②国際港、③国内港、④地域港、⑤地方港に分類され、③の一部と④は州政府が、⑤は県政府が管理、運営を行うこととなり、これによって地方は港湾からの新たな収入が期待でき、また国は地方港にかかる整備、維持管理コストを削減できるはずであったが、現在のところ港湾の地方分権化は停滞している。この状況については、港湾保安計画に関する本調査に直接影響を及ぼすものではないものの、留意すべきことと考えられることから、以下に状況を記す。

港湾における地方分権化が停滞している最大の原因は地方と国の思惑の違いにある。地方政府が期待した事業税、入港料など港湾からの収入は国庫に依然として納入されており、他方、施設の整備、維持管理は地方政府が自らの資金・人材でおこなわなければならないなど、移管によるメリットを受益できていない状況から、港湾ユーザーである荷主や船社に独自の税金や料金を課す一方、港湾の管理やメンテナンスなど人や予算をとまなう措置には極めて消極的な姿勢を示している地方政府が多くある。このような状況から、地域港、地方港は維持管理するものもなく、施設の崩壊だけが進むという最悪の方向に向かいつつある。一方、地理的、あるいは市場的に収益が期待できる地域では、州や市が Pelindo から施設や土地を譲り受け、そこに自らの財源で岸壁を整備して入港料、接岸料収入を得ている例も見られ、こうした港湾の中には入港料収入を確保するために国の認可を受けていない所謂“もぐり”港湾となっているものもある状況である。このように地方分権下で港湾整備の方向は益々ばらばらかつ混沌としてき

ており、体系だった港湾政策がますます実行しにくくなっている。

4.2.2 港湾民営化の動向

全国港湾システムの①、②と③の一部に属する中枢港湾、たとえば Tanjung Priok、Tanjung Perak、Belawan、Makassar などインドネシアの外国貿易上重要なこれらの港は、シンガポール、ポートケラン(マレーシア)、レムチャバン(タイ)など周辺のハブ港と“インドネシアの”貨物を巡って競合関係にあり、荷役効率の悪さとコスト高から大型貨物船が寄港を回避することが多く、結果、現在ではインドネシア発着貨物の8割近くがこれら周辺国の港湾をハブとする2次輸送(スポーク)に頼らざるを得なくなってしまう(例えば、2001年のトランシップ率について、ポートケラン港が62%であるのに対し、Tanjung Priok 港は1%と積み替え輸送がほとんどなされていない状況である)。また、AFTAによりASEAN域内の関税が軽減されたことから日系自動車メーカーなどはASEAN域内での車種別の分業体制を採って完成車の相互輸出入を行う予定であるが、ここでも港湾における効率の悪さがネックとなりインドネシアはこの分業体制から取り残されつつある。そこで国際貿易港であるTanjung Priok 港やTanjung Perak 港のコンテナターミナルではジョイントベンチャー、ジョイントオペレーション方式によって競争力のある海外のオペレーター(例えば、Tanjung Priok 港のコンテナターミナルは香港のハチソンと国営港湾管理公社 II PELINDO2)のジョイントベンチャー方式、後者が運営管理を行っている)に管理、運営を委ねるなどの民営化を行ってオペレーションの効率化、コスト削減を図った。

これらのターミナルではメガオペレーターがオペレーションを行うようになってから年間10%程度の貨物量の伸びを維持するなど一定の効果はあったものの、反面隣接するコンテナターミナルのオペレーションも同じオペレーターが行うようになり、いわゆる Monopoly 状態となってしまう、民営化の負の面が目立つようになっている。現にインドネシアの独占監視委員会(KPPU)は2004年1月Tanjung Priok 港のコンテナターミナル運営を独占禁止法違反と裁定し営業の即時停止と執行役員の退任を求めている。但し運輸通信省側は独占状態を否定。

第5章 港湾保安に関する制度と現状

5.1 海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS条約)付属書改正の概要

SOLAS条約(The International Convention for the Safety of Life At Sea)は、2200人以上の乗船者中1500人もの犠牲者を出したタイタニック号の海難事故を契機として、各国がそれぞれの国内法により規定していた船舶の安全性確保について国際条約として「1914年 SOLAS 条約」を締結、累次の改正を経て、現在「1974年 SOLAS 条約」として、船舶構造、無線通信、遭難者の救助、危険物の運送、海上の安全性を高めるための特別措置を含み、国際的な枠組みで安全規則を強化している。そして、2001年の米国同時多発テロ発生を踏まえ、米国は国家安全保障について総括的に再点検を行い、海運関係の一連の措置を実施(米国における海事保安法)を成立(2002年11月)、国際的にはIMOにおける「1974年 SOLAS 条約」の改正を行い(2002年12月)船舶・港湾施設の保安関連条項として付属書に「海上の保安を高めるための特別措置」の追加を行い保安対策の強化を義務付けた。この改定は、船舶所有者、港湾管理者等が保安の確保のために必要な対策を行うことにより国際海上輸送システムの信頼性の向上を図り、併せて急迫した脅威が認められる船舶の入港を拒否すること等により国際海上運送に係る不法な行為の防止を図るというものであり、船舶と港湾施設の国際保安コード(ISPS Code: International Ship and Port facility Security Code)として採択コードA(強制要件)、コードB(勧告事項)の構成で、船舶及び港湾施設それぞれの保安評価、保安計画等について規定し、これに適合することを義務付けた。

5.2 インドネシアにおける法制度制定状況

インドネシアでは「海上における人命の安全のための国際条約」(SOLAS 条約)の改正によって定められた「国際船舶港湾設備保安規則 (ISPS コード)」に対応した法律(日本では「国際航海船舶および国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」)はまだ制定されていないが、運輸大臣令 (KM33, 2003、および KM3, 2004)において ISPS コードを遵守すること、運輸省海運総局 (DGSC)を指定当局 (DA)にすることが定められ、さらに2004年6月30日付け海運総局長から港湾管理事務所 (ADPEL/KANPEL)あてレター (Kl.933/3/7/DV-04)で PFSA (港湾施設保安評価)の実施、PESP (港湾施設保安計画)の策定とその円滑な実施を行うことを指示している。またこのレターの中で PSO(港湾保安責任者)と PSC(港湾保安委員会)がインドネシア独自の概念として定義された。PSC は ADPEL (港湾管理事務所)、海軍、KPLP (コーストガード)、KPPP (海上警察)など保安関係機関から構成される委員会であり、公共港ごとに設置され、保安対策に関する情報交換、意思決定を行うこととなっている。また PSO は港湾の施設ごとに指定される PFSO(港湾施設保安責任者)を統括する港湾全体の保安責任者である。

5.3 インドネシアの港湾における港湾保安計画策定・認証状況

インドネシアには、138 の SOC (Statement of Compliance)が発行された ISPS コードに対応すべき港があり、15 の公共港 (全体 40 港)と123 の専用港 (全体 600 港)がある。その138港の内、125 港が保安計画を策定しており13港の計画が提出されていない。また、ISSC (国際船舶保安証書)が発行された船舶数は240隻 (国際航海船舶が175隻程度)となっている。

上記を受け、現在 (2004年10月7日)15公共港 (Tanjung. Priok, Tanjung. Perak, Tanjung. Emas, Belawan, Teluk Bayur, Palembang, Tanjung. Pandang, Panjang, Banten/Bojonegara, Cirebon, Pontianak, Pulau Baii, TPS Surabaya, Jambi, Pangkal Balam) において PFSP が策定され ISPS コードに対応しているほか、123 港の特定港 (専用港)においても ISPS コードへの対応が済んでいる。なお国際航海船舶については240隻について ISSC が発行されている。

しかし ISPS コードで定義された国際港湾施設を有する公共港は40港、特定港は600港以上あり過半数の港湾が依然として ISPS コードに対応できていないことや、PFSP を策定した港湾にあっても CCTV などの機器を購入する予算のないところが多く、予算措置の問題は大きな課題となっている。

5.4 保安関係組織 (中央政府)

運輸通信省海運総局 (DGSC)警備救難局 (GAMAT)が港湾保安の担当局であり、2004年6月に ISPS コードに対応するためにその下に港湾保安対策課が設置された。ただし船舶保安については海上交通局、施設整備は港湾・浚渫局など他局にまたがるので計画課において全体のとりまとめを行っている。

PFSA や PFSP の評価、承認は Team ISPS (警備救難局6名および各港の PSO、PFSO により構成)によって行われる。各港の保安対策の実施も PSO が政府職員なので実質的に政府がコントロールできる。なお RSO は4段階の審査を経て承認されるがその基準を参考までに掲載する。

RSO 評価基準 警備・救難局通達 UM.480/3/13/DV-04)

1次審査 書類選考

1	DGSCへのレターの有無
2	提出部数 (5部)があるか
3	インドネシアの会社としての登録
4	明確な所在地
5	組織としての形態
6	職員の IDと経歴書
7	租税登録番号

2次審査：一般選考

1	インドネシアに執務環境の整ったオフィス
2	外資系の場合、インドネシア人の構成
3	評価を行う場合のワークプラン
4	RSOとしての TOR

3次審査 特別選考 (100点満点)

	項目	配点
1*	保安分野での経験	11
2	船舶、港湾の設計、整備、運営の知見	12
3	船舶および港湾施設のリスク評価能力	11
4	人材育成能力	11
5	信頼関係醸成能力	11
6	機密情報へのアクセス、持ち出し制限	11
7	SPSコードに関する知見	11
8*	脅威に関する知見	11
9**	武器、化学物質、危険機器に関する知見	11
10	安全を脅かす人間行動に関する知見	11
11*	保安機器、装置などの取り扱い技術	11
12**	保安機器自体のメカニズム	11
	合計	100

**, * :それぞれ1項目のみを加点

4次審査 詳細選考 DGSC評価チームの要望による追加審査)

5.5 港湾保安認定評価機関 (RSO: Recognized Security Organization)の現況

港湾保安認定評価機関 (RSO)は、各港湾管理者及び船舶管理者からの委託を受けて PSA 及び PSO に関する調査報告及び認定のための評価を実施することができる政府承認機関である。イ国政府の承認を得るためには、ISPS コード、港湾管理、保安システム設計、船舶航海、心理学、造船、武器・爆弾、通信などの 12 項目に関するスペシャリストを擁することが必要とされており、現在イ国政府の承認を受けている RSO は 25 機関、港湾保安に関する認定評価が認められている機関は、そのうちの 21 機関である。これらの RSO は港湾保安計画に関する調査・報告 (保安計画の策定は各港湾管理者となっている)、港湾保安計画認定のための評価 (認定は RSO の報告を受けて海事総局警備救難局が行なっている)を実施している。今回は代表的な国営認定評価機関と民間認定評価機関である PT. Surveyor INDONESIA 及び PT. CARSURIN を調査した。これらの RSO については調査に対する回答も的確であったため、組織体制・調査状況等良好であると考えられる。ISPS コードで要求される PFSA の実施、PFSP の作成のアシスト、さらに IMO の規定に基づいた研修の実施などを実施している。ただし RSO の数が非常に多いため、その数や評価調査の考え方については今回の調査では十分に把握で

きなかったもので、本格調査実施の際には、全体的な状況を把握する必要がある。

なお、調査中、Makassar 港にて、国営の石油会社である PERTAMINA 社にヒアリングした際、当該企業は RSO を利用せず自力で ISPS コードの履行のための諸手続を行っているとのことであった。その理由としては、当該企業は、従来より防犯等の目的のため独自の保安対策を有しており、十分な知識及び経験を有していること、また、これらの知識・経験は機密情報であるため、外部のコンサルタントへの提供が困難であるとの考え方であった。当該企業は、PFSO などに認証に対する研修コースについても、ジャカルタにある当該企業所有の研修センターで実施しているとのことであった。この研修コースは外部からの参加も可能であり、Pelindo IV の PFSO は当該企業所有の研修センターで認証を受けているとのことであった。

このようなケースもあることは本格調査では留意する必要があると考える。

(1) PT. Surveyor Indonesia

当該認定組織は 2003 年 8 月にインドネシアで最初に港湾保安認定評価機関 (RSO) に認定された機関のひとつであり、国営の調査機関である。現在まで 20 港湾の ISPS コードに関する認定のための評価を実施してきている。

本組織は、港湾施設保安計画策定調査、港湾施設保安評価調査、保安に関する教育訓練を実施しており、この機関の調査や教育訓練結果に対して国 (運輸通信省海事総局) が認定を行なうこととなっている。

本組織では前出の認定評価機関 (RSO) に認定される条件を満たすため、軍関係者を雇用するなどの対応をおこなっていた。当該機関は ISPS コード対応については、独自に内容を分析し、対応方策を構築してきているとのこと、特段、他国の機関との情報交換は行っていないとのことであった。

港湾保安計画の機密保持体制について質問したところ、発注者 (政府) との契約により冊子 1 部と電子データ 1 つだけを社内に保管し、港湾保安計画は、ほかに運輸通信省 1 冊、管理運営者 1 冊の合計 3 冊のみ)、外には持ち出せないように管理しているとのことであった。

なお、別途行なった倉庫会社からのヒアリングによれば、スイスのサーベイヤーである SGS とインドネシアのコンサルタントの共同資本により設立され、その後 10 年以上経つが SGS との提携関係は現在もあるはずであるとのことであった。

(2) PT. Carsurin

当該認定機関は民間の RSO であり、現在まで 15 港湾の認定評価を行なっている (現在作業中のものが 11 港湾)。当該機関はシンガポールおよび英国の認定機関との業務連携を行っており、これらの機関の情報を得て業務内容について検討してきており、また、情報交換を密に行っているとのことであった。基本的な認定の仕組みは上述の PT. Surveyor Indonesia と同じであるが、当該機関の認定した港湾は民間の特別港湾 (コンテナターミナル公社や石油埠頭など) だけであるとのことであった。一般的に民間のターミナルの保安計画の方が対応レベルが高いとのことである。

(3) PT. Bureau Veritus Indonesia

当該企業は、同名のフランスの民間船級認定団体のインドネシア支社である。同様な会社として、Lloyd Register Asia 社 (本社 : イギリス) や Nippon Kaiji Kyokai Indonesia 社 (本社 : 日本) などがあるが、上記の会社は船舶の保安関係についてのみインドネシア政府から RSO

の認定を受けているのに対して、当該企業は港湾の保安対策の関係についても RSO の認定を受けている。

国内には、ジャカルタの他、スラバヤとメダンに事務所があり、45 名のスタッフを抱えているとのことであった。また、近日中に Balikpapan に事務所を開設すべく準備中とのことであった。

港湾の保安対策に関する業務は、ジャカルタの事務所のみで実施しており、現在のスタッフは 9 名である。そのうち 3 名はマレーシアから派遣されており、今後業務が増大すれば、随時シンガポールやマレーシアから人員を配置し、増員していく予定とのことであった。

業務については、フランスの本社や各国にある支社と連携を取りながら、進めているとのことであった。現在までに、Tanjung Priok 港、Belawan 港の 2 港について ISPS コードに関する認定のための評価等を実施しており、これから、Dumai 港、Balikpapan 港などの港で ISPS コードの履行が行われる際には、RSO の選定に応募していく予定であるとのことであった。

保安対策関係の各種研修コースを自社で保有しており、Belawan 港の PFSO などの認証に対して研修を実施しているとのことであった。

東インドネシアの島々における港湾の保安対策についてコメントを求めたところ、当該地区における公共の港湾施設では、Tanjung Perak 港や Makassar 港を経由するトランジット貨物がほとんどであり、外国から直接貨物が入ることはない。外航旅客船についても、就航がまれである。このため、恒常的な保安対策を実施する必要はないとのことであった。また、当該区域の外航貨物は、天然資源が主であり、そのほとんどがこれを取り扱う各会社が管理・運営する専用埠頭で扱われている。ただし、専用埠頭を管理・運営する各会社は、自力で ISPS コードに対応する能力があるか、もしくは資金を有しているので、保安対策を実施する上で特に問題ないと考えているとのことであった。

第6章 各港湾の現況及び港湾管理者の対応状況

6.1 インドネシア港湾管理および保安計画策定の仕組み

インドネシアの主要港湾は 4 つある国営港湾管理公社 (Pelindo I～IV) が管理を行なっている。また、国際コンテナターミナル等の大規模な施設については、経済危機後の民営化の動きの中で、外国資本との JO 方式の国営会社や Pelindo の子会社が運営を行なうケースがほとんどになってきている。また、石油、鉄鋼などについては専用港となっており、石油であれば Pertamina が運営を行なっている。この状況から、大規模な港湾においては国際公共埠頭の港湾保安施設計画は Pelindo が策定し、コンテナターミナル、石油ターミナルなどについてはそれぞれの管理主体がその管理区域内の保安計画を策定する仕組みとなっている。

