

**インドネシア国
港湾開発及び経営に関する
新しい官民協力戦略策定調査
事前調査報告書**

平成 20 年 12 月
(2008 年)

**独立行政法人国際協力機構
経済基盤開発部**

基盤

J R

08-062

**インドネシア国
港湾開発及び経営に関する
新しい官民協力戦略策定調査
事前調査報告書**

平成 20 年 12 月
(2008 年)

**独立行政法人国際協力機構
経済基盤開発部**

序 文

日本国政府は、インドネシア共和国政府の要請に基づき、同国の港湾開発及び経営に関する新しい官民協力戦略策定に係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致しました。

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、2008年7月20日から同年8月5日までの17日間（うち、官団員7月20日～7月29日）にわたり、当機構経済基盤開発部運輸交通・情報通信第1課長 竹内博史を団長とする事前調査団（S/W協議）を現地派遣しました。

調査団は本件の背景を確認するとともにインドネシア共和国政府の意向を聴取し、かつ現地調査の結果を踏まえ、本件調査に関するS/Wに署名しました。

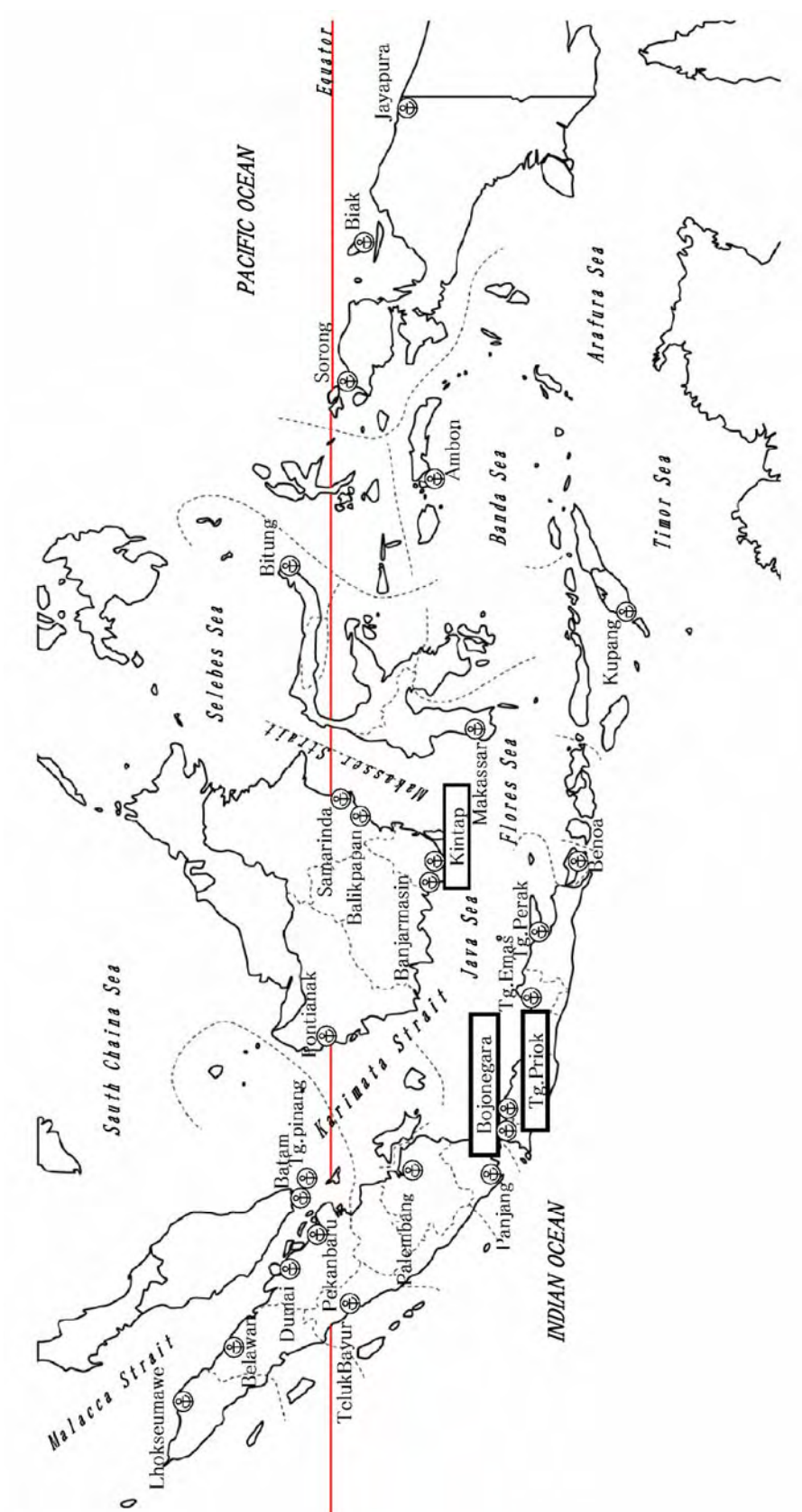
本報告書は、今回の調査を取りまとめるとともに、引き続き実施を予定している本格調査に資するためのものです。

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

平成20年12月

独立行政法人国際協力機構
経済基盤開発部長 **黒柳 俊之**

調査位置図及び戦略25港位置図





運輸省海運総局(DGST)表敬



港湾公社(PELINDO II)表敬



タンジュンプリオク港
上屋撤去した拡張予定地



ボジョネガラ港
コンテナターミナル



キンタップ地域
石炭積み出し用ベルトコンベア



M/M署名する団長

略 語 表

| 略 語 | 英 文 | 和 文 |
|----------|---|--|
| ADB | Asian Development Bank | アジア開発銀行 |
| ADPEL | Port Administration Office | 港湾管理事務所 |
| APL | APL Logistic | 民間物流企業 |
| BAPPEDA | Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Directory of Development Planning Board) | 地方開発庁 |
| BAPPENAS | Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Directory of Development Planning Board) | 国家開発計画庁 |
| BKPM | Badan Koordinasi Penanaman Modal (The Investment Coordinating Board) | インドネシア投資調整庁 |
| BLO | Build Lease Operate | 民間が建設、完工後所有権を公共へ移転。民間が施設のリースバックを受け運営するPFI事業手法の一つ |
| BOT | Build Operate and Transfer | 建設・運営・技術移転 |
| BPS | Badan Pusat Statistik (Statistics Bureau) | インドネシア中央統計局 |
| CMEA | Coordinating Ministry for Economic Affairs | 経済調整府 |
| DGRI | Directorate General of Regional Infrastructure | 地域インフラ局 |
| DGST | Directorate General of Sea Transportation | 運輸省海運総局 |
| EIRR | Economic Rate of Return | 経済的內部収益率 |
| FIRR | Financial Rate of Return | 財務的內部収益率 |
| F/S | Feasibility Study | 実現性調査 |
| GDP | Gross Domestic Product | 国内総生産 |
| GOI | Government of Indonesia | インドネシア政府 |
| GOJ | Government of Japan | 日本政府 |
| GRDP | Gross Regional Domestic Product | 地域内総生産 |
| HPH | Hutchinson Port Holdings | ハチソン社。ターミナル大手オペレーター |
| IIF | Indonesia Infrastructure Financing Facility | インドネシアインフラ基金 |
| IMF | International Monetary Fund | 国際通貨基金 |
| IPP | Infrastructure Policy Package | インフラ政策パッケージ |
| IRSDP | Infrastructure Reform Sector Development Program | インフラ改革セクター開発プロジェクト |
| INSA | Indonesian National Ship Owners Association | インドネシア船主協会 |

| | | |
|----------|---|-------------------|
| JBIC | The Japan Bank for International Cooperation | 国際協力銀行 |
| JETRO | Japan External Trade Organization | 日本貿易振興会 |
| JICA | Japan International Cooperation Agency | 国際協力機構 |
| JICT | PT. Jakarta International Container Terminal | ジャカルタ国際コンテナターミナル社 |
| JORR | Jakarta Outer Ring Road | ジャカルタ外周高速道路 |
| KADIN | Indonesia Chamber of Commerce and Industry | インドネシア商工会議所 |
| KBN | PT. Kawasan Berikat Nusantara | カワラン工業団地管理事務所 |
| KEPMEN | Keputusan Menteri (Ministerial Decree) | 大臣令 |
| KEPPRES | Keputusan Presiden (Presidential Decree) | 大統領令 |
| KKPPI | Komite Kebijakan Percepatan Pembangunan Infrastruktur (Committee on Policy for the Acceleration of Infrastructure Development) | 国家インフラ開発促進委員会 |
| M/M | Minutes of Meeting | 協議議事録 |
| MOF | Ministry of Finance | 財務省 |
| MOT | Ministry of Transportation | 運輸省 |
| MPW | Ministry of Public Works | 公共事業省 |
| MTI | PT. Multi Terminal Indonesia | ターミナル運営会社 |
| NCASM | National Coordinating Agency for Surveys and Mapping (BAKOSURTANAL) | 国土地理院 |
| ODA | Official Development Assistance | 政府開発援助 |
| PDF | Project Development Fund | プロジェクト開発基金 |
| PELINDO | PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia (Indonesia Port Corporation) | 港湾公社 |
| PERSERO | Perusahaan Perseorangan (Private Company) | 民間会社 |
| PMU | Project Management Unit | プロジェクト管理 |
| PPN | Pajak Pertambahan Nilai (Value Added Tax) | 付加価値税 |
| PPP | Public Private Partnership | 官民協調事業 |
| PROPENAS | Program Pembangunan Nasional (National Development Program) | 国家開発計画 |
| PSO | Public Service Obligation | 公共サービス提供 |
| PU | Kementrian Pekerjaan Umum (Ministry of Public Works) | 公共事業省 |

| | | |
|----------|---|-----------------|
| REPELITA | Rencana Pembangunan Lima Tahun (5-Years Development Plan) | 国家開発 5 力年計画 |
| RMU | Risk Management Unit, MOF | 財務省リスク管理委員会 |
| RPJMN | Rencana Pembangunan Jangka Menengah (Mid-Term National Development Plan) | 中期国家開発計画 |
| SIAP | Strategic Investment Action Plan | 戦略的投資行動計画 |
| S/W | Scope of Works | 実施細則 |
| TOR | Terms of Reference | 業務内容 |
| TPS | PT. Terminal Petikenas Surabaya | スラバヤコンテナターミナル会社 |
| WB | World Bank | 世界銀行 |

目 次

序 文

調査位置及び戦略25港位置図

写 真

略語表

| | |
|-----------------------------|----|
| 第1章 調査概要 | 1 |
| 1 - 1 要請の背景・経緯 | 1 |
| 1 - 2 調査の目的 | 1 |
| 1 - 3 調査団の構成 | 2 |
| 1 - 4 調査日程 | 2 |
| 1 - 5 主要面談者 | 3 |
| 1 - 6 団長所感 | 4 |
| 第2章 インドネシア国の港湾の現状と課題 | 7 |
| 2 - 1 インドネシア国の港湾の現状 | 7 |
| 2 - 2 港湾関連法制度及び改正海運法の内容 | 10 |
| 2 - 3 改正海運法の概要と影響 | 11 |
| 第3章 ケーススタディ港湾の現状と課題 | 14 |
| 3 - 1 タンジュンプリオク港の現状と課題 | 14 |
| 3 - 2 ボジョネガラ港の現状と課題 | 14 |
| 3 - 3 キンタップ地域石炭積み出し港の現状と課題 | 15 |
| 第4章 インドネシア国における官民協力政策の現状と課題 | 17 |
| 4 - 1 官民協力に関する政策、規則、制度 | 17 |
| 4 - 2 官民協力の推進体制 | 19 |
| 4 - 3 港湾における官民連携の事例 | 20 |
| 4 - 4 他ドナーの援助動向 | 21 |
| 4 - 5 官民連携における課題 | 22 |
| 第5章 本格調査への提言 | 23 |
| 5 - 1 調査の目標 | 23 |
| 5 - 2 調査対象地域 | 23 |
| 5 - 3 調査内容 | 23 |
| 5 - 4 調査工程 | 27 |
| 5 - 5 調査団員構成 | 27 |
| 5 - 6 調査実施上の留意事項 | 28 |
| 5 - 7 ローカル・コンサルタント | 30 |

付属資料

| | |
|---------------|----|
| 1 . 要請書 | 35 |
| 2 . M/M及U/S/W | 39 |
| 3 . 質問票回答結果 | 45 |
| 4 . 収集資料一覧 | 49 |
| 5 . 事前評価表 | 51 |
| 6 . 協議記録 | 55 |

第1章 調査概要

1-1 要請の背景・経緯

インドネシア共和国（以下、「インドネシア国」と記す）では、海上輸送が主要な輸送手段であるが、取扱貨物量が増加し続けるなか、港湾の絶対的な容量不足のために港湾混雑による物流停滞が深刻な問題となっており、インドネシア国での輸送の効率化を進めるためには港湾施設の整備が不可欠である。しかし、政府予算が十分でなく、これまでインドネシア国政府はJICAの協力のもと、「ジャカルタ大首都圏港湾開発計画調査」（2002～2003年）、「スラバヤ大都市圏港湾整備計画調査」（2006～2007年）などの個別港湾を対象とした開発調査を実施し、主要港湾の開発を進めようとしているが、円滑に進展していない状況である。このため政府予算だけでなく、民間資金を活用した整備の促進、運営の効率化が期待されている。JICT（ジャカルタ国際コンテナターミナル社：PT. Jakarta International Container Terminal）などの港湾施設運営への民間企業の参入は一部進んでいるが、インドネシア国政府に明確な規則等がないために、運営の独占による非効率性の温存、荷役料金の高止まりなどの弊害が発生している。さらに、主な港湾の運営管理は〔港湾公社PT.（Persero）Pelabuhan Indonesia（Indonesia Port Corporation）：PELINDO〕地域ごとに～の4公社が存在）が独占して行っており、独占による非効率性、不透明性なども指摘されている。このような状況を改善するために、インドネシア国政府は海運法（2008年4月）を改正し、半官半民組織であるPELINDOを見直し、今まで公共に限定していたコンテナターミナル等の公共港湾の開発及び経営の民間への開放を行い、民間資金導入の促進と競争原理の導入を進めることとしている。また本法により、従来PELINDOとの共同でのみしか認められていなかった港湾の運営管理における制約がなくなることになり、民間企業のより積極的な参入が期待されている。今後、官民がいかに連携・協力して、港湾の開発や管理、運営を行っていくか、改正海運法だけでは具体的な方向性が明確になっておらず、これらに関するガイドライン作成に対して要請を受けたものである。

1-2 調査の目的

本事前調査では、ジャカルタを中心としたコンテナ港湾と、カリマンタン島の石炭輸送港湾をモデル港に設定し、ケーススタディを通して政府と民間の役割の明確化・制度化を図ることを目的にしている。具体的には、港湾施設の所有のあり方、運営・維持管理での官民の役割分担の明確化を行い、港湾の安全を確保し、独占的な経営に陥らないように、適正な運営を行うための規制手法等の仕組みを考え、提言を行う。インドネシア国が経済基盤の根幹の一つである港湾整備の促進及び効率化を進め、民間投資を促し、競争の導入と持続的な発展を遂げることは、我が国の対インドネシア国別援助計画における「民間主導の持続的な成長」実現のための支援、特に経済インフラ整備援助方針に合致している。

今回の事前調査では、インドネシア国政府の要請に基づき、先方政府の要請確認、調査の範囲、内容、実施条件等を検討し、S/Wの協議・署名を行うことを目的とする。

1 - 3 調査団の構成

| 氏名 | 担当分野 | 所属・職位 | 調査期間 |
|-------|---------|------------------------------|------------------|
| 竹内 博史 | 総括 | 国際協力機構経済基盤開発部運輸交通・情報通信第一課長 | 2008年7月20日～7月30日 |
| 西尾 保之 | 港湾計画 | 国土交通省港湾局国際・環境課国際調整官 | |
| 岡村 京子 | 調査企画 | 国際協力機構経済基盤開発部運輸交通・情報通信第一課 職員 | |
| 佐瀬 攻 | 港湾管理/運営 | オーピーシー株式会社 | 7月20日～8月6日 |

1 - 4 調査日程

2008年7月20日～8月6日まで。

| 日順 | 月日 | 曜日 | 移動及び業務 | 宿泊地 |
|----|------|----|---|----------|
| 1 | 7/20 | 日 | 調査団員 東京 ジャカルタ | ジャカルタ |
| 2 | 7/21 | 月 | 午前；在インドネシア日本大使館及びJICAインドネシア事務所表敬 午後；JBICジャカルタ駐在員事務所表敬 運輸省海運総局長（DGST）表敬 DGST Kick off Meeting | ジャカルタ |
| 3 | 7/22 | 火 | 午前；DGSTミーティング（AM10:20-PM4:00） 午後；東京船舶（株）ヒアリング | ジャカルタ |
| 4 | 7/23 | 水 | 午前；国家開発計画庁（BAPPENAS）ヒアリング 午後；アジア開発銀行（ADB）ヒアリング、三菱商事ヒアリング | ジャカルタ |
| 5 | 7/24 | 木 | 午前；港湾公社（PELINDO） & ジャカルタ国際コンテナターミナル（JICT）ヒアリング 午後；ジャカルタ漁港及びカワラン工業団地管理事務所（KBN）ヒアリング ジャカルタ バンジャルマシン | バンジャルマシン |
| 6 | 7/25 | 金 | 午前；バンジャルマシン キンタップ 午後；KANPEL KINTAP & PT. PRIBUMI CITRA MEGAH UTAMAヒアリング | バンジャルマシン |
| 7 | 7/26 | 土 | 午前；バンジャルマシン ジャカルタ 午後；ボジョネガラ港視察 | ジャカルタ |
| 8 | 7/27 | 日 | 資料整理及び収集資料分析 | ジャカルタ |
| 9 | 7/28 | 月 | 午前；DGSTミーティング（S/W & M/M） 午後；APL Logisticsヒアリング | ジャカルタ |

| | | | | |
|----|------|---|---|-------|
| 10 | 7/29 | 火 | 午前；Risk Management Unit〔財務省（MOF）〕ヒアリング 公共事業省JICA専門家ヒアリング 午後；インドネシア船主協会（INSA）ヒアリング 官団員（竹内団長、西尾団員、岡村団員）帰国（30日朝成田着） | ジャカルタ |
| 11 | 7/30 | 水 | 資料整理及び収集資料分析 | ジャカルタ |
| 12 | 7/31 | 木 | 午前；ローカルコンサルタント調査 午後；ローカルコンサルタント調査 DGSTで資料の確認 | ジャカルタ |
| 13 | 8/1 | 金 | 午前；PELINDO で資料の確認、インドネシア中央統計局（BPS）にて資料収集 午後；DGSTで資料の確認及び質問票の確認 | ジャカルタ |
| 14 | 8/2 | 土 | 資料整理及び書類作成 | ジャカルタ |
| 15 | 8/3 | 日 | 資料整理及び書類作成 | ジャカルタ |
| 16 | 8/4 | 月 | 午前；DGSTで資料の確認及び質問票の確認 午後；ジャカルタ東部のブカシ、カラワンの工業団地視察 | ジャカルタ |
| 17 | 8/5 | 火 | 午前；DGSTで資料の確認及び質問票の確認 午後；JICAインドネシア事務所に帰国報告 コンサル団員 ジャカルタ 東京 | |
| 18 | 8/6 | 水 | コンサル団員成田着 | |

1 - 5 主要面談者

<インドネシア国側>

(1) 運輸省海運総局 (Directorate General of Sea Transportation : DGST)

Mr. Effendi Batubara Director General
Mr. A. Cholik Kirom Director of Port and Dredging
Ir. Kemal Heryandri
Ir. Chandra Irawan Head of Sub Directorate of Port Development
Ir. Harry Boediarto Head of Subdit of Port Engineering
Ir. Edityawirman
Ir. Ciptadi D. P.
Ir. Lollan Andy

(2) 国家開発計画庁 (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional : BAPPENAS)

Mr. Bastary Pandji Indra Director of Public Private Partnership Development

(3) 港湾公社〔PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia : PELINDO〕

Mr. Soepadi SW Marketing and Business Development Director

Mr. Sri Rahardjo PT. (Persero)Pelabuhan Indonesia
Mr. Kiki M. Hikmat PT. (Persero)Pelabuhan Indonesia

(4) ジャカルタ国際コンテナターミナル社 (PT. Jakarta International Container Terminal : JICT)

Mr. Derek J. Pierson President Director
Mr. Wisnu Pranoto Commercial Director

(5) APL (APL Logistic)

Mr. Riza Erivan Country Finance Controller

(6) Risk Management Unit [財務省 (Ministry of Finance : MOF)]

Mr. Maman Suhendra Subdivision of transportation Infrastructure Risk

(7) カワラン工業団地管理事務所 (PT. Kawasan Berikat Nusantara : KBN)

Ir. Eddy Marketing & Business Dev't Director
Mr. Agus Hendaridi General Manager
Mr. La Ode Hartono Marketing Manager

< その他 >

(1) アジア開発銀行 (Asian Development Bank : ADB)