6.2 Tanjung Priok 港(ジャカルタ)

Tanjung Priok 港においては、港湾管理公社 (Pelindo II) が管轄する国際公共埠頭と PT. JICT(Jakarta International Container Terminal)や PT. Pertamina、PT. KOJA、PT. BOGASARI、PT. DKB などの港内に位置する 6 つの国際ターミナル(特別港)が ISPS コードの対象となっており、現在 5 ヶ月暫定の保安計画の認定を受けている。

今回、Pelindo II の管轄する国際港湾とJICT のコンテナ埠頭を視察することができた。

JICT コンテナ埠頭は外貨貨物が99.5%を占めており、内貨との混在はほとんど問題にならないとのことであった。保安要員は194名で、業務を受託している165名が約40人ずつの4グループ・3シフト日でパトロールを行なっているとのことであった。また、保安要員訓練は海軍基地に受託して実施しており、監督者が3ヶ月間、業務受託者が1ヶ月の研修を受けているとのことであった。

保安機材配置については、コンテナ埠頭全体に照明（50mおき）・CCTV（ヤード全体で8基、今後、順次増設予定）が整備されており、Main Building 最上階（6階）のコントロールルームからの監視とパトロール巡回が実施されている。境界は2m以上のフェンス（メインゲート西側道路境界が2.15m、同東側が3.00m、隣接するKOJAターミナルとの境界が2m）が設置されていた。前面の海域監視及び公共港との境界監視については、Pelindo II の業務であるとの認識から、CCTV の設置は行なわれていなかった。一方、Pelindo II はJICTターミナル前面水域までは監視できていないなどの発言があり、フェンス破壊による進入や海側からの進入に関して脆弱という印象を持った。

貨物検査については、コンテナを代理店、荷主、マニフェストなどの情報から、Green Line（ノーチェック）、Red Line（X線検査）、その他（開披検査）の3種類に分類していた。

職員・港内作業員についてはIDカードを発行し、運転手は荷主発行文書と貨物送り状で確認するとのことである。

公共埠頭に関しては、9箇所の監視カメラが設置されているが、180度回転タイプで海側を監視していることから、上屋などの陸域内の監視は不十分であった。また、そのうちの2台は故障しており、2台はピン調整ができない状態であった。また、録画については非常事態が発生してからスイッチを入れる状況で、常時録画体制にはしていなかった。照明については倉庫の壁等に設置しているが、破損が著しく照度不足もあり、夜間のCCTVによる保安状況確認は出来ていない。ここには無償資金協力で合計56台のカメラが整備される予定であり、これらの機材供与により、監視体制は現状よりも格段に強化される予定だが、先方負担の照明施設整備等が確実に実施される必要がある。

Pelindo II は公共埠頭の監視体制として、港湾保安責任者（PSO）のもとに14名の港湾施設保安責任者（PFSO）を配置し、その下に施設保安責任者補佐－調整官－保安要員の体制の組織形成をしているとのことであった。保安要員は8箇所のゲートに20人ずつの160名体制となっている。教育訓練については各PFSOが傘下の保安職員を訓練する体制であるとのことであった。

Tanjung Priok 港では港湾保安委員会（PSC: Port Security Committee）が設置されており、Port Administrator を議長として、各港湾（ターミナル）管理者、関係省庁（警察や海上救難局など）が参集される。

6.3 Tanjung Perak 港（スラバヤ）

Tanjung Perak 港（Jamrud 埠頭と旅客ターミナル）と、コンテナ埠頭・ヤード（ヤードは PT.TPS が管理）、PT. Bogasari（Bulk, Mills Chemicals）、PT. Pertamina、PT. Berlian（Container, Bulk）などの埠頭が ISPS コードの対象となっている。

PelindoIIIでの聞き取りにより、PFSP(Port Facility Security Program)策定時の問題点として以下の点が挙げられた。

- 1) 警察と沿岸警備隊との両方の関与があり管理体制が複雑である
- 2) 水域施設(航路等)は政府が保安対策を行なうことになっており、直接管理しておらず、保安体制の一体性が確保しにくい
- 3) 予算が十分でなく、対策を完全に遂行することが困難である

調査を行ったPelindoIII管轄のJamrud埠頭は、主にアフリカ・オーストラリア航路を対象としたコンテナターミナルであり、埠頭全体面積は150haである。入退場の監視方法としては、IDカードによるゲートチェックを行い、運転手や臨時雇用労働者は身分証明書と名簿記録により対応し、コンテナはコンテナ番号とシャーシ番号で管理されていた。周辺のフェンスはダブルフェンスとなっており、外周のフェンスには4つのゲートが配置されている(ゲートには4名の警備員を配置)。フェンスは高さ約3mでその上に有刺鉄線(20cm高)を配置するとのことであったが、まだ、有刺鉄線を配置していない箇所も見られた。

コンテナヤードを管理運営するPT. TPSについても調査を実施した。PT. TPSにおいては、ゲート管理のために独自の磁気式IDカードによる管理およびすべての運転手のFinger Scanを実施していた。Security Patrolは120名程度で30人ずつ4チーム・1日3シフトの体制となっていた。本コンテナヤード内はCCTVを設置していなかった。これについては、タワーからの監視、24時間巡回パトロールをおこない対応しているとのことであった。インドネシアにおける港湾監視体制については港湾の形状、貨物の種類、港湾の収益状況にもよるが、CCTVによる一元監視だけでなく、一定間隔での詰所設置やパトロール等による監視も有効な代替案として考えられる。

当該港湾に関して前回の無償資金協力基本設計調査時には、CCTVのほとんどが故障、港湾保安組織が認定されていない、他の港湾施設との境界フェンスがないなどの指摘を受けていたが、今回の調査においては、既存のCCTVの機能は修復しておりインターネット回線を使って画像確認をすることも可能となっている(アクセス権は限定されている)。フェンスも整備され、組織体制も明確となっているなど、ほぼ、ハード面での問題は解消されていた。また、ゲート警備体制もよく行なわれていた(Tanjung Priok港においては無償基本設計調査の指摘点が多くなっていたことと対照的であった)。

唯一、Bogasari埠頭において照明や監視体制等未整備な部分が見られたものの、ほぼ全体的に対応は良好であったため、本格調査においては当該港湾を教育訓練や組織強化のモデル港湾とし、さらに高いレベルでの港湾保安体制の形成を検討することが望ましいと考えられる。

PelindoIIIの管理下にある港湾の保安対策に関する現在の状況はTanjung. Emas SemarangとTerminal Petikemas SemarangがISPSコードの進行中、Tanjung.Intan(Cilacap)とBenoaはISPSコードの準備中、Kupang(International)とKota Baru(Coal)はISPSコードの計画中とのことであった。

6.4 Tanjung Emas 港(スマラン)

Tanjung Emas 港では現在、ISPSコードの対象となる施設は港湾管理公社(PelindoIII)の管理・運営する施設の中でSamuderaターミナル、Terminal Petikemas Semarang(TPKS)、旅客ターミナルの3地区を予定している。SamuderaターミナルとTPKSは現在ISPSコードへの進行中と

のことである。港内には Pertamina、PT. Indo Semen、PT.Dwimatama MK(肥料)、PT. Indoproma Nusantara(Flour Mills)の民間企業があるが独自で PFSP を策定しているとの事である。Tanjung Emas 港には3つのゲートがあり、それぞれ車輛の出入り、人の出入りもチェックしているとの事である。コンテナ積載のシャシの出入りはゲート4のみを使用しており、更にコンテナターミナルに入る際にはTPKS専用のゲートで貨物についてはMirror Test及びMetal Detectorチェックが行われ、人についてはID-Cardでチェック行われている。

Samudera ターミナルでは内貿貨物も扱われており、旅客ターミナルに近い栈橋背後の倉庫脇には屋台が多く、特に旅客ターミナルのフェンスの外側には物売りが多く見られた。

道路に面する港との境界には2m以上のコンクリート壁があり、その他の港の周辺には約2mのフェンスはあるが、民間企業がある旧港地域には所々民家もあり、屋台等物売りの姿も見られた。

Samudera ターミナルは延長605m、水深8mの施設で、栈橋背後に2つの倉庫と野積場があり、40のLightが設置されている。またTPKSは延長495m、水深10mの施設で、栈橋背後にコンテナヤードがあり、27のLighting Towerが設置されているが、CCTVは設置されていない。コンテナはFeederとDirectで扱われており、主なルートはマレーシア、シンガポール、日本、香港、台湾等である。

コンテナターミナル内は24時間、2時間に一度パトロールを実施しているとの事である。

保安要員はSamuderaターミナルで27名、GAMATとKPLPと共同で警備体制をとっており、TPKSは23名で警備を行っているとの事である。

保安要員の教育、訓練についてはスラバヤのPelindoIIIで受けており、Tanjung Emas港のPSOによる保安要員の訓練はまだ実施されておらず、近々実施されるとの事であった。

問題点はTanjung Perak港(スラバヤ)と比べ予算が少なく、十分な保安機材を整備する事が困難である。

また今後、保安要員の教育、訓練を充実させ、保安要員の確保が必要と思われる。

港湾保安の面で一歩先んじているTanjung Perak港を参考にし、港湾保安対策を充実させて行く事が望まれる。

6.5 Makassar 港

Makassar 港を含む港湾管理公社(Pelindo IV)が管理する港湾国際公共埠頭施設は、まだISPSコードへの対応が完了しておらず、現在、Makassar港において、PFSA等を実施するRSOの選定を行っている。10月中にもRSOを選定し、PFSP策定の作業を進め、来年初めには対応が完了するよう努力しているとのことであった。

PelindoIVが管理する公共港については、HATTA埠頭のコンテナターミナルとSOEKARNO埠頭の多目的ターミナル(旅客、雑貨)をISPSコードの対象としている。このうち、旅客ターミナルは1997年以降外航旅客船の就航はないが、将来計画上の観点からISPSコードの対象としているとのことであった。なお5-5で述べた当該港湾にあるPertamina社専用港、及びサイロを運営する会社の専用埠頭においてはRSOに発注するのではなく、直営で港湾保安計画を策定しISPSコードへの対応が済んでいるとのことであった。

今後の Makassar 港における保安体制は、港湾への出入り管理については二重の障壁 (Double Barrier) で管理することを基本として考えているとのことであった。つまり、制限区域内を line 3、Makassar 港の港湾区域内を line 2、港湾区域外を line1 と設定し、それぞれの境界にフェンス、ゲートを設置して ID カードを用いた出入り管理を実施する体制を計画に盛り込む予定となっている。

コンテナターミナルは、4 つの連続バースのうち、2 バースを Pelindo IV で管理・運営し、残りの 2 バースを MERATUS, PORTEC(シンガポールのオペレーション会社)及び Pelindo IV の持ち株会社である MTS(Makassar Terminal Service)がジョイントオペレーションを行っているとのことであった。両社はターミナル内にそれぞれ別個にヤードを保有しており、ともに外貨及び内貨の両方を扱っているため、制限区域の設定にあたり、ヤードを外貨と内貨に区分することが問題と考えているとのことであった。フェンス・ゲートはすでに整備されているが、ゲートでの出入り管理は確実に実施されていないようで、木の枝がフェンスの外まで張り出しているところも見られた。

多目的ターミナルについては、フェンス等も破損しているところがあり、ゲートは開け放しの状態であった。旅客ターミナルが併設されているため、物売りや見物の子供たちを含めて、関係者以外の人間がターミナルに多く、識別が困難な状態にあった。

監視体制については、Pelindo IV で 56 人の保安要員を配置し、3 交代で 24 時間体制でパトロールを実施しているとのことであった。また、ADPEL(沿岸警備隊)から 44 人、POLISI(警察)から 200 人の職員を派遣し、Pelindo IV と 3 者が協力して警備体制を敷いている。その他、ADPEL では水域施設の監視のため、パトロール船を 3 隻有しているが、港湾全体の監視のためには十分ではないとのことであった。保安要員に対する訓練は、陸軍の訓練施設を利用して、毎年 1 ヶ月間ずつ実施しているとのことであった。

今後、PFSP にもとづき、フェンス・照明や CCTV の整備を行うとともに、コミュニケーションシステムや ID カード等による出入り管理システムを構築する予定としているが、Pelindo IV の予算は限られており、資金調達が課題となっている。

今回、Pelindo IV の厚意により Pertamina 社の専用埠頭とサイロを運営する会社の専用埠頭を訪問し、担当者との意見交換をすることができた。

Pertamina 社では、従前より自社で独自の保安対策を実施している。このため、ISPS コードへの対応においても、RSO を利用せず、自力で対策を実施しているとのことであった。施設内の保安対策については企業秘密であるため、フェンスの外部から視察をすることとなった。Pertamina 社では、PFSO に対する研修コースも Jakarta にある自社の研修センターで実施しており、Makassar 港の PFSO もここで研修を受けているとのことであった。自社のノウハウを元に、DGSC に対しても、保安対策に関する提言を行っているとのことであった。

サイロを運営する会社では、エプロンでの荷役がほとんどないことから、ターミナル全体をフェンスで囲み、出入り口を 1 ヶ所に制限することにより、出入り管理を徹底しているとのことであった。また、現在の保安対策は第 1 段階であり、CCTV の導入など、ステップバイステップで進めていくとのことであった。

6.6 Belawan 港

Belawan 港では、港湾管理公社(Pelindo I)の管理・運営する UJUNG BARU 埠頭の多目的ターミナル(旅客、化学製品、雑貨)、GABION 埠頭のコンテナターミナル、IKD 埠頭の化学製品の輸出入用のターミナルの 3 施設を ISPS コードの対象としているとのことであった。その他、Pertamina 社、造船所などの専用ターミナルにおいては、それぞれの会社が独自に ISPS コード

への対応を実施済みとのことであった。

Pelindo I では、現在、Belawan 港の PFSP を策定し、現在、Dumai 港の PFSP 策定に向けて RSO の選定を行っているとのことであった。Pelindo I は、管内の港湾では上記 2 港を保安対策実施にあたっての優先順位の高い 2 港湾と考えている。その他の港では、Teluk Bayur 港、Tanjung Pinang 港、Pekanbaru 港などで、保安対策を実施したいと考えているが、予算の制限もあり、実施は難しいと考えているとのことであった。

Belawan 港においても、PFSP を策定したが、フェンス・ゲートの設置も十分でなく、出入り管理のための管理・運営コストを捻出できないことが大きな問題であるとのことであった。今後、CCTV の設置についても検討しているが予算上の制限から、整備は難しいと考えているようであった。

Belawan 港の多目的埠頭では、既存のゲート数が 15 ヶ所と多いため、メインゲートを 3 ヶ所に制限している。各ターミナルに接続する 13 ヶ所のセキュリティゲートとあわせて、出入り管理を 2 重で実施する計画としている。この他に臨港線の引き込み口があり、フェンスの開口部に CCTV を設置しているとのことであった。ただし、実際にゲートで出入り管理を行っている様子はなく、臨港線の引き込み口から物売りなどが多く出入りしている状況であった。また、照明については、40m 間隔で蛍光灯が設置されていたが、壊れているものが多く、夜間の不審者の確認は困難な状態にあった。

多目的埠頭内の旅客船ターミナルは、外航旅客船の乗客が利用する部分を制限区域に指定し、高さは 2.55m のフェンスを設置している。仮設フェンスをアンカーボルトでエプロンに固定しており、使用上の問題はないが、フェンスのすぐ横まで見物人が近寄れる状態にある。

外航旅客船用のバースは水深が浅く、大型の外航旅客船が寄港する場合は、横の国内旅客船用のバースを利用している。国内旅客船用のバースと横の雑貨ターミナルは仮設フェンス（持ち運べる重さ）で区分されているのみであった。雑貨ターミナルに寄港する船に対して係留延長が不足するときに、国内旅客船バース部分も利用するためとの説明であったが、このため、国内旅客船用のバースから雑貨ターミナルへの侵入は容易にできるようであった。

コンテナターミナルでは、外貿と内貿でバース及びヤードを区分していた。両者の境界に仮設フェンスとゲートを設置し、出入り管理は ID カードで実施しているとのことであった。ただし、内貿貨物には出入り管理を行っておらず、仮設フェンスにも隙間がいくつか見られた。

コンテナターミナル背後は、フェンスを挟んで遠浅の干潟となっており、訪れる人が多い。また、沖合に漁船が多く操業している。フェンスを壊して中に侵入する人も多い。予算が不足しており壊れたフェンスをすぐに修理できる状態にない。ADPEL のパトロール船も 4 隻しかなく、水域からの監視も不十分であるとのことであった。

IKD は、全体で 4 バースを整備する計画となっている。2004 年の 9 月に 2 バース目が供用されたばかりであり、2 バース目についても ISPS コードへの対応を考えているとのことであった。石油化学製品の輸出入が外貿貨物の主となっている。国内貨物が混在しており、視察時にも日本車が多く蔵置されていたが、ジャカルタで組み立てたものの移入のみとのことであった。本ターミナルもゲートが 2 重に設置されていたが、栈橋で釣りをする人も見られ、外部からの出入りは自由になされているようであった。案内者の説明では、このターミナルは、PFSP の策定を行ったが、その実施には至っていないとのことであった。

相互の連絡のため、PSC(港湾保安委員会)の会合を、1 ヶ月に 1 回程度を開催している。ただし、保安事件が発生した場合には、毎週 1 回開催することになっている。

PSC は ADPEL から選定される PSO(Port Security Officer)をコーディネーターとして、

ADPEL、Pelindo I、各港湾施設の PFSO の他、税関、入管、検疫、警察、海軍などの関係機関や、船社、オペレーター、物流などの港湾関係の会社がメンバーとなっている。

警備体制は、ゲート警備の 152 人を含む 234 人を配置している。これとは別にコンテナターミナルでは 24 人を配置し、8 人ずつの 3 交代の体制で警備にあたっているとのことであった。訓練については、メダンにおいて POLISI(警察)が開催する研修コース(研修期間:1 ヶ月)に毎年 2 名ずつ参加させている。予算上の制限があり、毎年全員を参加させるのは難しい。なお、PFSO の研修は、RSO である Bureau Veritas Indonesia が実施しているとのことであった。

6.7 Dumai 港

Dumai 港では、現在、PFSP の策定に向けて、RSO の選定を行っているところとのことであった。ISPS コードの対象となる施設は、港湾管理公社(Pelindo I)の管理・運営する施設では、コンテナターミナル、雑貨ターミナル、旅客ターミナルの 3 区域を予定している。保安対策の具体的な実施方針については、現在、DGSC と協議しているとのことであった。

Dumai 港は河口デルタに位置し、遠浅の泥干潟に面している。このため、国際ターミナルの整備にあたっては、水深を確保するため、沖合に栈橋を張り出す形式としている。沖合の栈橋と背後のヤードの間は 2 本の橋で接続され、橋の入り口にはゲートが設置されている。また、港湾区域の入り口には貨物のチェックのためのゲートが設置されている。現在、これらのゲートは保安の観点からの出入り管理は行われていないが、保安対策の実施にあたり、これらの活用が重要と考えられる。

全体的に港域が小さいため、どのターミナルでも外貿貨物と内貿貨物が混在している。PFSP を策定にあたり、ターミナルの利用区分をどう考えるかが問題と考えているとのことであった。現在は、ヤード内に自由に人が出入りできる状態にあり、屋台が多く出ているほか、釣りをする人やオートバイの走行を楽しむ人が多く見られた。港内のヤード間にもゲート等が設置されておらず、自由に行き来できる状態となっている。

雑貨ターミナルは、1957 年に完成した港でもっとも古い施設の一つである。現在、JBIC 円借款で整備中の拡張計画の将来案では、現行の埠頭を廃止して、沖合に栈橋を整備する予定としている。このため、将来の利用計画を考えて、どこまで対策を実施するべきか検討する必要があると思われる。

旅客ターミナルは、現在、ターミナルビルを建設中であり、2005 年 1 月頃に完成予定であるとのことであった。現在は、外航旅客と国内旅客で動線や待合い場所などが区分されていないが、ターミナルビルの完成後は、動線管理を行う予定としている。税関には、乗客や手荷物を検査する X 線検査機などがなく、開披検査を行っている状態である。ただし、1 日 2 往復の外航旅客船の到着時以外はとくに忙しい様子ではなく、視察時にも税関職員が検査場で横になって休息していた。

監視体制については、Pelindo I で 22 人の保安要員を配置している。保安要員は、3 ヶ月に 1 回、POLISI、KPLP、ARMY の講師による訓練を受けているとのことであった。この他、POLISI、KPLP、ARMY の 3 者でも警備を実施しているが、相互及び Pelindo I の間の連絡体制が整備されておらず、保安対策上の重要な問題点と考えている。PSC(港湾保安委員会)も設置されているが、ADPEL と Pelindo I の間の連絡体制しか機能していないとのことであった。

第7章 教育訓練機関と保安訓練カリキュラムの現状

教育訓練庁では運輸研修所が港湾の保安に関するカリキュラムを持っており、各港湾の保安管理者を対象としたものとしては、5 日間のコースを設定しており、総講義時間が 40 時間と ISPS コードにおける規定（26 時間以上）を越える内容となっている。しかし、現在のところ、各港湾の保安責任者は、各 Pelindo で実施する独自のコースで対応している。調査した範囲では Pelindo II は3 日間で完了する ISPS コードに対応する最低限の内容のものとしていたことから、特段、各港湾保安管理者よりの研修要望がなく、開講していないとのことであった。最終的な保安計画の評価・認定を行なうのは運輸通信省であり、計画策定や脆弱性評価のノウハウを得るためには、本教育訓練庁の研修による対応が望ましいと考えられ、また、各 Pelindo における研修は実務面を主体とする形として切り分けていく方が望ましいと考えられる。今後、教育訓練庁における研修、各 Pelindo における研修、また、民間機関が実施する研修について状況を把握し、それぞれの役割を明確化した研修体系を検討する必要がある。

第8章 他ドナー、周辺国の動向

インドネシア国における交通ターミナル保安（空港・港湾）については、米国、豪国、ADB などの機関が高い興味を示しており、各機関ともにインドネシア側に対してコンタクトをしていると見られるが、事案の性質もあり、その内容について情報が得にくい状況である。空港・港湾両方の状況を見ると、概ね USTDA(US Trade and Development Agency)は主要な空港・港湾の保安関連施設整備計画と融資計画の策定を検討しているようであり、豪国政府は主にキャパシティビルディング（空港の事例、港湾での動きは不明）を主体に考えているようであり、ADB は港湾施設整備の中に保安の要素を取り入れる対応を検討しているようである。

具体的な情報が乏しい中であるが、港湾保安計画の策定・実施・評価の流れ等の港湾保安全体にわたる技術移転を行おうとするドナーは我が国以外にないようであり、本件実施に関する他ドナーとの重複は発生しないと見られる。なお、本格調査時には、各モデル港湾（特に Tanjung Periok 港(ジャカルタ)）の計画策定や教育訓練庁での調査においては他ドナーによる協力の有無を留意する必要があると考える。

また、類似国の状況や近隣国の視点によるインドネシアの港湾保安の状況調査のためにシンガポールにおける調査を実施した。

8.1 USTDA の動向

USTDA では Tanjung Periok 港(ジャカルタ)における総合的な情報通信システムの検討を行っているとの情報が得られたが、調査期間、開始時期等については明確になっていない。

8.2 オーストラリア政府の動向

オーストラリア政府は、テロ防止対策と同時に自国への不法入国防止の観点から、移民局が中心となって、インドネシアの空港における出入国管理の強化に重点を置いており、出入国管理国のトレーニング及びパスポートチェック機器の供与等を予定している。港湾においては特に情報はなかった。

8.3 ADB の動向

ADB においては、港湾にかかる融資に関する調査が実施されているとの情報があったが、具体的な内容については DGSC 担当者もまだ十分に了知していないとのことであった。

8.4 シンガポール国港湾関係機関の概要と方針

シンガポールの港湾は、MPA (Maritime and Port Authority of Singapore) が所管しており、港湾の管理・運営を PSA (Port of Singapore Authority) が行っている。

シンガポール港湾庁 (PSA) は、1964 年に港湾区域の航行と海運の管理や規制を行う組織として設立し、4 つのコンテナターミナルとコンテナ以外の 6 つのターミナルを管理している。1975 年から独立採算による運営を行い 1997 年に政府が発行株式を 100% 保有する株式会社として民営化し、収益をあげるターミナル等のサービス業務も移管し港湾関係の管理・運営を引き継いでいる。MPA は PSA から港湾関連の規制業務が移管された。

シンガポールにおける RSO のひとつ、STET 社 (ST Education & Training Pte Ltd) は、シンガポールにおいて、港湾、航空、橋梁等の社会基盤資源に関する教育、研修や管理運営のコンサルタントを行っており、元々シンガポールの軍の研修等のパートナー機関として設立された会社である。海上の保安関係では Company Security Officer/Ship Security Course, Company Security Officer/ Ship Security Course, Port Facility Security Officer(PFSO), Anti-Piracy/Terrorism の研修コースを実施するなどしている。

インドネシアでは 21 の港湾保安に関する業務を実施できる RSO が DGSC に承認されているが、STET 社がこれまで 11 の RSO の港湾保安施設に関するコンサルタントを実施し、ジャカルタとスラバヤの 2 箇所では IMO セミナーを実施するなどしている。

STET 社によれば、インドネシアの港湾の ISPS コードへの対応については、保安計画、施設等について少なくともジャカルタとスラバヤの港についてはある程度出来ているとのことであったが、以下の課題についての指摘があった。

- 1) 港湾保安の実行にかかる人材育成が不十分であること
- 2) RSO が 25 も認定されており RSO の数自体が多すぎないか、また地方の RSO の力量が十分でないと考えられること
- 3) PFSA や PFSP に対する DGSC によるアウトラインがない (PFSA 実行のための明確なガイドラインが必要)

第9章 港湾関連民間企業への聞き取り結果

9.1 港湾関係企業からの要望

港湾における保安対策は、サプライチェーン全体の中でのセキュリティ強化の一つの部分であり、港湾間の海上交通や荷主から港湾、港湾から荷受者までの流通における保安対策と連携して実施することにより、その効果を発揮する。また、保安対策と物流の効率化とは相反する面があり、円滑な物流を阻害しないためには、利用者の観点からの意見を取り入れることが重要である。そこで、今回は日系の船会社 1 社と、流通業者から代表して日系の倉庫業者 1 社に対してヒアリングを行った。

両社とも、インドネシアの現状にあった保安対策のシステム構築が重要であり、システムが有効に機能するよう施設設計・整備において十分に検討すべきとの意見を持っていた。また、システムが有効に機能するためには、保安対策の従事者のモラルの向上が不可欠であり、教育・

訓練が重要であるとのことであった。

9.2 船会社からの要望

ヒアリングを行なった日系企業は、インドネシア国内では、コンテナを主に取り扱っており、雑貨、電子機器、衣類等の輸出入を行っている。Tanjung Priok 港(ジャカルタ)を主に利用しており、その他、Tanjung Perak 港(スラバヤ)、Tanjung Emas 港(スマラン)、Belawan 港、Palembang 港、Panjang 港にも配船している。本船航路はインドネシアに寄港せず、すべてシンガポール経由でトランジットしているとのことであった。

当該船会社は、Tanjung Priok 港では、JICT や KOJA のコンテナターミナルを利用できず、在来埠頭(Segro 埠頭及び Tempura Mas (Oja)埠頭)でコンテナ荷役を実施しているとのことであった。

在来埠頭への出入り管理については、ゲートが設置されているが、チェック機能が働いておらず、実際にはフリーパスの状態である。盗難も多く困っている。盗難事故のため、ある家電メーカーから貨物の取り扱いを断られたこともある。コンテナターミナルのゲートでは出入り管理がなされているようだが、ゲートの直前まで誰でも自由にアクセスできることは問題であるとのことであった。

また、Tanjung Priok 港内に、カープールを複数の船社で共同借り受けをしているが、保安対策のため、フェンスの設置と警備員の常駐を行っているとのことであり、その負担は自社負担で賄っているとのことであった。Pelindo II 及び Pelindo II からヤードの使用許可を得ているステベ会社に対して、保安対策の実施について協議を申し入れたが、管理責任がはっきりせず、結局、自己負担で実施せざるを得なかったとのこと。そもそもステベ会社は中小企業であり、保安対策の実施に対して費用負担する能力はなく、PelindoII の港湾管理上の責任と事務の分担を明瞭にする必要があるのではないかと意見があった。

そのほか、現在の Tanjung Priok 港は、レイアウトが古く、楕形の突堤に小さなターミナルが多数あり、関係者が混在している。ターミナル間がフェンスで分離されていないし、細かく分離することも物流を阻害するため難しいことが挙げられていた。また、外周道路に多くのゲートが接続していること、道路の対面に住宅が密集しており一般市民が頻繁に往来していることにも懸念を持っていた。当該社の要望としてはセキュリティを要求される区域は、他の区域と物理的に分離して、出入りのためのゲートも特定するとともに、アクセスできる要員を限定すべきであり、ゲートでのセキュリティチェックの間、トラック等が待機できる空間の確保が必要ということがあげられた。また、根本的な対応として、港湾へのアクセス道路の整備などによる周辺道路の渋滞緩和策も重要であるとの意見もあった。

全体的に、各港湾会社・ターミナルオペレーターは、インドネシアスタンダードの保安対策に満足するのではなく、国際的スタンダードを目指して、品質向上に努める必要がある。日本の代表的な事例である東京港大井埠頭等でもコンテナ荷役を行っているが、保安対策の実施による物流の遅延は生じていない。これは、各港湾の形状を考慮した効率的なシステム作りとこれにあったレイアウト配置、担当者の教育・訓練の総合的な対策によるものであり、各港湾で総合的な保安対策を講じることが重要であろうとの意見であった。

9.3 倉庫業者からの要望

ヒアリングを行った日系企業は、インドネシア国内に 130 名の社員を有しており、ジャカルタ市内に 90 名(事務所、倉庫、空港、顧客の倉庫など)、スラバヤ市内に 40 名程度を配置している。

Tanjung Priok 港(ジャカルタ)、Tanjung Perak 港(スラバヤ)で電化製品(オーディオ機器、TV など)、電子機器を取り扱っている。輸送状況としてはインドネシアに直接本船が寄港することではなく、シンガポールまで小船で輸送し、積み替えをしているとのことであった。輸出先は、欧州、米国、アジアで各 1/3 程度ずつであった。

担当者は、インドネシア国内の港湾ではどこでも盗難が非常に多く、バラ貨物については、100 トン積み込む場合、そのうち 1 トンが荷抜きされる程度であれば、警察等も見ても見ぬふりになっていると考えていた。特に、最近、重要な商品・高価な商品はコンテナ化されているため、コンテナターミナルでの盗難が問題になってきているとのことであった。

荷主側は保険で被害を回収できるが、受け取り側の信頼を失うことになり、インドネシアからの輸出は、海外のアパレル企業や家電メーカーからの発注に対する衣料や電子機器がほとんどなので、信頼が低下すれば、東南アジアの他の国に発注先が移転してしまうのではないかと心配をしていた。

また、これらの港の在来埠頭のゲートは改正 SOLAS 条約が発効した 7/1 以降も自由に出入りが出来ているようであると感じていた。荷役をしていると船員向けのお土産屋がどこからともなく多数やってくる状況で、フェンスの整備はなされているようであるがゲートの管理ができていないとの指摘があった。また、入場する車両に対して危険物の持ち込みの確認を実施しているが、退出時に車両への盗難品の積み込みの確認はない状況だとのことであった。さらに、照明についても、非常に暗く、保安面からだけでなく、作業の安全性の観点からも、夜間荷役は危険な状況にあり改善が必要であるとの発言があった。

担当者は、地方の港湾はさらに管理の状況がひどいことに言及していた。地方分権後、港湾管理が地方政府主導で進められるのであれば、地方政府の職員のモラル教育の徹底が必要であるとのことであった。

また、盗難等に対して責任が不明瞭であることにも言及していた。物流会社とステベ会社、船社、各 Pelindo などの間で、責任の範囲が決まっておらず、物流の各段階での貨物のチェックが行われていないため、盗難がどの段階で行われたのか特定できていない状況で、双方あいまって責任問題がうやむやになっているようであるとのことであった。手続き・制度の明文化や受け渡し時における第三者によるチェック機能の導入など、システムの抜本的な改革が必要ではないかと考えていた。

各 Pelindo 側は各埠頭施設の保安管理は借り受けているステベ会社の責任としているが、ステベ会社は年単位で契約が更新されるため、保安対策のための施設整備について長期的な投資を期待するのは難しいと考えている。また、各ステベ会社は中小であり、投資負担能力もない。各 Pelindo が保安対策の実施について、主体性を発揮すべきであるとの意見が述べられた。

JICT など、民間資本が入っているコンテナターミナルにおいても、ゲートの管理が徹底されておらず、シールが破られて荷抜きされることも多いと述べられた。職員のモラルに問題があるのではないかと考えていた。

また、各港湾会社は、保安計画を策定しただけで満足しているように感じられるとのことであった。計画策定後の管理・運営が重要であり、そのためには、システムとそれを有効に機能させる施設整備、そして保安対策を実行する人材の育成とが、総合的に実施されることが重要であるとの意見が述べられた。また、手続きに時間がかかるようであると、それを逃れようとする者が増えるのを助長するので、手続きの簡素化も重要であるとのことであった。