Mr. Rehan Kausar Infrastructure Specialist

< 日本側 >

| | |
|--------|--------------------------------|
| 江原 一太郎 | 在インドネシア日本大使館 一等書記官 |
| 川上 泰司 | JICA専門家 (DGST) |
| 清水 純 | JICA専門家 (公共事業省 有料道路PPP) |
| 富谷 喜一 | JICAインドネシア事務所 次長 |
| 柿岡 直樹 | JICAインドネシア事務所 |
| 山口 みちの | JBICジャカルタ駐在員事務所 |
| 佐久間 武美 | 東京船舶株式会社 首席駐在員 |
| 新友 孝典 | 三菱商事 |
| 折下 定夫 | PCI (Jakarta Fishing Port常駐) |

1 - 6 団長所感

1 - 6 - 1 調査の背景と概要

2008年4月に改正された海運法において、インドネシア国の港湾及び関係主体は以下の責務を担うことが明確となった。

(1) 国は「国家港湾基本計画」を策定する。

(2) すべての港湾は上記国家計画ほか、州や地域のもつ空間計画を考慮して「港湾基本計画」を策定する。

(3) 港湾の管理者が設立される。

- ・港湾管理者は、港湾基本計画策定、港湾施設や航行援助施設等の整備維持、料金の決定を行う。

(4) 商業ベースのサービスは、港湾管理者の許可のもと、港湾ビジネス企業が行う。

今回の調査では、インドネシア国側は商業港について防波堤、航路、標識などは政府が整備し、岸壁、用地、ガントリークレーン等は民間が整備すべきものとの見解を示した。

(5) 特定目的（エネルギー、鉱工業、造船、林業など）のために港湾ビジネス企業は専用の特別ターミナルを整備することができる。

- ・特別の場合を除き、公共の用に使用することはできない。
- ・国家港湾基本計画と整合し、港湾管理者からの免許取得を行うこと。
- ・許可を得た運営を行わなくなった場合には政府への譲渡等を行う。

上記の法改正により、従前はPELINDOとの共同企業体のみが認められていた商業ベースのサービスについて、民間企業の単独による実施が可能となった。

本調査は、上述の法改定による民間参入を円滑に進めるための省令（Regulation）への助言、規則（Guideline）案の作成に関する協力を行うことに主眼を置いた。

1 - 6 - 2 現状と課題

港湾は、岸壁、用地など、基本的な施設が収益性をもつ公共施設である。コンテナターミナル運営については、ジャカルタ・タンジュンプリオク港において国際企業ハチソンとPELINDOの共同企業体JICTの形成など、既に民間企業の参入が行われており、また、国営石油会社PERTAMINAや石炭採掘企業の特別ターミナルが建設運営されており、港湾は公共施設の中では比較的民間参入の実績をもっている施設である。一方、PELINDOの今後のあり方についてDGSTに聞き取りを行ったところ、「PELINDOの港湾管理及び建設部門は、国に移管するか、国からPELINDOへの業務委託により行う」といった回答があるなど、民間投資推進にあたって整備すべき方針が、明確に決定していないものと考えられる。

また、上記、海運法については法改正が行われたが、詳細な内容については今後策定される省令や規則により定められることとなっているため、今後のこれらの策定により港湾制度の方向が明確になるものと考えられ、本調査による支援の意義は高いと考える。

1 - 6 - 3 協議結果

上述の背景をもとにDGSTと協議を行い、以下のとおり調査の方向性について定めた。

(1) 港湾及び物流に関する現況・各企業意向調査

良質な港湾サービスを行うために、背後企業の物流現況、意識・意向について把握す

ることとした。本事前調査においても海運企業、商社、工業団地管理者に聞き取りを行い、現在の物流の動向、既存のタンジュンプリオク港、開発中のボジョネガラ港などへのアクセス、港湾への要請などを確認することができた。民間参入を促進するにあたっては、物流需要やそれに対応する港湾サービスを把握し、各港湾計画に反映させることが基礎的な情報として重要であり、これらの情報を入手するための調査手法や港湾における官民連携方策の検討方法について調査及び提言し、あわせて調査のノウハウを先方側に示すこととした。

(2) ケーススタディの実施

特定の港湾において具体的な検討を行い、省令への提言、規則案の策定を行うこととした。

具体的には、

- 1) 開発中のボジョネガラ港における港湾整備及びターミナル運営に関する方策の検討を行うこと。
- 2) 既存のタンジュンプリオク港において、公共ターミナル上屋をコンテナターミナルに変更する動きがあったことから、この動向について調査・分析を行い、既存のターミナルの目的変更による有効活用及び公共財産の民間企業への貸与（Build Lease Operate：BLO）についての方策を検討すること。
- 3) 南カリマンタン州キンタップ地域において各中小の石炭採掘企業が特別ターミナルを運営しているが、実態として、ターミナルの廃止・他の企業のターミナルからの搬送（海運法上の特別ターミナル運営に違反）などの状況が確認された。本格調査において石炭企業の状況を十分確認のうえ、石炭企業の協同組合による特別ターミナル建設、特別ターミナルの国への移管と企業へのリース契約、国による石炭センター設立支援などの民間と国との関係についての案を提示すること。

以上について検討を行い、港湾の官民連携方策の検討を行うこととした。

(3) 海運法省令策定への助言と実施規則案の策定

協議の結果、省令の策定はインドネシア国側で行い、調査団は実施規則案を作成することとなった。調査団は、上述の基礎的な調査を実施し、また、国、地方政府、PELINDO、民間企業の役割について検討し、インドネシア国側が作成する省令への助言及びガイドラインの作成へ支援を行うこととした。また、民間との連携方策について複数のパターンを明確にして、他の港湾にも適用できるようにすることとした。

1 - 6 - 4 所感取りまとめ

本開発調査は、2009年1月頃から約1年間の実施を予定し、上述の業務を行うこととしている。なお、現地側から物流効率化プログラムの一環として次年度に、ジャカルタの物流港湾戦略調査の要望を行うこととしている。本調査で実施される民間物流企業の実態調査、本件で作成される官民連携方策は次期調査の基礎的な情報ともなりえることから、このことにも留意してプログラムの動向を考慮した効率的かつ実用的な調査をめざすこととする。

第2章 インドネシア国の港湾の現状と課題

2-1 インドネシア国の港湾の現状

(1) 港湾の分類

インドネシア国の港湾は運輸省令KM. 53, 2002により、下記に示すとおり分類されている。タンジュンプリオク港とタンジュンペラック港の2港が国際ハブ港湾に指定されており、他に国際、国内、地域及び地方港湾の公共港湾が725港、企業等の専用港湾が1,414港で合計2,139港がインドネシア国全土に散らばっている。

表2-1 港湾の分類（運輸省令KM. 53, 2002）

| 区 分（管理者） | | 港 数 |
|-----------|--------------------|-------|
| 公 共 港 湾 | 国際ハブ港湾（PELINDO） | 2 |
| | 国際港湾（PELINDO） | 18 |
| | 国内港湾（PELINDO、地方政府） | 245 |
| | 地域港湾（地方政府） | 139 |
| | 地方港湾（地方政府） | 321 |
| | 合 計 | 725 |
| 専用港湾（企業等） | | 1,414 |
| 合 計 | | 2,139 |

注：このほかに188港の陸運総局所管のフェリー港がある。

全国で2,139港ある港湾のなかで貿易強化のために重点的に投資を行う25港湾を戦略25港湾として位置づけており、25港湾の位置は表2-2に示すとおりである。

表2-2 戦略25港湾の位置

| 港 名 | 所在都市 | 州 | 管轄港湾公社 |
|----------------|----------|---------|---------|
| Lhokseumawe | バンダアチェ | アチェ特別 | PELINDO |
| Belawan | メダン | 北スマトラ | |
| Pekanbaru | ペカンバル | リアウ | |
| Dumai | デュマイ | リアウ | |
| Batam | バタム | リアウ | |
| Tanjung Pinang | タンジュンピナン | リアウ | |
| Teluk Bayur | パダン | 西スマトラ | PELINDO |
| Palembang | パレンバン | 南スマトラ | |
| Panjang | パンジャン | ランブン | |
| Bojonegara | セラシ | 西ジャワ | |
| Tanjung Priok | ジャカルタ | ジャカルタ特別 | |

| | | | |
|---|---|---|---------|
| Tanjung Emas Tanjung Perak Banjarmasin | スマラン スラバヤ バンジャルマシン | 中部ジャワ 東ジャワ 南カリマンタン | PELINDO |
| Pontianak | ポンティアナック | 西カリマンタン | PELINDO |
| Balikpapan Samarinda | バリクパパン サマリダ | 東カリマンタン 東カリマンタン | PELINDO |
| Benoa Tenau/Kupang | デンバサール クパン | バリ 東ヌサテンガラ | PELINDO |
| Bitung Makassar Ambon Sorong Biak Jayapura | ピトウン ウジュンパンダン アンボン ソロン ピアク ジャヤブラ | 南スラウェシ マルク イリヤンジャヤ イリヤンジャヤ イリヤンジャヤ イリヤンジャヤ | PELINDO |

(2) インドネシア港湾の貨物量

表2-3をみると、1997年に始まったインドネシア国の経済危機の影響は内貿貨物の1998年に表れ、出入とも貨物量は減少している。外貿貨物の輸入にもその兆候が表れ、貨物量は減少している。外貿貨物の輸出については1997年以降もあまり減少しておらず、むしろ増加傾向にあり、一方輸入については1997年以降減少傾向にある。輸出、輸入の合計でみると、1997年から2000年までは減少しているが、2001年には回復している。内貿貨物の出でみると、1997年以降2006年になっても回復せず、入では1997年以降減少したが、2001年には回復しており、出入合計では2002年には回復している。2006年は内貿貨物、外貿貨物ともに経済危機以前の1996年の貨物量を下回っている。

表2-3 インドネシア港湾の貨物量

| 年 | 内貿貨物 | | | 外貿貨物 | | | 内貿、外貿 計 |
|------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|------------|
| | 出 | 入 | 計 | 輸出 | 輸入 | 計 | |
| 1995 | 178,554 | 136,068 | 314,622 | 131,692 | 72,803 | 204,495 | 519,117 |
| 1996 | 160,953 | 141,150 | 302,103 | 132,693 | 74,178 | 206,871 | 508,974 |
| 1997 | 147,769 | 148,055 | 295,824 | 131,289 | 67,196 | 198,485 | 494,309 |
| 1998 | 113,487 | 119,792 | 233,279 | 133,700 | 47,138 | 180,838 | 414,117 |
| 1999 | 113,633 | 122,368 | 236,001 | 139,340 | 43,477 | 182,817 | 418,818 |
| 2000 | 127,740 | 137,512 | 265,252 | 141,528 | 45,040 | 186,568 | 451,820 |
| 2001 | 135,298 | 156,042 | 291,340 | 154,435 | 51,660 | 206,095 | 497,435 |
| 2002 | 137,949 | 170,201 | 308,150 | 163,340 | 53,778 | 217,118 | 525,268 |
| 2003 | 127,305 | 178,154 | 305,459 | 153,436 | 69,620 | 223,056 | 528,515 |
| 2004 | 129,794 | 171,383 | 301,177 | 149,130 | 56,864 | 205,994 | 507,171 |
| 2005 | 150,331 | 162,533 | 312,864 | 160,743 | 50,386 | 211,129 | 523,993 |
| 2006 | 123,135 | 151,417 | 274,552 | 145,891 | 45,172 | 191,063 | 465,615 |