第10章 本格調査への提言

10.1 調査の基本方針

調査は、2002 年 12 月に改正され、2004 年 7 月 1 日に発効した 海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS 条約）」及び付属書（SPS コード）に対応し、港湾保安計画、実施及びその評価の Plan-Do-See 体制整備、緊急的に整備すべき港湾の港湾保安計画の策定支援、教育訓練にかかるマニュアルの作成支援を目的として実施する。ここで貿易港は国際航路を通じて他国港湾と接続していることから、保安計画の策定にあたっては、貿易関係の強い他国港湾（シンガポール、日本、タイ）の港湾保安政策・体制と比較検討を行ない、貿易相手国の港湾保安政策との整合および連携を図ることも検討する必要がある。

また、JBIC 連携の強化及び実効性の高い調査を目指すために、この調査において円借款や無償資金協力等の提案を行なうことを検討する方針であるところ、円借款や無償の要望調査時期を考慮したスケジュール構成とする。

10.2 本格調査の内容

“10-1”にあげる調査の目標を達成するための方策及び手順については、実施するコンサルタントの主体性・創造性を重視するものとする。なお調査スケジュールについては後述の作業日程に挙げる内容を参考に、概ね、2005 年 7 月及び 2006 年 7 月を目処に本調査における提言を実現するために必要な港湾保安体制整備の方針を提言するものとする。

なお、本事前評価調査において以下の課題が明確となっている。本格調査担当コンサルタントはこの課題へ対応するためにどのようなことを行っていくのか明確にする必要があると考えられ、このことには十分考慮するものとする。

- ① 現在策定されているインドネシアの各港湾における港湾保安計画は、現地のコンサルタントが計画整備および認定評価を実施しているものであり、その後の実行、脆弱性評価・修正に関する方策についてインドネシア政府側の体制が不十分である。本調査の中では a) 港湾保安対策の強化にかかる PLAN-DO-SEE の活動の方策を明確にし、b) 港湾保安計画作成マニュアルを整備するとともに、c) 人材育成のための教育訓練手法及びそのカリキュラム作りについて検討を行なう必要がある。ここで、9-1 にあげた貿易関係の強い港湾や類似国との比較を行い、先方にインドネシアの港湾保安の問題点及び改善の必要性を理解させるとともに、国際的な手法を理解させる必要がある。
- ② 対象港湾を戦略 25 港湾とし、そのうち 10 港湾程度をモデル港湾とすることとしている。モデル港湾での保安計画策定を通じて、港湾保安計画マニュアル作成を行なう方法を検討しているが、a) モデル港湾選定の手順、b) モデル港湾における調査手法と港湾保安計画に盛り込む内容、c) 最終的な保安計画に必要な項目と作成方法について検討を行なう必要がある。（先方からは、M/M にあるとおり 12 港湾の要望が挙げられていることを参考に絞り込みの検討をする）
- ③ 先方の作成した港湾保安計画は閲覧だけが認められており、一部には英文版もあるものの、原本はインドネシア語であることを含み、これらに留意した調査をおこなうこと。なお、事前評価調査団で別添のレターを提出している。
- ④ 人材育成に関しては、教育訓練庁で 5 日間(40 時間)の訓練プログラムが存在するが、各 Pelindo においても 3 日間程度の概要の講義がなされていることや、各 RSO も研修事業を

実施しており、体系だった研修がなされていない。この状況から本調査でどのような研修を行い、どのようなレベル（研修内容、召集範囲、各研修機関の役割分担など）の達成目標が考えられるか明確にする必要がある。

- ⑤ JBIC 連携の強化及び実効性の高い調査を目指すために、この調査成果を円借款や無償資金協力等に提案を行なうことを検討したいと考えている。円借款や無償の要望調査時期（毎年度 7 月頃にインドネシア側の取りまとめ）についても考慮する必要があることから、このことも考慮したスケジュール構成および提出するレポート内容とすることが必要である。

本格調査に関する作業日程については以下にあげるとおりとする。

第一年次

(1) 第 1 次国内作業

- 1) 国内で入手可能な関連資料・情報のレビュー
- 2) 調査の基本方針、調査方法、工程、手順、体制、及び技術移転の手法の検討
- 3) インセプションレポートの作成

(2) 第 1 次現地調査

- 1) インセプションレポートの説明・協議
- 2) 現状分析及び現地調査

各港湾や港湾行政組織、港湾管理組織、教育訓練機関の現状と課題の把握を行い、モデル港湾における港湾保安計画の概要策定までを行なうものとする。

2005 年 8 月まで実施することから、上記の課題③を考慮する

(3) 第 2 次国内解析

- 1) インタリムレポートの作成

第 1 次調査結果を受けて、モデル港湾における港湾保安計画策定及び実行に関する課題を整理し、マニュアルの方向性を整理する。また、人材育成の方向について明確にする。

(4) 第 2 次現地調査

- 1) インタリムレポートの説明・協議
- 2) 港湾保安計画マニュアルの作成、人材育成の方向についての調査及び方針の決定を行なう

(5) 第 3 次国内作業

- 1) ドラフトファイナルレポートの作成

提言する港湾保安マニュアル作成、人材育成のあり方についてまとめ、必要なハード面の整備を踏まえたドラフトファイナルレポートを作成し、国内支援委員会に諮る。

この時点においても必要な資器材についてまとめ、今後の協力の方向についても検討することとする。

(6) 第3次現地作業

1) ドラフトファイナルレポートの説明・協議

ドラフトファイナルレポートについて、先方に対して十分に説明・協議を行う

(7) 第4次国内作業

ドラフトファイナルレポートに対する、インドネシア側のコメントを踏まえ、必要に応じて加筆・修正を加えたあとファイナルレポートを作成する。

10.3 本格調査の実施体制

本格調査にあたっては、総括担当者と副総括担当者2名（保安体制・人材育成などソフトを把握するものと、港湾施設等の計画や設計・積算を把握するもの）を中核とした体制を基本とする。また、業務調整団員1名を参加させることや通訳を備上することも円滑な事業実施にあたっては考慮すべきであると考えられる。以下に団員構成の一例を示す。

(1) 総括／港湾計画 Team Leader/Port Planner

総括として、港湾保安のハードソフト両面におけるとりまとめを行なうため、港湾計画・運営・事業実施に関する広い知見から保安対策にかかる提言を行う

(2) 脆弱性評価 Port Security Vulnerability Expert

ソフト面の副総括として、港湾全体の脆弱性を判断し、特に保安体制整備についてのとりまとめを行なう。そのため、港湾保安に関する知見と港湾運営にかかる知見からの提言を行う

(3) 港湾管理/運営組織体制 Port Management and Operation Expert

脆弱性評価団員を補佐し、港湾管理体制、組織運営について調査を行い、組織体制にかかる提言を行う

(4) 港湾保安施設計画 Port Security Facilities Planner

ハード面の副総括として港湾保安施設・機材の配置計画について取りまとめる立場であり、港湾計画・積算、事業実施に関する広い知見からの提言を行う

(5) 港湾保安機材 Port Security Equipment Expert

港湾保安施設計画団員を補佐し、もっぱら、機材配置に関する評価と、機材配置計画にかかる提言を行う

(6) 港湾保安運用計画 Port Security Operation

港湾保安施設計画団員を補佐し、港湾保安施設・機材の配置への提言、オペレーション方法への提言を行う

(7) 経済・財務分析 Economic/Financial Analyst

港湾保安計画に関する経済・財務的な分析を行なう

(8) 港湾施設設計 Port Design Engineer

ハート面の計画策定に対応し、港湾保安計画の中で必要な施設設計を行う

(9) 積算 Cost Estimator

概略的な設計をもとに積算作業を行う

(10) 保安要員訓練 Capacity Building

港湾保安体制の検討を踏まえた教育訓練体制やカリキュラムに関する提言を行う

10.4 留意点

調査にあたっては以下の点に留意することとする。

- (1) 各港湾の港湾保安計画については、原則、機密書類となっている。SW 調査においてレターを提出し、この文章の閲覧については先方港湾保安担当者の了解を得ているが、このことに留意した調査体制・手法、機密維持手法が必要である。
- (2) 教育訓練に関しては、教育訓練庁での研修のほか、各港湾施設保安監督者、港湾保安コンサルタント(RSO 認定団体)が行なっていることから、これらの状況を把握し、関係機関の位置づけを明確にすることが必要と考えられる。
- (3) 港湾によって、港湾保安計画の認定の有無、保安計画認定後の実施状況の差などが見られた。港湾保安計画が策定されていない港湾についてはその事情を十分に把握するとともに、港湾による状況の差を考慮した調査体制を検討することが必要と考える。

付属資料

- 付属資料 1 Scope of Work
- 付属資料 2 Minutes of Meeting
- 付属資料 3 調査団構成
- 付属資料 4 調査スケジュール
- 付属資料 5 Organization Chart of DGSC (海事総局 組織図)
- 付属資料 6 各港湾港勢表
- 付属資料 7 質問状回答
- 付属資料 8 収集資料リスト
- 付属資料 9 理事会報告資料

付属資料 1: Scope of Work (S/W)

SCOPE OF WORK
FOR
THE STUDY ON THE PORT SECURITY ENHANCEMENT
PROGRAM
OF
MAJOR INDONESIAN PUBLIC PORTS
IN
THE REPUBLIC OF INDONESIA

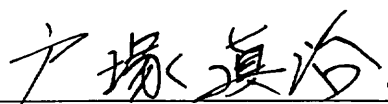
AGREED UPON BETWEEN
DIRECTORATE GENERAL OF SEA COMMUNICATION
MINISTRY OF COMMUNICATIONS,
THE REPUBLIC OF INDONESIA
AND
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

JAKARTA, INDONESIA

OCTOBER 12th, 2004



Capt. Sri Untung
Secretary of Directorate General
of Sea Communication,
Ministry of Communications



Mr. TOTSUKA Shinji
Leader,
Preparatory Study Team
Japan International Cooperation Agency

1. INTRODUCTION

In response to the request of the Government of the Republic of the Indonesia (hereinafter referred to as "GOI"), the Government of Japan (hereinafter referred to as "GOJ") has decided to conduct "The Study on the Port Security Enhancement Program of Major Indonesian Public Ports in Republic of Indonesia" (hereinafter referred to as "the Study") in accordance with the relevant laws and regulations in force in Japan.

Accordingly, Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA"), the official agency responsible for the implementation of the technical cooperation programs of GOJ, will undertake the Study in close cooperation with the authorities concerned of the GOI.

The present document sets forth the scope of work with regard to the Study.

2. OBJECTIVES OF THE STUDY

The objectives of the Study are:

- To make a comprehensive analysis of present system and facilities for security of international public ports;
- To make a comprehensive analysis of present organization and function of managing body for security of international public ports including analysis of governing laws and regulations;
- To propose overall strategy for security management of international public ports;
- To recommend organization structure and function of management body for security of international public ports including regulatory and legislative structure;
- To select priority ports from Study Area (shown in 3.) for establishing particular guideline for managing security at the port;
- To prepare basic plan and design of the system and facilities for security at selected priority ports.
- To recommend a funding plan for development and operation of security system and facilities at selected priority ports.
- To recommend port security training curriculums and manuals.

3. STUDY AREA

The Study area covers major public ports in Indonesia, where international cargoes, goods, and passengers are, and expected to be, handled. Indonesian Strategic 25 (Twenty five) ports as shown in ANNEX-I satisfy these conditions.

4. SCOPE OF THE STUDY

To achieve above-mentioned objectives, the Study shall cover the followings:

- (1) Analysis of the Present Condition including Security in Indonesia
 - Socio-Economic framework (Statistic data of Trade, Sightseeing, Foreign investments etc).
 - International trade structure
 - Volume or cargoes and passengers at each port including origin and destination by commodities and their forecast
 - Related security enforcement and countermeasures for terrorism.
 - Related maritime transport network
 - Present system and management/activity of ports
- (2) Analysis of Present Port Security Countermeasures in Indonesia
 - Collection data of present maritime security trends of Indonesian neighboring countries and/or whole world (i.e. ISPS code).
 - Related present maritime security countermeasures in Indonesia
 - Related laws and regulations for maritime and port security
 - Present organization and management for security
 - Present port security program at each port and its implementation and enforcement
 - Present system and facilities for security at each port
 - Present problem of port security countermeasures in Indonesia
 - Present condition of training system related to port security.
- (3) Formulation of Overall Strategy for Security Management at International Public Ports
 - [Part 1 Outline]
 - Assessment of existing port security structure
 - Overall strategy for development of security system/facilities for international public ports
 - Basic plan and design of security system and facilities
 - Outline of port security structure
 - [Part 2 Model port guideline]
 - Selection of priority ports
 - Establishment of particular guideline for security management at each port

- Funding plan for operation and management of security system and facilities.

[Part 3 Overall Strategy]

- Overall strategy for security management at international public ports
 - Establishment of operation and management manual of security system and facilities
- (4) Formulation of Basic Plan and Design for Selected Ports
- Vulnerability Assessment
 - Basic plan and design of security system and facilities
 - Project cost estimates including costs for operation and management of the system and facilities
- (5) Recommendation of Education and Training Program
- Review and assessment of existing security training program
 - Establishment of programs and curriculums of security training

5. STUDY SCHEDULE

The Study shall be carried out in accordance with the attached tentative study schedule as shown in ANNEX –II.

6. REPORTS

Reporting shall be arranged as follows:

- * Notice: Security is a kind of confidential matter, and therefore some information must not be open. Some reports shall be handled as CR (closed materials and/or data) by the GOI side's request.

- (1) Inception Report (50 copies)
to be submitted at the commencement of the Study to confirm objectives, scope, method and schedule of the Study
- (2) Progress Report (50 copies)
to be submitted at the end of the first work in Indonesia containing the provisional outcome of review and analysis of the present conditions related to the Study
- (3) Interim Report (50 copies)
to be submitted at the commencement of the second work in Indonesia containing the future trend related to the Study, and provisional outcome of policy for development of ports in project area
- (4) Draft Final Report (50 copies)

to be submitted at the commencement of the third work in Indonesia containing the result of the Study. The authorities concerned to the Study in Indonesia will provide written comments in English within one month after receiving the report.

(5) Final Report (50 copies)

to be submitted within two months after receiving the written comments from the Indonesia side on preceding Draft Final Report.

7. UNDERTAKINGS OF GOI

(1) To facilitate smooth implementation of the Study, the GOI shall take necessary measure:

- To permit the members of the Japanese Study Team (hereinafter referred as "the Team") to enter, leave and sojourn in the Republic of Indonesia for the duration of their assignment therein, and exempt them from foreign registration requirements and consular fees;
- To exempt the members of the Team from taxes, duties, fees and any other charges on equipment, machinery and other materials brought into and out of the Republic of Indonesia for the implementation of the Study;
- To exempt the members of the Team from income taxes and charges of any kind imposed on or in connection with any emoluments or allowance paid to the members of the Team for their services in connection with the implementation of the Study;
- To provide necessary facilities to the Team for remittance as well as utilization of the funds introduced into the Republic of Indonesia from Japan in connection with the implementation of the Study.

(2) GOI shall bear claims, if any, against the members of the Team resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with, the discharge of their duties in the implementation of the Study, except when such claims arise from gross negligence or willful misconduct on the part of the members of the Team.

(3) The Directorate General of Sea Communication, Ministry of Communications, GOI shall, at its own expense, provide the Team with the followings, in cooperation with other organizations concerned:

- Security-related information on as well as measure to ensure the safety of the Team;

- Information on as well as support in obtaining medical service, available data and information related to the Study including aerial photographs and maps;
- Counterpart personnel;
- Suitable office space with necessary equipment and furniture in Jakarta;
- Credentials or identification cards; and
- Appropriate number of vehicles with drivers, and boats with operators.

8. UNDERTAKINGS OF JICA

For the implementation of the Study, JICA shall take the following measures:

1. To dispatch, at its own expense, the Team to Republic of Indonesia; and
2. To pursue technology transfer to the Team to Indonesian counterpart personnel in the course of the Study.

9. OTHERS

JICA and GOI shall consult with each other in respect of any matter that may arise from or in connection with the Study.

This Scope of Work will in effect after JICA Director Board's approval.