出典：STATISTIK PERHUBUNGAN

Transportation and Communication Statistic 2006, BPS

表 2 - 4 は全国港湾と戦略25港の2006年の取扱貨物量である。2006年の戦略25港湾で取り扱われている貨物量の全国に対する比率は内貿貨物で50.4%、外貿貨物で56.8%。内貿、外貿の合計で53.0%と全国の約半分を戦略25港で扱っている。

表 2 - 4 2006年全国港湾及び戦略25港湾取扱貨物量

単位；千 tons

| 港名 | 内貿貨物 | | | 外貿貨物 | | | 内貿、外貿 計 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|------------|
| | 出 | 入 | 計 | 輸出 | 輸入 | 計 | |
| Lhokseumawe | 229 | 306 | 535 | 7,972 | 307 | 8,279 | 8,814 |
| Belawan | 501 | 6,854 | 7,355 | 4,457 | 2,668 | 7,125 | 14,480 |
| Teluk Bayur | 3,349 | 2,454 | 5,803 | 2,352 | 422 | 2,774 | 8,577 |
| Dumai | 13,528 | 1,835 | 15,363 | 15,102 | 557 | 15,659 | 31,022 |
| Pekanbaru | 1,167 | 3,620 | 4,787 | 756 | 303 | 1,059 | 5,846 |
| Palembang | 5,489 | 2,610 | 8,099 | 2,666 | 474 | 3,140 | 11,239 |
| Panjang | 5,020 | 2,491 | 7,511 | 4,459 | 810 | 5,269 | 12,780 |
| Batam | 962 | 1,999 | 2,961 | 958 | 1,766 | 2,724 | 5,685 |
| Tanjung Pinang | 640 | 943 | 1,583 | 2,066 | 108 | 2,174 | 3,757 |
| Tanjung Priok | 5,948 | 14,021 | 19,969 | 7,216 | 11,552 | 18,768 | 38,737 |
| Tanjung Emas | 304 | 3,571 | 3,875 | 80 | 199 | 279 | 4,154 |
| Tanjung Perak | 7,087 | 8,246 | 15,333 | 862 | 4,199 | 5,061 | 20,394 |
| Bojonegara | 526 | 2,519 | 3,045 | 25 | 755 | 780 | 3,825 |
| Benoa | 85 | 620 | 705 | - | - | - | 705 |
| Tenau (Kupang) | 69 | 487 | 556 | - | - | - | 556 |
| Pontianak | 858 | 2,430 | 3,288 | 626 | 104 | 730 | 4,018 |
| Banjarmasin | 2,101 | 6,651 | 8,752 | 18 | 23 | 41 | 8,793 |
| Samarinda | 1,088 | 1,807 | 2,895 | 11,168 | 81 | 11,249 | 14,144 |
| Balikpapan | 11,087 | 9,247 | 20,334 | 15,262 | 5,910 | 21,172 | 41,506 |
| Bitung | 137 | 724 | 861 | 411 | 57 | 468 | 1,329 |
| Makassar | 1,511 | 1,484 | 2,995 | 886 | 785 | 1,671 | 4,666 |
| Ambon | 48 | 401 | 449 | 1 | 13 | 14 | 463 |
| Sorong | 47 | 176 | 223 | 43 | 19 | 62 | 285 |
| Biak | 57 | 204 | 261 | 11 | - | 11 | 272 |
| Jayapura | 117 | 754 | 871 | - | - | - | 871 |
| 戦略25港湾 | 61,955 | 76,454 | 138,409 | 77,397 | 31,112 | 108,509 | 246,918 |
| 全国港湾 | 123,135 | 151,417 | 274,552 | 145,891 | 45,173 | 191,064 | 465,616 |

(3) 入港隻数と旅客数

表 2 - 5 は全国港湾と戦略25港湾の2006年の入港隻数と旅客数である。

戦略25港湾の全国港湾に対する比率は入港隻数で46.8%、入港隻数のGTで61.9%、旅客数の出で54.5%、入で49.5%となっている。

表 2 - 5 2006年全国港湾及び戦略25港湾入港隻数及び旅客数

| Ships Calls | | | Passengers | | |
|-----------------|---------|---------|-----------------|------------|------------|
| 港名 | 隻数 | '000 GT | 港名 | 出 | 入 |
| Lhokseumawe | 426 | 7,650 | Lhokseumawe | 116 | 216 |
| Belawan | 3,932 | 15,014 | Belawan | 114,973 | 115,718 |
| Teluk Bayur | 1,010 | 22,299 | Teluk Bayur | 4,197 | 4,140 |
| Dumai | 8,673 | 42,868 | Dumai | 340,195 | 322,599 |
| Pekanbaru | 10,806 | 15,166 | Pekanbaru | 19,150 | 22,000 |
| Palembang | 3,908 | 11,002 | Palembang | 207,225 | 211,364 |
| Panjang | 2,591 | 20,379 | Panjang | - | - |
| Batam | 93,232 | 24,627 | Batam | 2,867,094 | 3,014,549 |
| Tanjung Pinang | 24,504 | 5,668 | Tanjung Pinang | 922,375 | 785,591 |
| Tanjung Priok | 16,039 | 86,526 | Tanjung Priok | 250,180 | 235,464 |
| Tanjung Emas | 4,161 | 20,316 | Tanjung Emas | 161,628 | 153,065 |
| Tanjung Perak | 12,875 | 36,148 | Tanjung Perak | 462,629 | 405,033 |
| Bojonegara | 1,520 | 6,442 | Bojonegara | - | - |
| Benoa | 5,560 | 2,477 | Benoa | 111,532 | 116,118 |
| Tenau(Kupang) | 2,607 | 3,272 | Tenau(Kupang) | 192,083 | 181,521 |
| Pontianak | 3,056 | 5,722 | Pontianak | 79,937 | 108,758 |
| Banjarmasin | 6,099 | 21,113 | Banjarmasin | 76,614 | 84,771 |
| Samarinda | 13,901 | 28,156 | Samarinda | 59,022 | 30,246 |
| Balikpapan | 6,421 | 35,659 | Balikpapan | 303,723 | 311,098 |
| Bitung | 6,247 | 14,254 | Bitung | 102,529 | 94,247 |
| Makassar | 5,455 | 19,612 | Makassar | 417,287 | 324,777 |
| Ambon | 2,615 | 6,639 | Ambon | 156,034 | 164,595 |
| Sorong | 1,306 | 4,803 | Sorong | 132,192 | 149,912 |
| Biak | 751 | 2,092 | Biak | 58,657 | 57,629 |
| Jayapura | 753 | 2,425 | Jayapura | 142,412 | 163,589 |
| 戦略25港湾 | 238,448 | 460,329 | 戦略25港湾 | 7,181,784 | 7,057,000 |
| 全国港湾 | 509,228 | 743,463 | 全国港湾 | 13,181,149 | 14,243,252 |

2 - 2 港湾関連法制度及び改正海運法の内容

海運に係る主要な法令については、1992年に制定された海運法（Shipping Law）と、これ以外に重要な政令は、海運業務（Shipping Operation）及び港湾関連事項（Port Affairs）である。2002年8月、国家港湾システム（National Port System）が政令Port Affairsに基づき省令として発効された。これに基づく港湾の分類のコンセプトは表2 - 6に示すとおりであるが、この分類によりどのような効果あるいは便益がもたらされるのか、また財源についての規定（国の補助等）については明確にされていない。

表 2 - 6 国家港湾システム（港湾の分類）

| | 公 共 港 湾 | 専 用 港 湾 |
|----------------|--|--|
| 海上輸送に供する 港湾 | <ul style="list-style-type: none"> • International Hub Port （ Primary trunk port ） • International Port （ Secondary trunk port ） • National Port （ Tertiary trunk port ） • Regional Port （ Primary feeder port ） • Local Port （ Secondary feeder port ） | <ul style="list-style-type: none"> • National/International Special Port • Regional Special Port • Local Special Port |
| 湖沼及び河川港 | （ Non classification ） | |
| フェリー港湾 | <ul style="list-style-type: none"> • Port for inter Province and Country • Port for inter Regency/City • Port for inside Regency/City | |

国家港湾システムは、さらに港湾を外国貿易港湾と、それ以外の港湾の2つのグループに分けているが、海運法（Shipping Law）に規定されている商港及び非商港という区分には言及していない。また、港湾公社（PELINDO）の港湾管理者としての責務についても明確にされておらず、単に港湾の運営面での実施主体は政府からPELINDOに移管できるとしか規定されていない。

ジャカルタ国際コンテナターミナル社（JICT）及びスラバヤコンテナターミナル会社（PT Terminal Petikenas Surabaya：TPS）などの港湾施設運営への民間企業の参入は一部進んでいるが、インドネシア国政府に明確な規則等がないために、運営の独占による非効率性の温存、荷役料金の高止まり等の弊害が生じていると考えられる。主な港湾の運営管理はPELINDO ～ が担っており、非効率性、不透明性等も指摘されている。

このような状況を改善するために、インドネシア国政府は2008年8月に海運法を改正した。今まで公共に限定していたコンテナターミナル等の公共港湾の開発及び経営を民間に開放し、民間資金導入の促進と競争原理の導入を進めることとしている。今まではPELINDO ～ との共同でのみしか認められなかった港湾の運営管理における制約がなくなることになり、民間企業の積極的な参入が期待される。

2 - 3 改正海運法の概要と影響

（1）改正海運法の概要

2008年4月に改正された海運法の中で、港湾管理・運営に関する主な事項は以下のとおりである。

1）港湾管理者の設置

港湾の活動の管理、指導、監督は、港湾管理者が実施する。また、商業港湾においてはポートオーソリティが、非商業港湾においては港湾管理組織（中央政府または地方政

府)が設立されなければならない。ポートオーソリティは、港湾用地、海域の調整、管理、臨港区域及び港湾影響区域の管理、船舶交通の調整、港湾サービスの運用基準の設定等の権限を有し、港湾施設の整備、保安確保、港湾基本計画の策定、政府が提供する港湾施設等のタリフ等について責任を負う。