ANNEX I	Study Area	(Indonesian Strategic 25 (Twenty Five) Ports)
ANNEX II	Study Schedule	



ANNEX-I

Study Area INDONESIAN STRATEGIC 25 (Twenty Five) Ports

Port	State	Port	State
Lhokseumawe※	Aceh	Benoa	Bali
Belawan	North Sumatra	Kupang	East Nusa Tenggara
Teluk Bayur	West Sumatra	Pontianak	West Kalimantan
Dumai	Riau	Balikpapan	East Kalimantan
Pekanbaru	Riau	Samarinda	East Kalimantan
Tanjung Pinang	Riau	Banjarmasin	South Kalimantan
Batam	Riau	Bitung	North Sulawesi
Palembang	South Sumatra	Makassar	South Sulawesi
Panjang	Lampung	Ambon※	Maluku
Tanjung Priok	DKI Jakarta	Sorong※	Papua
Tanjung Emas	Central Java	Biak※	Papua
Tanjung Perak	East Java	Jayapura※	Papua
Banten/Bojonegara※※	Banten		

※ For the safety reason, it is difficult for Japanese Nation to visit these area

※ ※ No existing Port (Planning stage)

.

1
①
5

ANNEX-II

Study Schedule: The Study on the Port Security Enhancement Program of Major Indonesian Trade Ports																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Study																			
In Indonesia																			
In Japan																			
Reports																			

✓

付属資料 2 Minutes of Meeting (M/M)

MINUTES OF MEETINGS
ON
SCOPE OF WORK
FOR
THE STUDY ON THE PORT SECURITY ENHANCEMENT PROGRAM
OF
MAJOR INDONESIAN PUBLIC PORTS
IN
THE REPUBLIC OF INDONESIA

AGREED UPON BETWEEN
DIRECTORATE GENERAL OF SEA COMMUNICATION
MINISTRY OF COMMUNICATIONS, THE REPUBLIC OF INDONESIA
AND
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

JAKARTA, INDONESIA

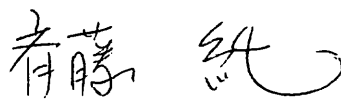
OCTOBER 12th, 2004



Capt. Sri Untung
Secretary of Directorate General
of Sea Communication,
Ministry of Communications



Mr. TOTSUKA Shinji
Leader,
Preparatory Study Team
Japan International Cooperation Agency



Mr. SAITO Jun F.
Port Security Policy Field Expert
Preparatory Study Team
Japan International Cooperation Agency

In response to the request of the Government of the Republic of the Indonesia (hereinafter referred to as "GOI"), the Government of Japan (hereinafter referred to as "GOJ") dispatched the preparatory study team headed by Mr. TOTSUKA, Shinji (hereinafter referred to as "the Team") from October 3rd to 22nd, 2004 through the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") to discuss a scope of work on "The Study on the Port Security Enhancement Program of Major Indonesian Public Ports in Republic of Indonesia" (hereinafter referred to as "the Study").

The Team conducted site-visits at Jakarta, Surabaya, Semarang, Makassar, Belawan, and Dumai and had a series of discussions with authorities of the GOI, Directorate General of Sea Communication, Ministry of Communications (hereinafter referred to as "the DGSC"), Education and Training Agency, Ministry of Communications, Pelindo 1,2,3 and 4 and Port Administrator (APPEL) .

Meetings were held between Indonesian side and the Team from October 4th to 12th. 2004. The list of participants to the meetings is shown in Appendix I.

The following summarizes the major points discussed between the Team and the DGSC during the meeting of the scope of work.

1. The DGSC suggested that project title should be "The Study on the Port Security Enhancement Program of Major Indonesian Public Ports in Republic of Indonesia" for the reason that this study surveys Indonesian strategic 25(Twenty Five) public ports. The Team agreed the DGSC's suggestion.
2. The DGSC requested that the study should commence early in 2005 and implement the schedule as shown in Appendix II. The Team promised to convey the request to JICA Indonesia Office and JICA Headquarters.
3. The Team requested that for the smooth implementation of the Study, some confidential information and/or data are needed in a timely manner. The DGSC explained that, on condition of plugging a leak of secret information, the DGSC submit necessary information and/or data to the Team and full-scale study team with its strong political and administrative commitment. The Team promised to handle with firmly care about these information.
4. The Team pointed out the time constraints for the surveys on the 25 (Twenty five) ports, and requested in this regard that the DGSC expedited and facilitated the

⑤

4
L

data gathering process on these 25 (Twenty five) ports carried out by the full-scale study team arrival. The team stated that a list of the existing port security program, security facilities, cargo throughputs, the financial status of these ports as well as other data were needed in a timely manner.

5. The Team recommended that with the limited schedule and urgency of port security, following four steps should be done in the full-scale study stage. The DGSC agreed the Team's recommendation.

- Evaluate Indonesian strategic 25 (Twenty five) ports and select around 10 (Ten) model ports (25 (Twenty five) ports as shown in Appendix III) .
- Examine basic plan and design of security system and facilities of these model ports.
- Establish particular guideline for security management at each port
- Overall Strategy for security management at international public ports

The DGSC requested 12 ports (Belawan, Teluk Bayur, Dumai, Palembang, Panjan, Tj Priok, Tj Emas, Tj Perak, Benoa, Pontianak, Bitung, Makassar) to be model ports. After the discussion, both sides agreed that the model port selection will be done by full-scale study team and the DGSC after full-scale study team's evaluation.

6. The Team requested to the DGSC to bare suitable office space with necessary equipment and secretary, also vehicles with drivers and boats for the full-scale study team. The DGSC explained that the DGSC could provide small space in the DGSC and 4 (four) Pelindos for a liaison office but the others are difficult to prepare.
7. Both side agreed that the DGSC should formulate a steering committee including Education and Training Agency and Pelindo 1,2,3 and 4. The DGSC promised to select suitable Counter Part for the each consultant of the full-scale study team. The DGSC report them to JICA Indonesia Office by the full-scale study team's first arrival in Indonesia.
8. The DGSC requested 6 (six) Indonesian counterpart officials' training in Japan related to the Port Security System and Port Security Vulnerability Assessment. The Team promised to convey these requests to JICA Indonesia Office and JICA Headquarters.
9. The DGSC requested seminars or workshop for the related authorities during the Study periods in order to get its comments and opinions for the Study which would be held on condition of plugging a leak of secret information. The Team promised to convey these requests to JICA Indonesia Office and JICA Headquarters.

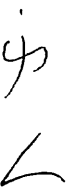
⑨

4
L

1 0 . The Team explained that this study is one of the model studies of JICA New Business Model and this SW study report is needed to explain to JICA Director Board. The Team also explained that this Study's Scope of Work would in effect after JICA Director Board's approval. The DGSC understood them.

1 1 . Both sides understood that this Study's Scope of Work would be in effect after both governments' official approval.

Appendix I	List of SW Discussion Attendance of Indonesian Side
Appendix II	Study Schedule
Appendix III	Study Area (Indonesian Strategic 25 (Twenty Five) Ports)
Appendix IV	Scope of Work (Draft)



List of SW Discussion Attendance of Indonesian side

Tjuk Sukardiman	Director General of Sea Communication
Capt. Sri Untung	Secretary of Directorate General of Sea Communication

Kemar. H	Head of Planning Div.	DGSC MOT
Eko. Hadi N.	Deputy Head of Planning	DGSC MOT
A. Cholikh Kirom	Head of Port Security D	DGSC MOT
Wawan Setiawan	Port Security Div.	DGSC MOT
Andi Aryandi	Law Div.	DGSC MOT
Nelson	Law Div.	DGSC MOT
Adolf R. Tambunan	Navigation Div.	DGSC MOT
Suryo	Navigation Div.	DGSC MOT
Joni Turiska	Training Div.	DGSC MOT
Abdoellah Diabeir	Training Center	ETA MOT

Harry Sutanto	Pelindo I
Sendy Fernando	Pelindo II
Erik Gunawan	Pelindo II
Amik Suradji	Pelindo III
Wagimin	Pelindo IV

①

43

7

Appendix-II

Study Schedule: The Study on the Port Security Enhancement Program of Major Indonesian Trade Ports																				
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Study	In Indonesia																			
	In Japan																			
Reports		Ic/R	Ic/R			Pr/R			It/R			Df/R			F/R					

4
⑤

Appendix III

INDONESIAN STRATEGIC 25 (Twenty Five) Ports

Port	State	Port	State
Lhokseumawe※	Aceh	Benoa	Bali
Belawan	North Sumatra	Kupang	East Nusa Tenggara
Teluk Bayur	West Sumatra	Pontianak	West Kalimantan
Dumai	Riau	Balikpapan	East Kalimantan
Pekanbaru	Riau	Samarinda	East Kalimantan
Tanjung Pinang	Riau	Banjarmasin	South Kalimantan
Batam	Riau	Bitung	North Sulawesi
Palembang	South Sumatra	Makassar	South Sulawesi
Panjang	Lampung	Ambon※	Maluku
Tanjung Priok	DKI Jakarta	Sorong※	Papua
Tanjung Emas	Central Java	Biak※	Papua
Tanjung Perak	East Java	Jayapura※	Papua
Banten/Bojonegara※※	Banten		

※ For the safety reason, it is difficult for Japanese Nation to visit these area

※ ※ No existing Port (Planning stage)

④
js
L

SCOPE OF WORK
FOR
THE STUDY ON THE PORT SECURITY ENHANCEMENT
PROGRAM
OF
MAJOR INDONESIAN PUBLIC PORTS
IN
THE REPUBLIC OF INDONESIA

AGREED UPON BETWEEN
DIRECTORATE GENERAL OF SEA COMMUNICATION
MINISTRY OF COMMUNICATIONS,
THE REPUBLIC OF INDONESIA
AND
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

JAKARTA, INDONESIA

OCTOBER 12th, 2004

Capt. Sri Untung
Secretary of Directorate General
of Sea Communication,
Ministry of Communications

Mr. TOTSUKA Shinji
Leader,
Preparatory Study Team
Japan International Cooperation Agency



1. INTRODUCTION

In response to the request of the Government of the Republic of the Indonesia (hereinafter referred to as "GOI"), the Government of Japan (hereinafter referred as "GOJ") has decided to conduct "The Study on the Port Security Enhancement Program of Major Indonesian Public Ports in Republic of Indonesia" (hereinafter referred to as "the Study") in accordance with the relevant laws and regulations in force in Japan.

Accordingly, Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA"), the official agency responsible for the implementation of the technical cooperation programs of GOJ, will undertake the Study in close cooperation with the authorities concerned of the GOI.

The present document sets forth the scope of work with regard to the Study.

2. OBJECTIVES OF THE STUDY

The objectives of the Study are:

- To make a comprehensive analysis of present system and facilities for security of international public ports;
- To make a comprehensive analysis of present organization and function of managing body for security of international public ports including analysis of governing laws and regulations;
- To propose overall strategy for security management of international public ports;
- To recommend organization structure and function of management body for security of international public ports including regulatory and legislative structure;
- To select priority ports from Study Area (shown in 3.) for establishing particular guideline for managing security at the port;
- To prepare basic plan and design of the system and facilities for security at selected priority ports.
- To recommend a funding plan for development and operation of security system and facilities at selected priority ports.
- To recommend port security training curriculums and manuals.

3. STUDY AREA

The Study area covers major public ports in Indonesia, where international cargoes, goods, and passengers are, and expected to be, handled. Indonesian Strategic 25 (Twenty five) ports as shown in ANNEX-1 satisfy these conditions.

1
⑨

7
L

4. SCOPE OF THE STUDY

To achieve above-mentioned objectives, the Study shall cover the followings:

(1) Analysis of the Present Condition including Security in Indonesia

- Socio-Economic framework (Statistic data of Trade, Sightseeing, Foreign investments etc).
- International trade structure
- Volume or cargoes and passengers at each port including origin and destination by commodities and their forecast
- Related security enforcement and countermeasures for terrorism.
- Related maritime transport network
- Present system and management/activity of ports

(2) Analysis of Present Port Security Countermeasures in Indonesia

- Collection data of present maritime security trends of Indonesian neighboring countries and/or whole world (i.e. ISPS code).
- Related present maritime security countermeasures in Indonesia
- Related laws and regulations for maritime and port security
- Present organization and management for security
- Present port security program at each port and its implementation and enforcement
- Present system and facilities for security at each port
- Present problem of port security countermeasures in Indonesia
- Present condition of training system related to port security.

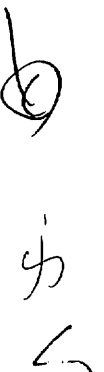
(3) Formulation of Overall Strategy for Security Management at International Public Ports

[Part 1 Outline]

- Assessment of existing port security structure
- Overall strategy for development of security system/facilities for international public ports
- Basic plan and design of security system and facilities
- Outline of port security structure

[Part 2 Model port guideline]

- Selection of priority ports
- Establishment of particular guideline for security management at each port

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

- Funding plan for operation and management of security system and facilities.

[Part 3 Overall Strategy]

- Overall strategy for security management at international public ports
- Establishment of operation and management manual of security system and facilities

(4) Formulation of Basic Plan and Design for Selected Ports

- Vulnerability Assessment
- Basic plan and design of security system and facilities
- Project cost estimates including costs for operation and management of the system and facilities

(5) Recommendation of Education and Training Program

- Review and assessment of existing security training program
- Establishment of programs and curriculums of security training

5. STUDY SCHEDULE

The Study shall be carried out in accordance with the attached tentative study schedule as shown in ANNEX –II.

6. REPORTS

Reporting shall be arranged as follows:

- * Notice: Security is a kind of confidential matter, and therefore some information must not be open. Some reports shall be handled as CR (closed materials and/or data) by the GOI side's request.

(1) Inception Report (50 copies)

to be submitted at the commencement of the Study to confirm objectives, scope, method and schedule of the Study

(2) Progress Report (50 copies)

to be submitted at the end of the first work in Indonesia containing the provisional outcome of review and analysis of the present conditions related to the Study.

(3) Interim Report (50 copies)

to be submitted at the commencement of the second work in Indonesia containing the future trend related to the Study, and provisional outcome of policy for development of ports in project area

(4) Draft Final Report (50 copies)

to be submitted at the commencement of the third work in Indonesia containing the result of the Study. The authorities concerned to the Study in Indonesia will provide written comments in English within one month after receiving the report.

(5) Final Report (50 copies)

to be submitted within two months after receiving the written comments from the Indonesia side on preceding Draft Final Report.

7. UNDERTAKINGS OF GOI

(1) To facilitate smooth implementation of the Study, the GOI shall take necessary measure:

- To permit the members of the Japanese Study Team (hereinafter referred as "the Team") to enter, leave and sojourn in the Republic of Indonesia for the duration of their assignment therein, and exempt them from foreign registration requirements and consular fees;

To exempt the members of the Team from taxes, duties, fees and any other charges on equipment, machinery and other materials brought into and out of the Republic of Indonesia for the implementation of the Study;

- To exempt the members of the Team from income taxes and charges of any kind imposed on or in connection with any emoluments or allowance paid to the members of the Team for their services in connection with the implementation of the Study;
- To provide necessary facilities to the Team for remittance as well as utilization of the funds introduced into the Republic of Indonesia from Japan in connection with the implementation of the Study.

(2) GOI shall bear claims, if any, against the members of the Team resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with, the discharge of their duties in the implementation of the Study, except when such claims arise from gross negligence or willful misconduct on the part of the members of the Team.

(3) The Directorate General of Sea Communication, Ministry of Communications, GOI shall, at its own expense, provide the Team with the followings, in cooperation with other organizations concerned:

- Security-related information on as well as measure to ensure the safety of the Team;



- Information on as well as support in obtaining medical service, available data and information related to the Study including aerial photographs and maps;
- Counterpart personnel;
- Suitable office space with necessary equipment and furniture in Jakarta;
- Credentials or identification cards; and
- Appropriate number of vehicles with drivers, and boats with operators.

8. UNDERTAKINGS OF JICA

For the implementation of the Study, JICA shall take the following measures:

1. To dispatch, at its own expense, the Team to Republic of Indonesia; and
2. To pursue technology transfer to the Team to Indonesian counterpart personnel in the course of the Study.

9. OTHERS

JICA and GOI shall consult with each other in respect of any matter that may arise from or in connection with the Study.

This Scope of Work will in effect after JICA Director Board's approval.