2) 港湾ビジネス活動の民間への開放

商業港湾における経済活動は、ポートオーソリティの許可に基づき港湾ビジネス企業が実施する。また、港湾ビジネス企業は、ポートオーソリティが整備したターミナルや施設のサービスを行うことができる。港湾ビジネス企業に関連する詳細は政府細則で定める。

3) 専用ターミナルへの規制

特別の目的(工業、エネルギー、林業、農業、漁業、工業、造船)のための専用ターミナルを建設することができる。専用ターミナルは緊急事態に大臣の許可を得た場合を除いて、公共のために使用してはならない。許可を得た運営を行わなくなった専用ターミナルは、政府へ譲渡または現状復帰するか、他用途への変更を行わなければならない。特別ターミナルに関する詳細は、政府規則で定める。

(2) 改正海運法の基本的な考え方

改正海運法の基本的な考え方は、管理・規制は政府(中央政府、地方政府)が行い、運営を民間(PELINDO含む)が行うというものである。すなわち、これまでは、港湾の管理及び運営はともにPELINDOが中心的な役割を果たしてきたが、今後は、政府は規制機関、PELINDOはターミナルオペレータと役割を分離することになるものと考えられる。

また、これまでは、PELINDOとの合弁または共同運営でなければ、民間企業は港湾運営に参加できなかったが、海運法が改正され、民間企業は単独でも港湾運営に参加できるようになった。民間による港湾運営の導入に伴い、公共港湾においては、例えば土地の開発や防波堤、泊地等の非収益施設の整備は政府が行い、岸壁等の収益施設は民間が整備するということも可能となる。

海運法の細則(government regulation)については、現在案を作成中であるが、本格調査で実施するガイドライン作成に不可欠なものとなることから、インドネシア国側に早期の策定を求めていく必要がある。

なお、事前調査時に、運輸省海運総局(DGST)に確認したところ、海運法に明記されている「国家港湾基本計画」については現在作成中であり、およそ1年後の完成をめざして作業を進めているとのことである。

(3) 港湾運営への民間参入とPELINDOへの影響

事前調査時にヒアリングしたところでは、PELINDOとハチソン社(Hutchinson Port Holdings: HPH)との共同会社であるJICTでは、海運法改正がJICTの運営に与える影響はないと考えている。一方で、海運法の改正に伴い、PELINDOの役割・組織体制は大幅に変更されることが予想される。また、現在PELINDOが運営しているターミナルについて、これまでどおりの既得権をターミナルオペレータとしてのPELINDOに与えるのか、再度契約を締結するのか、コンセッション契約を改めて締結するのか、財産は誰が所有するのか等、

今後の対応が注目される。

例えば、ボジョネガラ港では、現在整備中のコンテナターミナルはPELINDOによって整備が行われているが、改正海運法では港湾ビジネス企業（民間またはPELINDO）がターミナルの運営者となることから、ターミナル所有者であるPELINDOが、港湾ビジネス企業として自分のターミナルの運営を行うことの是非についての整理が必要であると思われる。2010年にはコンテナターミナルの供用開始予定であることから、それまでのオペレータ選定の手続きがどのように行われるのか、その対応が注目される。

第3章 ケーススタディ港湾の現状と課題

3-1 タンジュンプリオク港の現状と課題

タンジュンプリオク港は、インドネシア国のコンテナ貨物量の約半分を取り扱う同国最大のコンテナ港湾であり、2006年で328万TEUのコンテナを取り扱う世界第25位のコンテナ港湾である。しかし、大型船が係留できる岸壁がないため、船舶輸送サービスはフィーダー輸送、アジア域内航路に限られている。

同港には、現在、ジャカルタ国際コンテナターミナル(JICT)、JICT、KojaCT、MTI(PT. Multi Terminal Indonesia:ターミナル運営会社)の4つのコンテナターミナルが存在するが、岸壁は常時ほぼ一杯であり、取扱容量の限界に達している。また、在来船対応バースを改良してコンテナ貨物を取り扱っているJICT及びMTIでは、背後ヤードが狭いためコンテナ置き場が不足しているとともに、泊地も狭いことから出船での係船(ふ頭間の泊地にバックで入り、船首を航路方向に向けて係留)を余儀なくされており、さらに荷役機械も古いことから、港湾機能が極めて非効率な状況にある。

2003年12月にJICAが作成した「インドネシア国ジャカルタ首都圏港湾開発計画調査」(以下、「2003年JICA調査」と記す)に基づき、現在、JBICがタンジュンプリオク港の緊急リハビリ事業(2004年L/A)を実施している。しかし、インドネシア国側の事情により、E/Sコンサルタントの選定手続きが遅れており、2008年秋頃によろやくコンサルタントが決定する予定であり、実際に工事が完了するのは2013年頃と当初の予定より大きく遅れる見込みである。その間にも、タンジュンプリオク港のコンテナ取扱貨物量は増加すると見込まれており、ジャカルタ首都圏の港湾機能向上に向けた取り組みを早急に進めていく必要がある。

JICT及びKojaCTでは、JICTの東側への拡張及び岸壁水深の14mへの増深、渋滞対策のための新たなゲート及び駐車場の整備、荷役機械の増設等を2010年までに完成させる予定である。また、港湾公社(PELINDO)では、既存在来バース背後の上屋を撤去し、新たにコンテナターミナルとして利用できるよう改良を進めている。しかし、こうした努力を行ったとしても、近い将来、再び港湾容量が限界に達するものと予測されている。

一方、2003年JICA調査で提案した自動車ターミナルについては、ターミナルの形状が一部変更され、2007年11月にPELINDOが自己予算により完成し、輸出専用のターミナル(岸壁水深12m、3階建て立体駐車場完備)を整備し、一定の能力向上が図られた。今後、2010年までに自動車ターミナルの拡張工事が完成する予定である。

3-2 ボジョネガラ港の現状と課題

ボジョネガラ港は、タンジュンプリオク港、タンジュンベラク港とともに、インドネシア国政府の「戦略港湾(ハブ港湾)」として位置づけられている重要な港湾である。

2003年JICA調査では、ジャカルタ首都圏における国際標準を満足する高規格なコンテナターミナルとして、同港の整備が提案されている。その後、PELINDOでは2003年JICA調査を見直し、一部区間で前出しによる岸壁の法線形状の変更を行い、水深を当初計画の14mから16mに増深した。さらに、新たに石油公社の石油精製施設用地及び液体用バース等を追加するとともに、防波堤位置の変更等を行った。PELINDOによれば、現在300mのコンテナターミナル(CT2)のうち102mが整備済みであり、2009年には1バース(300m)を完成させる運びである(岸壁

の整備は公共事業省傘下の国営企業が実施。岸壁102mの事業費は約1090億ルピア)。

ボジョネガラ港の最大の問題はアクセス道路の未整備である。現在の港湾へのアクセス道路は、住宅密集地域の中を通過するルートであることから、コンテナ車両が頻繁に通行することは極めて困難であると考えられる。このため、港湾へのアクセスとして、有料道路(16km)、一般道路(12km)及び鉄道が計画されているが、未だ工事の着手には至っていない。なお、港湾は運輸省所管であるが、道路は公共事業省の所管であり、ボジョネガラ港を供用するには、両省が連携して整備が実施されることが重要である。

ボジョネガラ港の現地調査に向かう高速道路では、タンジュンプリオク港に向かうと思われるコンテナ車両が多数通行しており、ジャカルタ首都圏西部地域にも相当のコンテナ需要はあるものと見受けられた。また、船社によりボジョネガラ港の評価は異なり、生産・消費地から遠いとする船社もあれば、鉄道も含めアクセスが改善すれば有望とする船社もあった。

3 - 3 キンタップ地域石炭積み出し港の現状と課題

事前調査前に、現地専門家を通してDGSTに確認したところ、石炭積み出し基地のケーススタディ候補地は、南カリマンタン州のキンタップか東カリマンタンのBunyuであった。その後、実際現地にて再度DGSTに確認すると、相手によっていろいろな石炭積み出し基地の地名Batulicin、Jorong等が出てきた。港湾浚渫局長からの情報を担当者(Ir.Harry)に確認したところ、Jirong(Tanahlaut県)とSerongga(Kotabaru県、Tanjungbatuの近く)の2か所は国の予算で石炭積み出しの公共港の入札中であるとの情報があった。

最終的に、先方と合意して現地踏査を行ったのは、南カリマンタンのキンタップに位置する石炭積み出し港であった。キンタップ地域には中小の石炭会社がそれぞれ小規模な積み出し基地(11港)を保有し、そこからバージで沖合に停泊する大型船まで輸送し、バージから大型船へ石炭を積み替えて、輸出や国内輸送を行っている。しかし、船舶への積み替えが2回必要となることからコストが高く、積み替え時間も長くなるという問題がある。また、11港のうち、既に1港は閉鎖し、3港は活動を停止していた。

現行の海運法では、専用ターミナルにおいて、自社以外の貨物を取り扱うことは禁止されており、官民連携の考え方を導入し、複数の民間企業が利用できるような新しい方式の石炭積み出し基地について検討することは有意義であると考えられる。

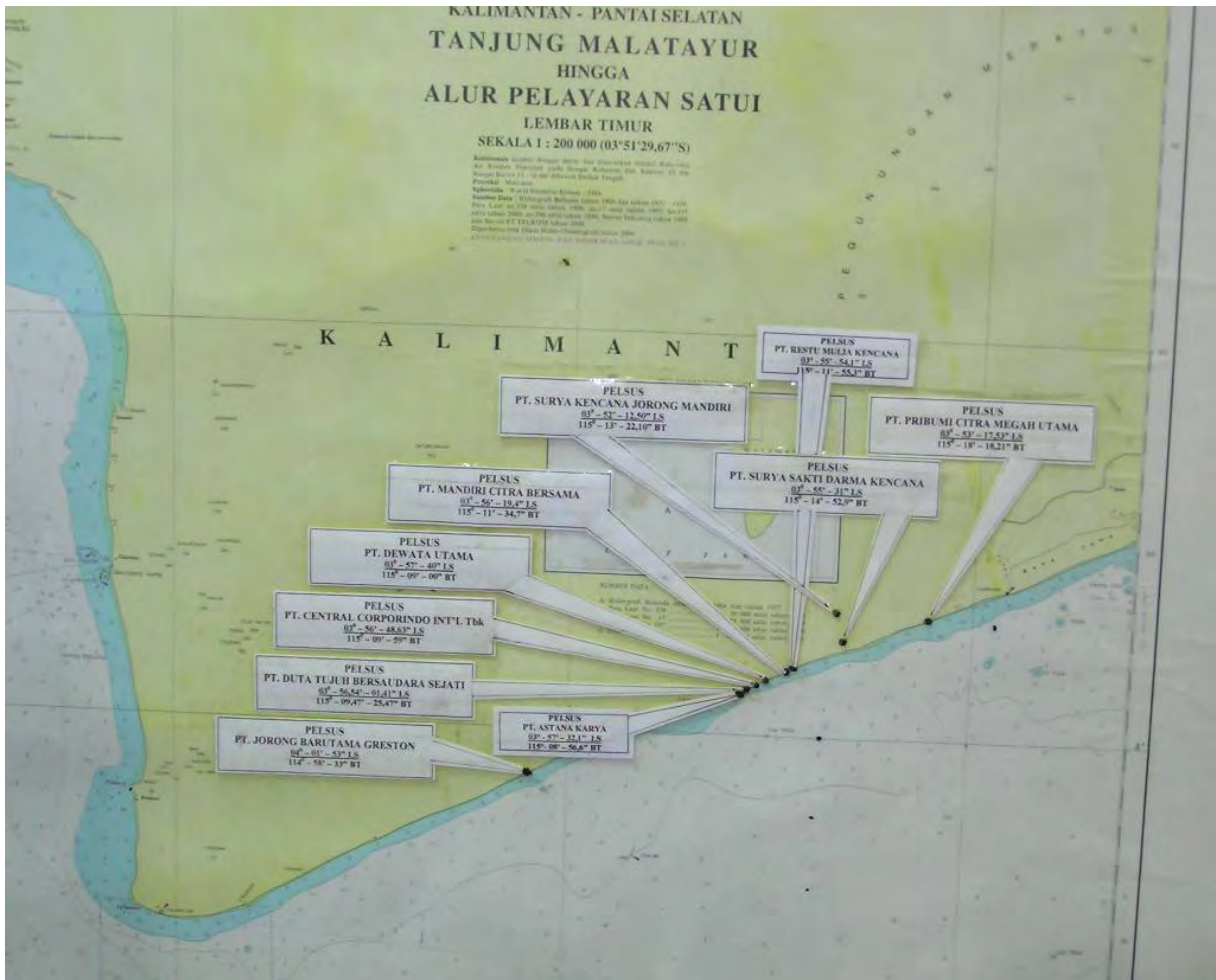


図 3 - 1 キンタップ地域の石炭積み出し港の位置図

第4章 インドネシア国における官民協力政策の現状と課題

4-1 官民協力に関する政策、規則、制度

PERPRES（大統領令）65,2005において、官民連携による開発の進め方についての基本的なガイドラインが示された。その概要は以下のとおりである。

- (1) 政府と民間のパートナーシップは、公平、公開、透明、競争環境のもとで両者が利益を得られるように構築される。
- (2) プロジェクトの価値や実効性は官民協調事業（Public Private Partnership：PPP）の募集に先立ち、政府が適切に検討する。
- (3) リスクは、それを最もよく管理できる者が担う。リスク分担は両者が合意して定めるものである。
- (4) 政府の支援は、それが社会的に望ましく、財務的に実効性がないプロジェクトに限られる。
- (5) PPPの民間パートナーは競争によって選ばれるべきである。
- (6) 民間からプロジェクトを提案することも可能である。そのプロジェクトが受け入れられた場合には、事業者募集は競争で行われる。
- (7) 料金は、費用の償還と合理的な投資利益に基づいて設定される。
- (8) PPPは、コンセッション契約あるいは事業権付与の形で実施される。

インドネシア国においては、この大統領令に基づいて官民協力の基本的フレームワークが形成されている。フレームワークを構成する主な大統領令、省令は表4-1に示すとおりである。

表4-1 官民協力のフレームワーク

| | 大統領令 | 内容 |
|---|--|---|
| 1 | Presidential Regulation No. 42, year 2005 | インフラ整備等を促進するために国家インフラ開発促進委員会（Komite Kebijakan Percepatan Pembangunan Infrastruktur：KKPPI）の設立等を定めた規則 |
| 2 | Presidential Regulation of The Republic of Indonesia No. 67, year 2005 | インフラ整備におけるPPPの活用をうたった大統領令で、同国におけるPPP推進の基礎を成すものである |
| 3 | Presidential Regulation No. 36, year 2005 | PPP事業を実施する際の用地買収の手続き等を定めた規則 |
| 4 | Presidential Regulation No. 65, year 2006 | 上記用地買収規制に関する規則の改訂版 |

| | | |
|---|--|---|
| 5 | Ministry of Finance Regulation No.38/PMK.01/2006 | PPP事業を実施における政府の支援・保証についてMOF大臣が定めた規則 |
| 6 | Coordinating Ministry of Economic Affairs Decree as Head of the National Committee for The Acceleration of Infrastructure Provision No. KEP-01/M. Econ/05/2006 | インドネシア国においてインフラ整備を促進する組織として位置づけられるKKPPIの組織や手続き事項について定めた経済調整大臣府（Coordinating Ministry of Economic Affairs : CMEA）の規則 |
| 7 | Coordinating Ministry of Economic Affairs Regulation as Head of the National Committee for The Acceleration of Infrastructure Provision No. PER-03/M. Econ/06/2006 | インドネシア国内におけるPPP事業のリスト化及びその優先順位付けに関するCMEAの規則 |
| 8 | Coordinating Ministry of Economic Affairs Regulation as Head of the National Committee for The Acceleration of Infrastructure Provision No. PER-04/M. Econ/06/2006 | 上記5のMOF大臣規則2006年38号の基づいて申請されたPPP事業の支援申請に係る評価手続きを定めた規則 |

このうち、政府による支援や保証を定めた財務大臣規則2006年第38号は、PPP事業におけるリスクマネジメントを考慮した措置である。これにより、政府はインフラ事業に参画している民間企業に対して金銭的、またはその他の形での保障を提供することができるようになっていく。保証の対象範囲は以下のとおりである。

1) 政治リスク

政府による事業施設の強制収用、法令変更、通貨の交換及び送金の禁止など、インドネシア国政府による一方的な行動により、事業者に対して経済的な損失を与えた場合には、その損失分の補償を行う。補償の方法及び補償額の決定基準については、インドネシア国政府と事業者の間で協議を行い、事業協定において定めることとなっている。

2) プロジェクトパフォーマンスリスク

主として事業施設の完工に関するリスクである。事業協定や仕様書に定められた政府の義務（例えば、用地買収）に問題（例えば、遅延やコスト増加）が発生した場合には、それによる損失分についてインドネシア国政府が補償する。また、用地買収の遅れにより政府の債務不履行が発生した場合、用地買収が予想以上に高騰した場合、政府による運営開始の指示（許可）が遅れた場合、事業の料金水準に関して変更が強要された場合等においては、MOFが認めれば事業権（コンセッション）の付与期間を延長することができる。なお、（政府側の要望による）契約変更に伴う費用増加についても、補償の対象となっている。

3) 需要リスク

実際のサービス需要が、政府の予想より低く、そのため事業者に損失を与えた場合には補償の対象となりうる。具体的には、実際の収入が、政府の最低収入保証の基準を下回った場合に補償される。この場合も、MOFの承諾のもと、金銭的もしくはそれ以外の方法（例えば、コンセッション付与期間の延長）により補償がなされる。

4 - 2 官民協力の推進体制

(1) 組織

インドネシア国におけるPPP全体の推進は、基本的にはKKPPIとMOFのリスクマネジメント委員会によって進められている。KKPPIは、「Committee on Policy for the Acceleration of Infrastructure Development (国家インフラ開発促進委員会)」を意味するインドネシア語の頭文字をとって称される組織で、2005年大統領令42号に基づいて設立されたものである。経済調整省 (Coordinating Ministry of Economic Affairs : CMEA) の大臣を議長 (Chairman)、国家開発計画庁 (BAPPENAS) の長官を執行議長 (Executive Chairman) とし、財務大臣、内政大臣、公共事業大臣、エネルギー・鉱物資源大臣、運輸大臣、情報通信大臣、国営企業省大臣、内閣官房をメンバーとする組織である。

主な業務は、公共サービス提供 (Public Service Obligation : PSO) のフレームワークを設定すること、PSOとPPPの政策調整を行うこと、PSOとPPPのコンプライアンスを確立することの3点である。特に、コンプライアンス面に関しては、公共サービスの調達における競争の透明性と公平性が重視されている。

また、KKPPIでは、世界銀行のPPITA (Private Provision of Infrastructure Technical Assistance) に基づき、ADBと連携して、PPP事業実施の具体的な手続き等を定めたPPPガイドラインマニュアル (PPP Operational Guideline Manual) の作成を進めている。

一方、リスクマネジメント委員会 (Risk Management Committee on Infrastructure Provision) は、PPP事業におけるリスクマネジメントのフレームワークを構築するために、財務省令518/KMK.01/2005に基づいて設置された組織である。リスクマネジメント委員会の主な役割は下記のとおりである。

- ・ 政府によるPPPプロジェクト支援の実施可能性評価
- ・ コンセッション契約のコンプライアンス基準の定義
- ・ 政府支援を必要としているPPPプロジェクト実施の監視
- ・ PPPプロジェクトの運営費用、収入水準の定常的なレビュー
- ・ MOF内外の関係する法令との調整

(2) 事業計画

官民連携事業については、民間が政府の支援を求める際に、財務省リスク管理室 (Risk Management Unit : RMU) の審査を経る必要がある。RMUは、経済、財務の両面からF/Sの審査を行う。ちなみに有料道路の例では、財務的内部収益率 (Financial Rate of Return : FIRR) が16%以上であれば建設・運営・技術移転 (Build Operate and Transfer : BOT)、10~16%であれば官民で整備を分担、10%以下であれば政府が整備することが一般的である。また、政府は、政治的リスク、パフォーマンスリスク (土地高騰等)、需要リスクの3つのリスクを負うとともに、土地取得問題等について支援することとなっている。

また、中央政府または地方政府のF/Sの実施、入札等に必要となる費用に対して、ADBが26百万ドル (ローン)、オランダ政府が7.5百万ドル (無償) を拠出し、プロジェクト準備基金 (Project Development Fund) を創設した。同基金については、創設当初は計画策定者に無償で供与されるが、将来的には落札した民間企業から回収することも考えている。インドネシア国政府としては、2012年までに50のプロジェクトを推進したいと考えている。