ANNEX I Study Area (Indonesian Strategic 25 (Twenty Five) Ports)

ANNEX II Study Schedule

6

45
/

ANNEX-I

Study Area INDONESIAN STRATEGIC 25 (Twenty Five) Ports

Port	State	Port	State
Lhokseumawe※	Aceh	Benoa	Bali
Belawan	North Sumatra	Kupang	East Nusa Tenggara
Teluk Bayur	West Sumatra	Pontianak	West Kalimantan
Dumai	Riau	Balikpapan	East Kalimantan
Pekanbaru	Riau	Samarinda	East Kalimantan
Tanjung Pinang	Riau	Banjarmasin	South Kalimantan
Batam	Riau	Bitung	North Sulawesi
Palembang	South Sumatra	Makassar	South Sulawesi
Panjang	Lampung	Ambon※	Maluku
Tanjung Priok	DKI Jakarta	Sorong※	Papua
Tanjung Emas	Central Java	Biak※	Papua
Tanjung Perak	East Java	Jayapura※	Papua
Banten/Bojonegara※※	Banten		

※ For the safety reason, it is difficult for Japanese Nation to visit these area

※ ※ No existing Port (Planning stage)

⑥
4
7

ANNEX-II

Study Schedule: The Study on the Port Security Enhancement Program of Major Indonesian Trade Ports																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
Study																				
In Indonesia																				
In Japan																				
Reports																				


 L. S. V.

付属資料 3 調査団構成

インドネシア国主要貿易港保安対策強化計画調査

The Study on the Port Security Enhancement Program of Major Indonesian Trade Ports

No.	Name	Job Title	Occupation	Period (Arr.-Dep.)
1	戸塚 真治 TOTSUKA Shinji /Mr.	総括/団長 Team Leader	JICA インドネシア事務所次長 Deputy Resident Representative JICA Indonesia Office	Oct.4.2004 -Oct.12.2004
2	竹内 博史 TAKEUCHI Hiroshi/ Mr.	計画管理 Project Coordinator	JICA インドネシア事務所 Assistant Resident Representative JICA Indonesia Office	Oct.4.2004 -Oct.12.2004
3	斎藤 純 SAITO Jun F /Mr.	港湾保安政策 Port Security Policy	国土交通省港湾局 港湾情報化推進室長 Director, Port ITC Promotion Office, Port Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transportation	Oct.3.2004 -Oct.12.2004
4	岡島 達男 OKAJIMA Tastuo / Mr.	港湾保安脆弱性評価 Port Security Vulnerability Assessment	国土交通省関東地方整備局港 湾空港部 Port and Airport Dep., Kanto Regional Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transportation	Oct.3.2004 -Oct.12.2004
5	浅井 正 ASAI Tadashi /Mr.	港湾保安脆弱性調査 Port Security Vulnerability Survey	国土交通省中国地方整備局港 湾空港部 Port and Airport Dep., Chugoku Regional Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transportation	Oct.3.2004 -Oct.20.2004
6	佐瀬 攻 SASE Osamu /Mr.	港湾保安計画 /保安設備整備 Port Security Planning/ Security Equipment	オ-ピ-シ-株式会社 OPC Co. LTD	Oct.3.2004 -Oct.22.2004

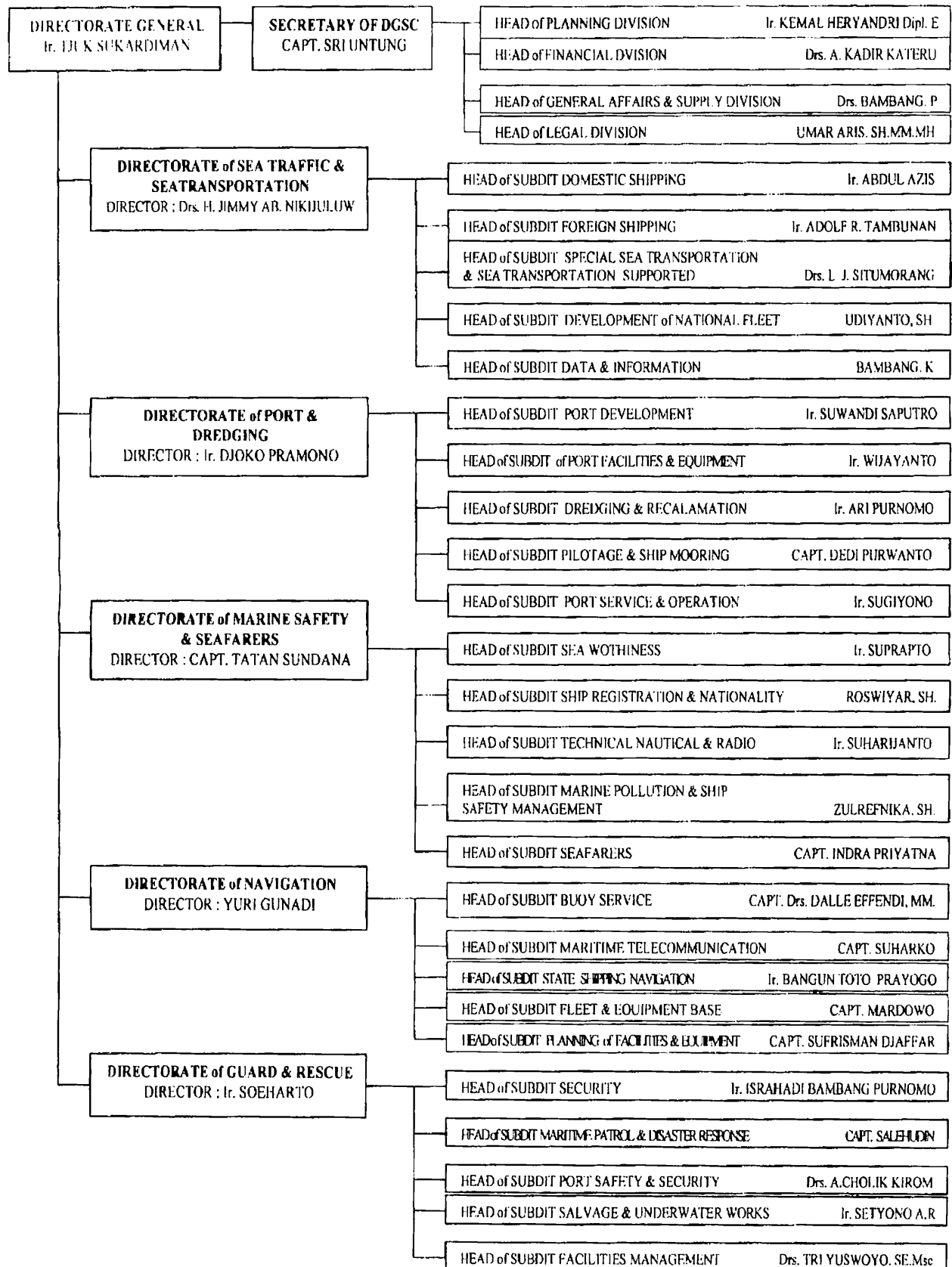
付属資料 4 調査スケジュール

主要貿易港保安対策強化計画調査事前調査

日程	総括 計画管理(戸塚・竹内、JICA事務所)	港湾保安政策 資藤純、国土交通省)	脆弱性評価 岡島達男、国土交通省)	脆弱性調査 浅井正、国土交通省)	港湾保安設備(佐瀬攻、OPC)	港湾管理運営 朱定)
10/3			成田ーシンガポール	成田-シンガポール	成田ージャカルタ	成田ージャカルタ
4	大使館・JICA事務所表敬 海事総局表敬・協議	大使館・JICA事務所表敬 海事総局表敬・協議	海上保安担当者聞取シンージャカルタ	海上保安担当者聞取シンージャカルタ	大使館・JICA事務所表敬 海事総局表敬・協議	大使館・JICA事務所表敬 海事総局表敬・協議
5	海事総局協議	同左	同左	同左	同左	同左
6	PELINDO 2ヒアリング及びTjプリオク港調査	同左	同左	同左	同左	同左
7	Tjプリオク港JICT/KOJA調査及びスラバヤ移動	同左	同左	同左	同左	同左
8	PELINDO 3ヒアリング及びスラバヤ港調査、ジャカルタ移動	同左	同左	PELINDO 3ヒアリング及びスラバヤ港調査	同左	PELINDO 3ヒアリング及びスラバヤ港調査、ジャカルタ移動
9	資料整理	同左	同左	スラバヤ港追加調査	同左	資料整理
10	ミニッツ及びSW案検討	同左	同左	マカッサール移動	同左	ミニッツ及びSW案検討
11	ミニッツ案協議	ミニッツ案協議	ミニッツ案協議	PELINDO 4ヒアリング	同左	保安計画認定機関調査
12	ミニッツ署名・大使館事務所報告	ミニッツ署名・大使館事務所報告 帰国	同上・大使館事務所報告 帰国	マカッサール港調査/ジャカルタへ	同左	保安計画認定機関調査
13	保安計画認定機関調査、教育訓練機関聞取り			ベラワン移動/PELINDO1ヒアリング	同左	同左
14				ベラワン港調査	同左	同左
15				ドゥマイ港調査	同左	同左
16				ジャカルタ移動/Tjプリオク港調査	同左	同左
17				団内打合	同左	同左
18				船社、港湾関係企業、警備会社調査	PELINDO2ヒアリング	船社、港湾関係企業、警備会社調査
19	海事総局報告・協議			海事総局報告・協議	同左	同左
20	大使館・JICA事務所報告			大使館・JICA事務所報告 帰国	スマラン移動/スマラン港調査	同左
21					スラバヤ移動/PELINDO3ヒアリング	同左
22					PELINDO3ヒアリング/ジャカルタ移動・JICA事務所報告	同左
23					帰国	帰国
24						

付属資料 5 :Organization Chart of DGSC 海運総局組織図)

ORGANIZATION CHART OF DGSC



付属資料 6 :各港湾港勢表

PELINDO別貨物量

Tanjung Priok Port

Cargo Throughput (Total)

unit; ton

Year	International		Domestic	
	Export	Import	Outward	Inward
1997	934,402	11,767,217	3,618,528	11,719,692
1998	3,799,705	7,537,972	2,982,896	10,700,137
1999	4,884,995	8,392,965	3,192,835	10,203,951
2000	5,239,703	9,445,562	4,269,769	12,677,459
2001	5,208,969	10,846,549	4,339,334	12,579,993
2002	4,440,417	11,813,315	5,227,419	14,123,243
2003	4,329,251	11,327,570	3,807,080	13,846,718

Cargo Throughput (Container)

Year	Ton	Box		
1997	2,141,186	214,094		
1998	1,646,300	170,531		
1999	2,656,997	231,613		
2000	4,620,373	330,981		
2001	2,279,859	204,564		
2002	5,622,806	480,615		
2003	7,390,707	621,146		

Ship Calls

unit; ships

Year	International		Domestic	
	Total Ships	Total GT	Total Ships	Total GT
1997	4,916	49,567,765	10,221	24,940,044
1998	4,536	49,502,144	9,577	24,564,261
1999	4,669	53,396,166	10,138	26,126,150
2000	5,117	57,584,503	11,264	28,835,374
2001	5,363	59,917,834	11,705	29,366,980
2002	4,906	58,750,636	11,416	34,426,579
2003	4,657	56,888,950	10,980	32,085,674

Passenger

unit; persons

Year	International		Domestic	
	Out	In	Out	In
1997	69,975	70,368	285,236	359,862
1998	2,761	3,194	496,340	503,685
1999	693	639	822,171	804,687
2000	-	-	839,838	832,082
2001	218	218	814,614	894,318
2002	-	-	712,340	720,671
2003	-	-	418,713	416,399

Belawan Port

Cargo Throughput (Total)

unit ; ton

Year	International		Domestic	
	Export	Import	Outward	Inward
1997	-	-	-	-
1998	2,111,084	1,030,315	1,214,850	4,707,889
1999	2,452,834	1,548,845	1,237,012	4,250,188
2000	2,830,044	1,533,722	642,119	5,523,014
2001	3,189,079	1,625,679	677,623	5,916,010
2002	3,665,220	1,837,096	615,402	6,288,688
2003	-	-	-	-

Cargo Throughput (Container)

unit ; TEU

Year	International		Domestic	
	Export	Import	Outward	Inward
1997	-	-	-	-
1998	0	0	0	0
1999	0	0	0	0
2000	0	0	0	0
2001	0	0	0	0
2002	0	0	0	0
2003	-	-	-	-

Ship Calls

International

Domestic

unit ; ships

Year	International		Domestic	
	Out	In	Out	In
1997	-	-	-	-
1998	1,732	731	492	1,578
1999	2,275	919	533	1,721
2000	2,514	871	496	2,068
2001	2,668	942	488	2,359
2002	2,144	842	367	2,473
2003	-	-	-	-

Passenger

International

Domestic

uni ; persons

Year	International		Domestic	
	Out	In	Out	In
1997	-	-	-	-
1998	72,359	76,673	103,704	96,646
1999	94,270	72,132	319,493	247,185
2000	113,708	97,595	390,831	308,095
2001	111,291	123,757	326,946	280,110
2002	108,490	119,187	258,006	230,979
2003	-	-	-	-

Dumai Port

Cargo Throughput (Total)

unit; ton

Year	International		Domestic	
	Export	Import	Outward	Inward
1997	-	-	-	-
1998	17,614,106	303,663	18,981,014	1,636,776
1999	20,185,414	496,024	17,585,193	2,055,453
2000	19,261,784	329,957	17,206,836	2,059,937
2001	19,904,323	313,406	15,404,360	2,411,332
2002	18,060,996	376,105	13,727,094	2,748,723
2003	-	-	-	-

Cargo Throughput (Container)

International

Domestic

unit; TEU

Year	International		Domestic	
	Export	Import	Outward	Inward
1997	-	-	-	-
1998	0	137	231	117
1999	8	40	6	64
2000	0	160	21	39
2001	0	30	43	56
2002	0	86	29	42
2003	-	-	-	-

Ship Calls

unit; ships

Year	International		Domestic	
	Out	In	Out	In
1997	-	-	-	-
1998	65	20	0	1,687
1999	80	28	0	1,724
2000	89	21	0	2,185
2001	0	11	0	2,213
2002	78	0	0	741
2003	-	-	-	-

Passenger

unit; persons

Year	International		Domestic	
	Out	In	Out	In
1997	-	-	-	-
1998	92,319	154,587	231,153	217,088
1999	110,820	138,711	250,693	236,604
2000	141,944	151,370	278,856	279,811
2001	177,033	143,727	314,835	322,344
2002	209,604	188,928	351,610	262,387
2003	-	-	-	-

Tanjung Emas Semarang Port

Cargo Throughput (Total)

unit; ton

Year	International		Domestic	
	Export	Import	Outward	Inward
1997	-	-	-	-
1998	-	-	-	-
1999	-	-	-	-
2000	228,754	456,449	255,088	1,970,378
2001	217,062	547,027	233,734	2,011,335
2002	275,228	412,348	228,449	2,496,620
2003	187,904	617,657	217,554	2,310,951

Cargo Throughput (Container)

unit; TEU

Year	International		Domestic	
	Export	Import	Outward	Inward
1997	-	-	-	-
1998	-	-	-	-
1999	-	-	-	-
2000	-	-	-	-
2001	148,361	124,250	-	-
2002	175,092	139,979	-	-
2003	175,331	148,067	-	-

Ship Calls

unit; ships

Year	International		Domestic	
	Total Ships	Total GT	Total Ships	Total GT
1997	-	-	-	-
1998	-	-	-	-
1999	-	-	-	-
2000	793	7,614,932	3,807	7,611,006
2001	902	8,701,400	3,996	8,423,689
2002	919	10,794,570	4,527	9,425,530
2003	776	9,717,998	4,185	9,374,949

Passenger

unit; persons

Year	International		Domestic	
	Out	In	Out	In
1997	138,379	144,027	-	-
1998	164,321	165,750	-	-
1999	246,207	252,438	-	-
2000	261,418	262,007	-	-
2001	295,096	269,850	-	-
2002	254,310	266,075	-	-
2003	-	-	-	-

Tanjung Perak Port

Cargo Throughput (Total)

unit; ton

Year	International		Domestic	
	Export	Import	Outward	Inward
1997	721,179	4,989,575	4,192,784	6,497,501
1998	1,280,426	4,740,562	3,401,137	5,571,680
1999	1,025,072	4,918,367	2,939,263	6,090,257
2000	1,040,963	4,684,743	2,602,858	5,625,109
2001	985,668	5,283,474	2,587,194	6,271,239
2002	1,143,621	4,517,279	3,222,257	6,968,848
2003	597,110	3,934,390	2,246,185	5,345,057

Cargo Throughput (Container)

unit; TEU

Year	International		Domestic	
	Export	Import	Outward	Inward
1997	273,386	237,841	29,972	29,955
1998	350,223	304,688	38,394	38,374
1999	426,688	371,211	46,777	46,753
2000	454,289	395,192	49,800	49,774
2001	415,713	361,663	45,574	45,550
2002	443,765	386,068	48,649	48,624
2003	469,421	408,388	51,462	51,425

Ship Calls

unit; ships

Year	International		Domestic	
	Unit	GT	Unit	GT
1997	4,679	16,980,478	10,630	37,296,857
1998	4,093	14,440,937	10,472	34,506,305
1999	4,001	16,966,701	10,284	35,309,802
2000	4,949	24,604,394	9,543	31,210,200
2001	2,423	28,743,418	13,246	32,993,756
2002	2,141	26,492,298	14,327	39,992,798
2003	1,963	26,786,945	13,661	38,396,566

Passenger

unit; persons

Year	International		Domestic	
	Out	In	Out	In
1997	-	-	511,945	485,789
1998	-	-	665,868	667,017
1999	-	-	831,130	870,218
2000	-	-	869,370	923,138
2001	-	-	822,506	917,674
2002	-	-	687,945	640,415
2003	-	-	615,796	527,950

Makassar Port

Cargo Throughput (Total)

unit; ton

Year	International		Domestic	
	Export	Import	Outward	Inward
1997	653,772	490,356	1,316,482	3,385,973
1998	646,629	481,844	1,052,241	2,745,672
1999	669,431	488,691	1,106,932	2,955,544
2000	923,687	628,668	1,600,108	3,200,552
2001	1,528,006	496,684	1,746,641	3,258,414
2002	1,028,576	620,797	2,107,810	3,665,649
2003	1,138,219	637,017	2,487,163	4,016,075

Cargo Throughput (Container)

unit; TEU

Year	International		Domestic	
	Export	Import	Outward	Inward
1997	10,401	2,003	64,580	65,984
1998	8,813	824	51,196	51,222
1999	8,560	177	55,733	64,544
2000	10,682	41	70,793	83,435
2001	10,167	1,035	78,353	87,861
2002	7,671	2,318	95,631	101,865
2003	8,604	1,536	107,218	114,796

Ship Calls

unit; ships

Year	International		Domestic	
	Out	In	Out	In
1997	-	405	-	5,092
1998	-	338	-	4,351
1999	-	272	-	4,191
2000	-	355	-	4,783
2001	-	418	-	4,915
2002	-	367	-	5,403
2003	-	309	-	5,080

Passenger

International

Domestic

unit; persons

Year	International		Domestic	
	Out	In	Out	In
1997	464,017	338,817	462,246	337,048
1998	652,541	456,079	651,264	454,802
1999	-	1,019	799,726	556,890
2000	-	370	721,655	535,898
2001	-	-	645,875	537,329
2002	-	-	613,897	516,612
2003	-	-	478,537	386,990

財務資料

Pelindo I

単位: 百万 Rp.