港湾関係の候補案件は、地方の港湾のフェリーターミナルやクルーズターミナル等4件が提案されており、2008年末には実施案件が決定される予定である。

(3) 事業資金

インドネシア国政府は、多国機関から3兆ルピア、政府が1兆ルピアを拠出し、インフラ基金 (Indonesia Infrastructure Financing Facility) を創設し、それをMOF傘下の組織 (国営企業等) が管理することを考えている。しかし、ADB担当者はこれに対して否定的な見方を示しており、民間事業者は民間銀行から資金調達を行えばよいと考えているようである。

(4) 官民連携の形態

BAPPENASの官民連携担当課長によれば、インドネシア国の官民連携の方法には以下3つの形態があり、いずれの形態とするかについては、政府の財務能力にかかっているとのことである。

- 1) 民間が100%の投資を行い、政府は保証人となる事業
- 2) 政府と民間で投資を分担する事業
- 3) 政府が100%の投資を行い、民間が運営、管理を行う事業

4 - 3 港湾における官民連携の事例

(1) 主要コンテナターミナルの運営

2003年JICA調査によれば、インドネシア国におけるコンテナターミナルの運営形態は以下の3つに分類される。

- 1) PELINDOとの共同会社 (JV) 設立によるもの (タンジュンプリオク港JICT、タンジュンペラク港TPS)
- 2) PELINDOとの共同運営によるもの (タンジュンプリオク港KojaCT)
- 3) PELINDOによる直接的運営によるもの (PELINDOの子会社あるいはPELINDO支社)

改正海運法を受けて、PELINDOと共同会社や共同運営でなくてもコンテナターミナルの運営が可能となったことから、上記に加え、民間が単独でコンテナターミナルの運営を行う形態も加わることとなる。これは、PELINDOにとっては大きな状況変化となるが、複数のターミナルオペレータによる競争が行われることにより、コストの低減、サービス水準の向上が期待できるものと考えられる。

(2) 官民連携の事例

インドネシア国の港湾では、既に多くの官民連携の実績があり、以下で代表的なターミナルについて現状を記述する。

1) タンジュンプリオク港ジャカルタ国際コンテナターミナル社 (JICT)

タンジュンプリオク港JICTは、もともとPELINDO が運営していたが、インドネシア国における経済危機の際、IMFから資金融資を受けるための条件として、JICTの民営化が行われ、1999年4月にPELINDOとHutchison Port Holdings (HPH) との共同会社であるJICT (PELINDO 49%、HPH51%の出資) が設立され、現在は同法人により運営されて

いる。港湾施設は、PELINDOが所有しており、それをJICTが20年のコンセッション契約により運営している。しかし、施設所有者と運営会社の株主がともにPELINDOであり、また民間事業者選定の入札も実施された形跡は見当たらないことから、コンセッションスキームの透明性についての改善が必要と考えられる。

2) タンジュンペラック港スラバヤコンテナターミナル会社 (TPS)

タンジュンペラック港スラバヤコンテナターミナル会社は、PELINDO とP&O(2006年にDP Worldが買収)の共同会社であるTPS(PELINDO 51%、P&O 49%)が運営を行っている。港湾施設は、PELINDOが所有しており、それをTPSが借り受け運営している(契約の詳細は不明)。

4 - 4 他ドナーの援助動向

(1) 背景

インドネシア国におけるインフラ投資は、1990年代半ばにはGDP比6~7%に達していたものの、1997年のアジア通貨危機以降大幅に減少し、近年は2%程度にとどまっている。その結果、インフラの量的不足、質の低下が生じ、投資の阻害要因となっているほか、低水準にとどまる電気、水道等のインフラへのアクセスは貧困層を中心に深刻な影響を与えている。

こうした状況を踏まえ、インドネシア国政府はインフラ投資促進のため、国家インフラ開発促進委員会(KKPPI)の設置、政府によるリスク負担を検討するためのリスク管理委員会の設置等を進め、2006年2月には、運輸、電力、石油・ガス、水・衛生等の各分野におけるマスタープランの策定や用地取得に関する制度の制定など156の行動計画をまとめた包括的なインフラ政策パッケージ(Infrastructure Policy Package: IPP)を発表した。IPPは、日本政府とインドネシア国政府が2005年6月に定め、官民合同で取り組みを進めてきた日本・インドネシア戦略的投資行動計画(Strategic Investment Action Plan: SIAP)を踏まえた内容となっており、インドネシア国への進出企業や今後インフラ分野への投資を検討している日本企業からも、計画の着実な実施に対し高い期待が寄せられている。

(2) ADBによる支援

ADBはインドネシア国に対して数多くの支援を行っているが、インフラ担当者との面談では、思うようには進まない状況にあるということだった。その最大の理由として、インドネシア国政府が明確な規則を定めないためとの意見だった。

また、インドネシア国政府はインドネシア国から1兆ルピア、他の国の機関から3兆ルピアを拠出し、IIFPを設立して、MOFの下に組織に管理させることを考えているようだが、ADBは民間企業は民間銀行から資金調達をすればよいとの考えだった。

ADB、オランダ等が資金を拠出し、プロジェクト開発基金(Project Development Fund: PDF)を設立しており、中央政府と地方政府からPDFに人を派遣し、一つのプロジェクトにコンサルタントが張り付き、プロジェクトを開発しようとしている。

ADBとJBIC(2008年7月現在)が支援しているインフラ改革セクター開発プロジェクト(Infrastructure Reform Sector Development Program: IRS DP)は、既に基金支援が実施されている。

IRSDPは、インフラ投資における官民パートナーシップ促進のための専門部局の創設や政策・制度の改革及び個々のインフラセクターにおける改革実績などを評価し、ADBと強調して、同国のインフラ関連の政策・制度改革を支援することにより、同国のインフラ整備の促進、投資環境の改善及びインフラアクセスへの向上に寄与するものである。本計画は、上記を実現するための諸改革を実施するために必要な財政支援を行うものであり、借款資金は、一般物資の輸入に要する決済資金に充当される。計画実施者は、BAPPENASとなる。港湾関連の候補案件は、地方港湾のフェリーターミナルやクルージングシップ等の4件が提案されており、2008年末までには実施案件が決まるとのことである。

4 - 5 官民連携における課題

インドネシア国においては、民間企業としては大規模な投資を必要とする港湾への投資は大きなリスクがあり、政府が一定のリスクを負うような仕組みを構築しなければ、民間の投資は期待できないものと考えられる。また、海運法は改正されたが細則やガイドラインが未整備であり、透明性が確保されていないことなどが、港湾への投資を阻害するボトルネックとなっているといわれている。

第5章 本格調査への提言

5 - 1 調査の目標

本調査では、非効率とされているインドネシア国の物流状況を改善し、国際競争力を強化していくための港湾開発を官民がどのように連携協力して進めていくかを検討し、提言することを目指している。そのために、インドネシア国の港湾全体を俯瞰した官民協力戦略の検討、及び改正海運法のガイドライン策定を通じて、民間参入のための制度を明確にしつつ、モデル港における官民協力のあり方を実効性の高い形で示すことが求められる。

5 - 2 調査対象地域

調査対象地域は、インドネシア国全港湾とする。ケーススタディサイトとして、コンテナ物流を主体とするタンジュンプリオク港、及びボジョネガラ港、石炭などのバルクを主体とする南カリマンタン州キンタップ地域の港湾群とする。

5 - 3 調査内容

前記の目的を達成するため、本格調査で実施する調査の項目と内容は以下のとおりとする。

(1) 国内作業

1) 既存関連資料の整理及び必要資料の収集

事前調査にて収集された資料及び各種関連資料の整理を行い、さらに必要な情報を収集する。なお、S/Wで触れられている項目については十分に情報収集する。

2) 調査の基本方針、方法、工程及び手順の検討

関連資料・情報の検討を踏まえて、各種データの分析方法、現地での調査実施体制構築方法を検討し、調査実施の基本方針、方法、項目と内容、工程、手順、実施スケジュールを固める。

3) インセプションレポート(IC/R)の作成

上記の内容を取りまとめて、インセプションレポートを作成する。

(2) 第一次現地作業

1) インセプションレポートの提出・説明・協議

IC/R(案)について先方に説明し、協議を行い、必要に応じて修正する。

2) 調査実施体制の構築

カウンターパートチームの配置及びステアリング・コミッティーの開催が適切になされるように、インドネシア国側と調整を行うとともに、前項で策定した調査実施計画について協議を行う。その際、M/Mで確認されているインドネシア国政府との責任の分担関係について十分に確認を行う。

3) 現状と課題の分析

a) 社会経済フレームワーク

アジア地域におけるインドネシア国の人口、産業、貿易、外国投資等の社会経済条件について既存資料等を分析し、特徴を把握する。

- b) 国家開発計画における港湾の役割
全国の主要な港湾について、開発計画、インフラ整備計画等に関して既存資料等を確認し、港湾の役割を分析する。
 - c) 港湾分野における政策と法的枠組み
既に実施されている港湾分野における政策及び施行されている各種規則等について分析する。
 - d) 既存の港湾開発計画
戦略25港湾（インドネシア国における貿易強化のために重点的に投資を行う港湾の位置づけ）について、既に実施されている港湾や航路の開発・管理に関する計画について分析する。
 - e) 関連機関の現状と将来の役割
港湾開発、管理及び運営において、中央政府、地方自治体、港湾公社（PELINDO）及び民間事業者等の関連機関が果たす役割について、現状を分析する。政策・法的枠組みの改革によって、今後の役割にどのような変化が生じるか分析する。
 - f) 港湾貨物の物流動向及び関連企業の意識調査
ジャカルタ首都圏において、主要な工業団地や貨物集積所からの港湾物流動向、及び港湾を利用する民間企業の意識調査を行う。
 - g) 官民協力に関する政策と法的枠組み
第67号大統領令やその他官民協力に関する法律、政令、政策、基金の設立等について、現状を分析する。
 - h) 港湾開発、管理及び運営における民間参入のための政策と現状
既に実施されている港湾開発、管理及び運営における民間参入のための政策について、現状を分析し、課題を把握する。
 - i) 他セクターにおける官民協力プロジェクトの現状
道路、鉄道などの他セクターにおける官民協力プロジェクトについて、関係する政府機関、民間企業等に聞き取り調査等を行い、現状を分析し、インドネシア国における官民連携における課題を把握する。
- 4) 港湾開発、管理及び運営における官民協力戦略の方向性の提示
これまで、港湾の管理及び運営においてPELINDOが中心的な役割を果たしてきたが、改正海運法により、管理・規制は政府（中央政府、地方政府）が行い、ターミナル等の運営は民間セクターが単独でも行えることとなった。これらの動きについて、改正海運法の精査、政府、PELINDO、及び民間企業等の動向を調査、分析し、インドネシア国における今後の港湾開発、管理及び運営における中央及び地方政府、PELINDO、民間セクター間の基本的な役割について検討し、官民協力戦略の方向性を検討し提示する。
- 5) モデル港湾におけるケーススタディ
以下a) b)でのケーススタディを実施するに際して、ジャカルタ首都圏の港湾物流の需要予測を行う。
- a) タンジュンプリオク港
既存計画レビュー：既存の需要予測をレビューするとともに、上屋撤去地におけるターミナル整備計画を分析し、代替案を検討する。