	2002	2003
営業収入		
港湾収入	158,293	225,873
その他収入	82,533	15,638
小計	240,826	21,511
営業支出	72,293	66,402
営業損益	168,533	175,109

Pelindo II

単位: 百万 Rp.

	2002	2003
営業収入		
港湾収入	1,090,473	1,206,490
小計	1,090,473	1,206,490
営業支出		
人件費	143,481	168,260
維持費	86,172	69,644
物品費	68,320	78,020
運営費	232,479	269,992
雑費	132,554	149,586
その他	105,602	99,696
小計	768,608	835,198
営業損益	321,865	371,292
営業外損益	-109,730	-26,798
税引後利益	384,914	496,521

Pelindo III

単位: 百万 Rp.

	2002	2003
営業収入	196,655	234,471
営業支出		
人件費	20,127	25,122
維持費	8,006	6,658
物品費	18,880	22,978
運営費・その他	40,614	78,386
小計	87,627	133,144
営業損益	109,028	101,326
営業外損益	7,176	-1,108
税引後利益	-	-

Tg. Emas Semarang

単位: 百万 Rp.

	2003
営業収入	
港湾収入	46,335
その他収入	2,151
小計	48,486
営業支出	31,264
営業損益	17,222

付属資料 7 :質問状回答

【質問状の回答】 提出済資料については別途事務所保管とする。

	PELINDOIII タンジュンペラ港	PELINDOIV マカッサル港	PELINDO I ベラワン港	PELINDO I ベラワン港	PELINDO I ドマイ港	PELINDO II タンジュンプリオク港	PELINDOIII タンジュンマスマラン港	PELINDOIII タンジュンマスマラン港					
Q1: 港湾管理者	タンジュンペラ港事務所	マカッサル港事務所	ベラワン港事務所	ベラワン港事務所	ドマイ港事務所	タンジュンプリオク港事務所	タンジュンマスマラン港事務所	タンジュンマスマラン港事務所					
Q2: 組織図	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済					
Q3: 保安に関する管理・運営体制													
PFSSOの名前 保安要員の数	Mr. SLAMET SEIYO W 69 (PELINDOの数のみ)	Mr. DJORO PURNOMO 300 (PELINDO 56, 沿岸警備隊 44, 警察 200)	Mr. HARRY PARDEDE 24 (PELINDOの数のみ)	Mr. MAX SURENTU 49 (PELINDOの数のみ、沿岸警備隊と共同実施)	Mr. SARJONO SUSANDR, SE (予定) 22 (PELINDOの数のみ、沿岸警備隊と共同実施)	Mr. MULYADI 100 (PELINDOの数のみ。16名のPFSSOを含む。100名の沿岸警備隊・警察職員と共同実施)	Drs. Ec.Harwiyono,MM 27 PELINDOの数のみ。GAMATとKPLPと共同)	Mr. Gatot Suprijono,SE,MM 23					
組織図	資料提出済	データなし	データなし	データなし	データなし	資料提出済	資料提出済	資料提出済					
Q4: 財務状況	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済						
Q5: 貨物取扱量、入港隻数、旅客乗数	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済	資料提出済	691隻、323.398 TEUS(2003年)					
Q6: 保安対策の対象となるターミナルの状況													
ターミナル名	JAMURAD埠頭及びVTARA埠頭	HATTA埠頭 (コンテナ)	SOEKARNO埠頭 雑貨及び旅客	SOEKARNO埠頭 雑貨及びサイロ雑貨	石油	BELAWAN港コンテナターミナル	BELAWAN港多目的ターミナル	DUMAI港多目的ターミナル (コンテナ)	DUMAI港雑貨ターミナル	DUMAI港旅客ターミナル	TANJUNG PRIOK港	SAMUDERAターミナル	コンテナターミナル
水深	-9m LWS	-12 m	-9 m	-9 m		-12 m	-9.5 m	12m	6m,7m	-2.5 m	5m, 12m	8 m	10 m
延長	1200 m	850 m	350 m	150 m		500 m	1,670 m	400m	346m	10 m	7,737 m	605 m	495 m
面積	24,303 m2	11.6 ha	0.6 ha (ターミナルビルと前面のwharfのみ、駐車場含まず)	6.4 ha		94,600 m2	15,583 m2 (11バース)	(20m程度の幅の沖出し、棧橋形式)	(20m程度の幅の沖出し、棧橋形式)	(浮き棧橋と旅客船ターミナル(建設中))	478,020 m2		140,900 m ²
就航航路	アジア、アフリカ、豪州、米国	シンガポール、バングラデシュ、日本、豪州、韓国、ベトナム				シンガポール、マレーシア、ア、香港、韓国、イラク	マレーシア、シンガポール	インド、欧州			シンガポール、マレーシア、中国、韓国、中東(キプロス、ギリシャ)、イラン、インド等	シンガポール、マレーシア、中国、日本、韓国、ベトナム	シンガポール、マレーシア、日本、台湾、香港
取扱貨物	銅線、パルプ、鉄くず、砂糖	ココア、クリンカーセメント、木材、小麦粉、小麦粉 (家畜の飼料用)				雑貨 (木材、機械、工業製品、化学製品、炭(ヤシ殻))	化学製品、雑貨	ヤシ殻 (砕いて燃料として使う)、CPM(バームオイル)			輸出:コンテナ、雑貨 輸入 :ドライバルク 砂糖、米、衣類、危険物、くず鉄	木材、機械、パルプ、砂糖、鉄くず	加工食品、木材、雑貨
旅客乗降数	なし	なし	なし	なし	なし	なし	700	なし	なし	なし	305,391	なし	なし
内貿貨物の取扱平面図	なし	あり	あり	(1997年以前は月1回就航)	あり	なし	(国内旅客数 2,450)	あり	あり	あり	(国内旅客数 567,012)	あり	あり
Q7: 保安対策の現状													
1) SOLAS対応としてこれまでにに行った内容													
	泊地・錨地の保安の確保(特に不審な人物、貨物、爆発物への対策)	まだPFSAを実施していないため)				1. パトロールの強化 2. 機器の整備 警笛、ハンディ・トーカー、アルミニウム棒、金属探知器、手錠) 3. フェンスの設置 4. 監視カメラの設置	特になし まだPFSAを実施していないため)				港湾区域への出入り管理(IDカード入 3つのゲートがあり、車輛及び人の出入りについてチェックしている。 フェンス等なし 輸出:コンテナ、雑貨 輸入 :ドライバルク 砂糖、米、衣類、危険物、くず鉄 Q 5の添付資料を参照	シンガポール、マレーシア、中国、韓国、中東(キプロス、ギリシャ)、イラン、インド等	コンテナ積載のシャシの出入りはゲートNo.4のみを使用しており、更にコンテナミナルに入る際にはTPKS専用のゲートで貨物についてはMirror Test及びMeta Detectorチェックが行われ、人についてID-Cardでチェック。
2) 保安機器の設置状況													
フェンス及び忍び返し	3 m 忍び返し1.9 m	2.5 m (line 1-2, 忍び返し含む) 3.0 m (Line 2-3, 忍び返し含む) 2.5 m (line 1-2, 忍び返し含む) 24時間常駐のため扉なし (line 2-3)	なし	なし	なし	2.55 m (忍び返し含む) 3.00 m (with wire/spike) (忍び返し含む)	2.5 m (忍び返し含む) 3.0 m (with wire/spike) (忍び返し含む)	3.0 m (忍び返しなし) 3.0 m (忍び返しなし) (忍び返しなし)	なし	なし	2.5 m (忍び返しを含む) (忍び返しを含む) フェンス等なし (警備員が常駐)	フェンスあり、2 m(忍び返しを含む)	フェンスあり、2 m(忍び返し含む)
ゲート及び忍び返し	--											ゲート 8 m (警備員常駐)	ゲート 7 m
監視カメラ	32台 139ヶ所	間隔 :40 m (CT) 高さ 20 m (CT)				間隔 :50 m 高さ 25 m	間隔 :40 m	間隔 :25 m (棧橋内) 間隔 :約 40 m intervals (内陸部)			207台 (間隔 :30-60m、高さ :10m)	40のLightはあるが、監視用カメラはなし	27のLighting Towerはあるが、監視用カメラはなし
3) アクセスコントロールの実施状況													
貨物の確認方法	目視及び金属探知器による確認	目視及び金属探知器による確認				貨物の無作為抽出検査	マニュアルにもとづき目視で確認	貨物の無作為抽出検査			配送票	ゲートにてチェック	港のゲートでチェックし、更にコンテナターミナルに入る際にチェック
旅客の確認方法	IDカード・入場目的の確認、入場制限	IDカード・入場目的の確認、入場制限				パトロール及び港が発行するIDカードで確認	X-線検査、スキャンニングによる確認	パトロール及び港が発行するIDカードで確認 (運転手については、マニュアル、カーナンバー、個人所有の身分証明書で確認)			入構許可証、IDカードドック、制限区域内、CT、VIP /訪問者)、無作為抽出調査(30%)	IDカード 入場目的の確認	IDカード
4) 警備体制													
警備員の数	52	56				24	152 (ゲート) 234 persons 234 (ゲートを含む全域)	22			Line 1: 100 人 Line 2: 84 人 (制限区域内) 職員による直営	27	23
警備員の所属	外部委託	外部委託				外部委託	外部委託	外部委託			職員による直営	職員による直営	職員による直営
指揮命令系統	港長 沿岸警備隊)	港長 沿岸警備隊)				PFSSO	PSO (沿岸警備隊)	PELINDO保安担当チーフ			タンジュンプリオク港PFSSO	GAMAT/KPLP	TPKSのPFSSO
5) 緊急連絡体制													
緊急連絡体制の有無 通信手段	あり ISPSコードに示す通り	なし ハンディトーカー、携帯電話、無線システム SROP (Coastal Radio Stationの略)をPELINDOが管理運営				あり ハンディトーカー	あり 無線システム (VHS) ハンディトーカー	あり ハンディトーカー、無線システム			あり 無線システム(VHF)、ハンディトーカーPSC、ハンディトーカー、電話	あり	あり ハンディトーカー、無線システム
Q8: 保安担当職員の研修・訓練													
実施実績	2004年9月21-22日開催のISPSコードワークショップに200名参加。	PFSSO: 6名がPERTAMINA社の研修コース(1週間)を受講 警備員: 陸軍の協力を得て毎年実施(1ヶ月間)				警備員 :毎年2名が警察の訓練コースに参加(期間 1ヶ月)	添付の通り	PFSSOの研修はまだ実施していない。 警備員: 沿岸警備隊、海軍、警察を講師に迎え3ヶ月毎に実施			PFSSOは6名がDGSC/RSOで研修。 警備員は、採用時警察アカデミーで訓練。以後、3-6ヶ月おきに訓練。	教育、訓練はPELINDO IIIで受ける SEMARANG港のPSOによる保安要員の訓練はまだ実施されておらず、近々実施	
Q9: 保安対策上の課題													
	設備 :保安警報/X線検査装置、フェンス・ゲート照明 システム :連絡体制、規則の整備 人員 :警備員数の不足 (詳細は、PFSAの結果を参照のこと)	設備 :パトロール用自動車、連絡体制 (監視カメラ、無線等)、水域の管理、金属探知器等 港内に物売りの人などが自由に出入りしている 200人程度。IDカード等は持っていない。 港内に物売り用のスペースを確保出来るほど十分な場所がないので、外に出てまらざるを得ない。	警備員が担務すべき知識 (保安監査のための研修) 監視カメラ、ハンディトーカー等の保安監視X線検査装置 (税関で所有しているが情報交換がなされていない) (爆発物が入っていても追加料金を払えば認めましょう。情報交換もな	道義的な意識 :人材開発 訓練と教育 設備の整備 :予算の制限	警備員が担務すべき知識 (保安監査のための研修) 保安監視装置 警察、沿岸警備隊、PELINDOの間の連絡体制が不十分であり、緊急連絡体制の構築が必要。 ハンディトーカー等の設備の不足。 警備員が22名しかいなく、増員が必要。					PFSPの策定は終わったが設備の整備が不十分(CCTV、連絡体制網(ハンディトーカー)、X線検査装置、金属探VTISが正常に動作していない。 出入り管理が有効に働いていない。 東端防波堤破損部から来襲する小型艇による不法行為。	予算が少なく十分な保安機材を整備出来ない。 保安要員の教育、訓練の充実と保安要員の確保		

付属資料 8 収集資料リスト

インドネシア国主要貿易港保安対策強化計画調査
収集資料リスト(1)

No	資料名	資料収集先
1	Statistik Indonesia 2003	JICA 事務所
2	Statistik Perhubungan 2002	JICA 事務所
3	タンジュン プリオク港,港湾保安設備設置位置図	Pelindo II
4	Port Facility Security	PT.Surveyor Indonesia
5	Profil Pelabuhan Tanjung Perak	Pelabuhan Indonesia III
6	Laporan Tahunan 2002	Pelabuhan Indonesia III
7	Port of Makassar	PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia IV Cabang Makassar
8	Pembentukan Komite Keamanan Pelabuhan(Port Security Committee) Di Pelabuhan Makassar	Pelindo IV
9	Annual Report Makassar Port	Pelindo IV
10	Sistem Pengamanan Fasilitas Pelabuhan (Implementasi ISPS-Code)	Pertamina
11	Peta Layout Ujung Baru & Citra di Pelabuhan Belawan	Cabang Pelabuhan Belawan
12	Laporan Tahunan 2002 (Annual Report 2002)	PT(Persero) Pelabuhan Indonesia I
13	Port of Belawan Information	PT(Persero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan
14	Port of Belawan Overview	PT(Persero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan
15	Existing Conditions of the Port	PT(Persero)Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai
16	Master Plan of Dumai Port	PT(Persero)Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai
17	Serba Data Tahun 2003	PT(Persero)Pelabuhan Indonesia Cabang Dumai
18	Economic Indicators July 2004	Badan Pusat Statistik Jakarta-Indonesia
19	Laporan Tahunan 2004	PT(Persero) Pelabuhan Indonesia II Indonesia Port Corporation II
20	Struktur Organisasi Keamanan Pelabuhan Cabang Tanjung Priok	Cabang Pelabuhan Tanjung Priok
21	Denah Lokasi Lampu Pen. Jalan Pelb. Tg. Priok	Cabang Pelabuhan Tanjung Priok
22	Data Operasional Pelabuhan Tg. Priok Tahun 1996 S/D Tahun 2004	Cabang Pelabuhan Tanjung Priok
23	Layout Plan	Cabang Pelabuhan Tanjung Priok
24	Layout Pelabuhan Tg. Emas Semarang	PT(Persero) Pelabuhan IndonesiaIII Tanjung Emas Semarang

インドネシア国主要貿易港保安対策強化計画調査
収集資料リスト(2)

No	資料名	資料収集先
25	Pemasangan Pagar dan Pintu Dorong Brc di Wilayah Pelabuhan Samudera	PT(Persero) Pelabuhan IndonesiaIII Tanjung Emas Semarang
26	Struktur Organisasi PT(Persero) Pelabuhan IndonesiaIII Cabang Tanjung Emas	PT(Persero) Pelabuhan IndonesiaIII Tanjung Emas Semarang
27	Jaringan Komunikasi Keamanan Pelabuhan Tanjung Emas-Semarang	PT(Persero) Pelabuhan IndonesiaIII Tanjung Emas Semarang
28	Cargo Data Tanjung Emas Semarang	PT(Persero) Pelabuhan IndonesiaIII Tanjung Emas Semarang
29	Laporan Keuangan per 31 Desember 2003 Setelah Koreksi Kantor Pusat	PT(Persero) Pelabuhan IndonesiaIII Cabang Tanjung Emas
30	Struktur Organisasi Terminal Petikemas Semarang	PT(Persero) Pelabuhan IndonesiaIII Terminal Petikemas Semarang
31	Data of Terminal Petikemas Semarang	PT(Persero) Pelabuhan IndonesiaIII Terminal Petikemas Semarang
32	Buku Laporan Tahunan Departemen Perhubungan Tahun 2002	Departemen Perhubungan Republik Indonesia

付属資料 9 理事会報告資料

(在外主管試行報告案件)

1. インドネシア国主要貿易港保安対策強化計画調査

- 1) 案件採択日 2004年8月19日
- 2) SW調査日程 2004年10月3日～10月23日
- 3) SW締結日 2004年10月12日
- 4) 本格調査公示予定 2004年12月中旬
- 5) 本格調査開始予定 2005年2月中旬



ジャカルタ港



2004. 9 ジャカルタ・豪大使館前爆弾テロ事件

(在外主管試行報告案件)

2. インドネシア国主要空港保安体制強化計画調査

- 1) 案件採択日 2004年8月19日
- 2) SW調査日程 2004年9月8日～11月10日

JICA側は事務所のみで対応し、調査は、先方と課題の整理をしつつ方針を固めていくこととし、時間をかけて対応したため、2ヶ月程度の時間を費やしたもの。

- 3) SW締結日 2004年11月10日
- 4) 本格調査公示予定 2004年12月中旬
- 5) 本格調査開始予定 2005年2月中旬



マッカサル空港 X線検査機が故障中

2つの開発調査の要請の背景

同時多発テロ以降、多発するテロ行為

インドネシア: 過去3回の爆弾テロ、テログループ
(Jamaah Islamiyah)の存在

一方、ASEANの中枢国であるインドネシアの安定と経済発展は東アジア全体の平和と繁栄に不可欠(インドネシア国別援助計画等)

→ インドネシア経済を支え、物資輸送や人流の拠点となる空港や港湾等の保安対策の重要性が従来以上に高まっている。



2002.10 パリ島爆弾テロ(病院搬送)



2003.8 ジャカルタマリriottホテル爆弾テロ



2004.9 ジャカルタ豪大使館前爆弾テロ

空港及び港湾における保安対策に関する世界的動向

2001.9.11 米国同時多発テロの発生以来、国際的に空港及び港湾の保安体制の整備が急務となっている。

空港関連	港湾関連
国際民間航空機関(ICA O)	国際海事機関(IMO)
シカゴ条約17付属書(航空保安)の改正	海上人命安全条約(SOLAS)の改正
・各国の保安政策の根幹となる国家航空保安計画の策定が明記される	・各港湾の保安状況の評価 ・港湾保安計画策定
・予防的保安と不法妨害行為への対応に関する国際標準の明確化	・認証のシステムの明確化
・各国の保安レベル均一化のためのICA Oによる国際監査及び改善勧告	保安体制整備の遅れは他国港湾で入港拒否等の措置が取られる可能性

我が国のこれまでの空港・港湾保安対策に関する協力状況

我が国はG8, ASEAN, APECなどの場で、テロ対策に資する国際協力(特にアジア地域)を表明

空港・港湾保安対策に関しては

- 1) インドネシアにおける我が国の無償資金協力(JICA調査2003年、事業実施2004年～)
緊急整備として、主要な7空港と3港湾を対象に、現有の機能低下した検査機器(X線検査機器や金属・爆発物検知器、CCTVなど)の交換整備



保安体制強化と人材育成に関する協力要望あり → 開発調査要請へ

- 2) インドネシアを皮切りとした、東南アジア6カ国における港湾保安セミナーの開催(JICA専門家現地活動等の活用、国土交通省による講師派遣の連携)

インドネシア(2004. 3)

フィリピン(2004. 6)

ベトナム(2004. 6)

ミャンマー(2004. 7)

カンボジア(2004. 7)

(内容)

改正SOLAS条約の解説、
日本における取り組みの紹介
など



無償供与予定X線検査機材(イメージ)

インドネシアにおける空港・港湾保安対策の課題

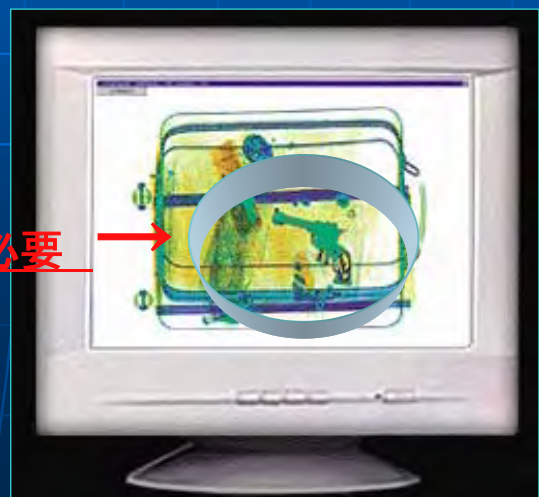
空港:

ICAO監査結果への対応が必要、国家航空保安計画および各空港保安計画の修正整備が必要だが、ノウハウがない

港湾:

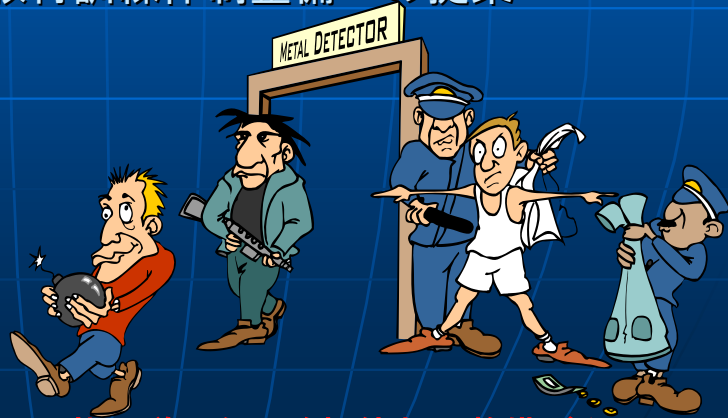
港湾保安計画の策定認証、IMOへの届出が必要だが、そのためのノウハウがない

機材は検知まで、監視と対応の体制が必要



空港と港湾の保安対策強化のための協力

- 空港、港湾それぞれが要求されている世界標準に対応する体制整備への協力
- 空港及び港湾の保安計画策定及びその実施体制、脆弱性の評価体制のあり方を提案すること（緊急改善の必要なものについては円借款等の提案も含む）
- 空港・港湾の保安要員の教育訓練体制整備への提案



抜け道のない監視体制の整備が必要

空港保安開発調査の構成内容

本調査の概要

調査規模 約2.6億円(約52MM)

調査期間 2005年2月～2006年3月(14ヶ月間)

対象空港 インドネシア主要22空港

主な調査内容(目標とする成果)

- 改正後のICAO標準に対応した国家航空保安計画の策定への提言
- 各空港保安計画策定のためのマニュアル作り
 - ・10空港程度をモデル空港として空港保安計画を策定(JBIC 連携FS化を想定)
 - ・確実な監視体制の形成
 - ・異変に迅速に対応できる関係機関間の情報連絡体制
- 保安要員の訓練計画、カリキュラム策定
- これらの監察と脆弱性評価、保安計画の更新方策



主要22空港位置図(西インドネシア)



主要22空港位置図(東インドネシア)



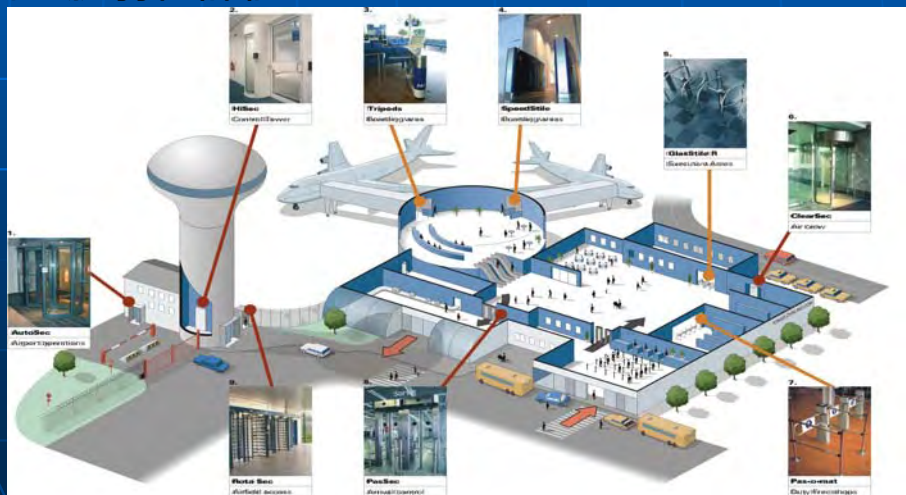
空港保安調査における調査実施体制



空港保安アウトプットイメージ

- ・国家航空保安計画によるインドネシア国内の空港保安の方針の明確化
- ・各空港の保安計画策定(イメージ図)
- ・保安要員の訓練育成体系の整備
- ・各空港保安計画の脆弱性評価

など



港湾保安開発調査の構成内容

本調査の概要

調査規模 約3.4億円(約81MM)

調査期間 2005年2月～2006年8月(19ヶ月間)

対象空港 インドネシア戦略25港湾(イ国の貿易振興政策で重点港に指定された港湾)

主な調査内容(目標とする成果)

- 国の港湾保安計画認定システムの改善(現況は明確な認定方針なし)
- 各港湾保安計画策定のためのマニュアル作り
 - ・10港湾程度をモデル港湾として港湾保安計画を策定(JBIC等との連携考慮)
 - ・確実な監視体制の形成
 - ・異変に迅速に対応できる関係機関間の情報連絡体制
- 保安要員の訓練計画、カリキュラム策定
- 脆弱性評価、保安計画の更新

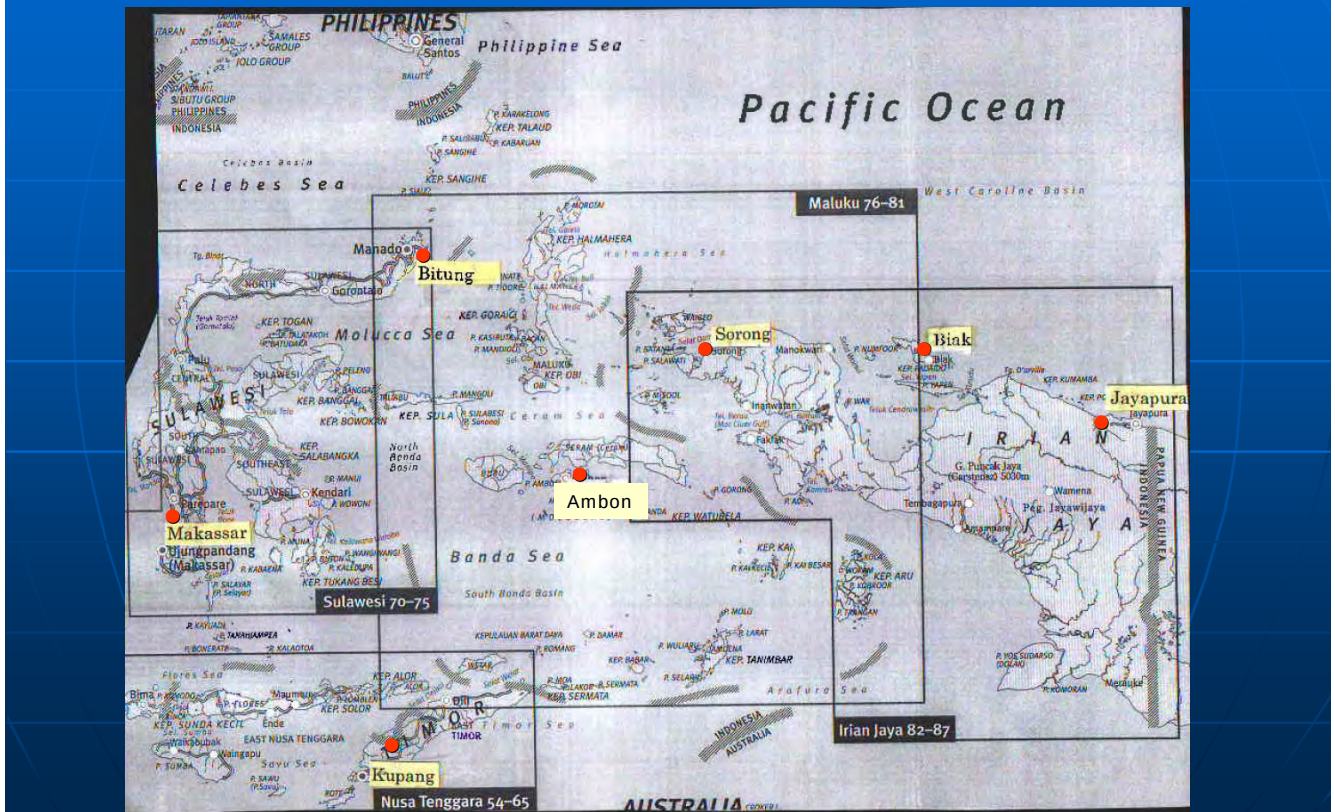
など



戦略25港湾位置図(西インドネシア)



戦略25港湾位置図(東インドネシア)



港湾保安調査における調査実施体制

- 教育カリキュラム形成
- 脆弱性評価・認証システム
- 運輸通信省 教育訓練庁
- 運輸通信省海運総局

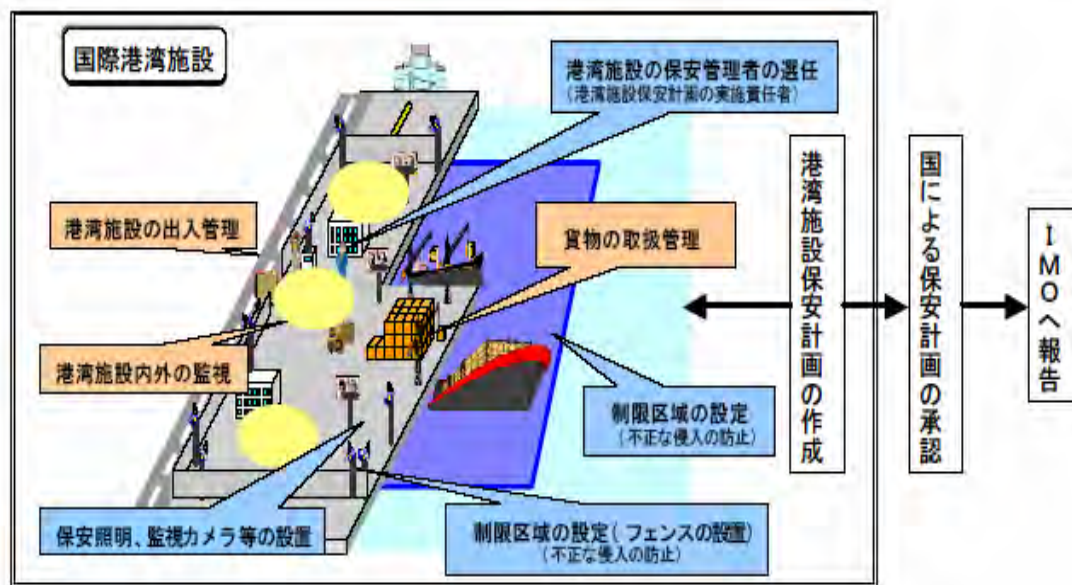
Steering Committee (Chair: 海運総局長(予定))

港湾管理会社

計画策定方策・実施・人材配置



港湾保安計画調査におけるアウトプットイメージ



港湾保安計画の策定

- 1) 保安責任者の選定
- 2) 出入場・貨物の監視・管理、危害行為に対応する体制
- 3) 保安施設機材の適正配置

→保安計画の認定

適正な実行