港湾の現況調査：対象となるターミナル及びその周辺の土地利用、荷役・物流の現況を把握する（陸上及び海上の交通量、貨物取扱量調査は、既存のデータを確認したうえで、必要に応じ現地再委託可とする）。

概略設計・事業費概算：ターミナル施設の概略設計を行い、概算事業費を算出する。

施工計画：概略設計に基づき施工計画を作成する。

民間参入に係る枠組みの検討：コンテナターミナルの整備について、4)で検討した官民の基本的な役割を踏まえクレーン、ヤード、仮置き場等のハード面と運営体制のソフト面に関して、民間参入に係る枠組みを提案する。

財務分析：本件調査で提案するタンジュンプリオク港の整備計画案について港湾管理者、ターミナル運営事業者の視点から財務分析を行う。

b) ボジョネガラ港

既存計画レビュー：既存の需要予測及び港湾整備計画をレビューし、代替案を検討する。

現況調査：周辺立地企業の物流・港湾利用の現況を把握するとともに、アクセス道路の現況交通量を調査し、アクセス道路の容量を分析する（現況交通量調査及び周辺立地企業の物流については、既存データを確認したうえで、必要に応じ現地再委託可とする）。

概略設計・事業費積算：主要な港湾施設について概略設計を行い、概算事業費を算出する。

施工計画：概略設計に基づき施工計画を作成する。

民間参入条件の提案：開発の実施、今後のターミナルの運営において、民間企業による参入条件を分析し、提案する。

財務分析：本件調査で提案するボジョネガラ港の整備計画案について港湾管理者、ターミナル運営事業者の視点から財務分析を行う。

運営コンセッションの基本的考え方の検討：コンテナターミナルの運営に関して、コンセッション契約を結ぶ際の基本的な考え方を検討・整理する。

c) 南カリマンタン州キンタップ地域

石炭採掘企業の現状調査（現地再委託可）：キンタップ地域における複数の石炭採掘企業の港湾利用状況、需要動向について調査を行い、分析する。

自然条件調査（現地再委託可）：石炭積み出し港を含む周辺の地形条件（平面・深淺測量）を調査し、整備計画策定のための諸条件の調査を行う。

整備計画の提案：現在の個別企業が運営する特別ターミナルから、公共ターミナルや協同組合型ターミナルの可能性を検討し、整備計画を提案する。

概略設計・事業費概算：整備計画に基づき、積み出し港施設の概略設計を行い、概算事業費を算出する。

施工計画：概略設計に基づき、施工計画を作成する。

開発に係る官民分担の検討：石炭企業群による港湾の管理運営体制、航路浚渫等港湾整備に係る費用負担のあり方を提案する。

財務分析：本件調査で提案するキンタップ地域におけるターミナル整備計画案について港湾管理者、運営事業者の視点から財務分析を行う。

6) 港湾開発、管理及び運営に関する官民協力戦略の提言

a) コンセッション契約に係る具体的な内容と契約プロセスの提言

今後、インドネシア国において民間セクターの港湾運営への参入が具体化されるためには、港湾の運営、施設・機材の維持・補修に関する責任の所在を明確にし、経済変動や社会変動など経営環境の変化が生じた場合のリスクに対する考え方を適切に踏まえた運営コンセッション契約が重要となる。このため、コンテナターミナルの開発・運営に関するコンセッション契約を結ぶ際に必要となる具体的な契約記載事項、契約に至るまでのプロセスについて、ケーススタディ結果を踏まえて検討し提言する。

b) 港湾開発、管理及び運営に関する官民協力戦略の提言

ケーススタディ結果を踏まえ、4)で検討した中央・地方政府、PELINDO及び民間セクターの基本的役割についてレビューしたうえで、港湾(ターミナル)の整備、管理・運営に係る費用分担、責任及びリスク分担の考え方を明らかにしつつ、以下の事項を含む官民協力戦略について提言を取りまとめる。

適切な計画を策定するための官民協力スキーム

港湾(ターミナル)の整備、管理及び運営を適正かつ効率的に行うための官民協力スキーム

官民協力を推進していくための各セクターにおける組織体制

7) 改正海運法のガイドラインの起草及び提言

改正海運法の細則(government regulation)は、現在案をインドネシア国政府において作成中であり、事前調査時に運輸省海運総局(DGST)に確認したところ、2009年5、6月に細則(案)の完成を予定している。本業務では、この細則(案)を実際に運用していくためのガイドラインを起草する。なお、ガイドラインの作成には、細則(案)を入手することが不可欠であり、DGSTとの必要な調整を行う。

8) 実施促進に向けた提言と技術移転

本調査により策定される計画について、実行可能性及び持続可能性を高めることを重視し、先方の事業実施促進に向けた提言を行う。また、計画策定・見直しに必要な実務的な技術を、セミナーやワークショップを通じて積極的に移転する。セミナーやワークショップの開催は、各報告書〔(IC/R)、インテリウムレポート(IT/R)、ドラフトファイナルレポート(DF/R)〕の提出時の年3回を想定している。この際、関連する民間事業者の参加も促し、情報共有を図る。なお、技術移転内容(対象、技術移転の結果カウンターパートが可能となる業務、目標とする水準、評価方法等)を明確にする。

9) 各種レポートの作成

先方政府のコメントを踏まえ、IT/R、DF/R、ファイナルレポート(F/R)を調査スケジュールに従って作成・提出する。

5 - 4 調査工程

| 月 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|------|---|-----------|---|---|---|---|---|-----------|---|----|-----------|----------|
| 現地作業 | | ■ | | ■ | | | | ■ | | | | |
| 国内作業 | □ | | | □ | | | | □ | | | | □ |
| レポート | | △ IC/R | | | | | | △ IT/R | | | △ DF/R | △ F/R |

IC/R：インセプションレポート DF/R：ドラフトファイナルレポート
IT/R：インテリムレポート F/R：ファイナルレポート

5 - 5 調査団員構成

本格調査団の構成及び主たる担当業務は以下が適切と考えられる。

(1) 総括 / 港湾行政

- ・業務全体の取りまとめ
- ・官民協力戦略の提言
- ・ガイドライン作成の取りまとめ

(2) 港湾計画

- ・既存の港湾計画の調査・分析
- ・官民協力戦略における組織体制、資金計画について検討
- ・ケーススタディにおける整備計画の提案

(3) 民営化支援 (民活政策)

- ・現状における港湾及び他セクターの官民協力政策について分析
- ・官と民、中央政府と地方政府の今後の役割分担について検討
- ・民間活用政策について広い知見を必要とする。

(4) 需要予測 / 経済分析

- ・社会経済フレームの設定
- ・港湾貨物の物流動向調査
- ・交通需要動向の既存データ分析、調査

(5) 港湾管理 / 管理者財務

- ・国家開発計画における港湾の役割について確認
- ・中央政府、地方政府、PELINDO及び民間事業者の現状の役割について分析

- ・港湾管理に関する官民協力戦略について提言

(6) コンセッション契約

- ・官民コンセッション契約のための標準的プロセスと条件の整理
- ・ケーススタディにおいて適切なコンセッションのあり方の検討

(7) 港湾(ターミナル)経営/財務分析

- ・ケーススタディにおける港湾施設計画に関して経済・財務的な分析を行う。
- ・港湾分野における政策と枠組みの分析

(8) 施工計画

- ・ケーススタディにおける施工計画の検討

(9) 港湾施設設計・積算(土木施設)

- ・ケーススタディにおける自然条件調査の実施
- ・ケーススタディにおける概略設計・事業費概算を行う。

(10) 港湾施設設計/積算(荷役機械)

- ・ケーススタディにおける概略設計・事業費概算を行う。

5 - 6 調査実施上の留意事項

(1) 調査の考え方

大統領府は、2005年11月9日付第67号大統領令にて、インフラ開発事業における政府と民間を含む事業体との協力について定め、官民協力による開発の進め方についてガイドラインを示している。また、ADBとJBICはプログラムローン「インフラ改革セクター開発プロジェクト」(IRSDP)を実施し、数多くのインフラ分野での官民協力政策が推進されているところである。しかし、インドネシア国においては、政府機関と民間セクターの責任分担が明確でない部分が多くリスクが高いため、官民連携による事業実施が円滑に進んでいないのが現状である。このようななかで、港湾分野では海運法を改正し、開発、管理及び運営において、民間の参入を推進しようとしている。

本調査では、非効率とされている物流状況を改善し、同国の国際競争力を強化していくための港湾開発を、官民がどのように連携協力して進めていくかを検討し提言するものである。そのためにはインドネシア国の港湾全体を俯瞰した官民協力戦略の検討、及び改正海運法のガイドライン策定を通じて、民間参入のための制度を明確にしつつ、モデル港における官民協力のあり方を実効性の高い形で示すことが求められる。

(2) モデル港におけるケーススタディについて

モデル港については、再度インドネシア国政府の要望を確認し、官民協力の具体的な手法を検討するものとする。事前調査では、コンテナを主体とする港湾、バルク港湾の2タイプの港湾についてケーススタディを実施し、はタンジュンプリオク港及びボジョ

ネガラ港、 はキンタップ地域の石炭積み出し港湾群（11港）をモデルサイトとして設定することで合意している。

1) コンテナを主体としたターミナル

a) タンジュンプリオク港

タンジュンプリオク港は、インドネシア国のコンテナ貨物量の約半分を取り扱う同国最大のコンテナ港湾であり、2006年で328万TEUのコンテナを取り扱う世界第25位のコンテナ港湾である。同港には、現在、ジャカルタ国際コンテナターミナル社(JICT)、JICT、KojaCT、MTI (PT. Multi Terminal Indonesia) の4つのコンテナターミナルが存在するが、岸壁の利用状態は常時ほぼ一杯であり、取扱容量の限界に達している。また、背後ヤードが狭いためコンテナ置き場が不足しているとともに、荷役機械も古いことから、港湾機能が極めて非効率な状況にあり、これらの状況の改善が急務である。現在、同港を管理するPELINDO が既存バース背後の上屋を撤去し、コンテナターミナルに変更する計画を進めている。この動向について、調査・分析を行い、新たにできるターミナルの効率的な活用計画、及び公共財産の民間企業への貸与（BLO）についての方策を検討する。

b) ボジョネガラ港

ボジョネガラ港は、JICA開発調査「ジャカルタ大首都圏港湾開発計画調査」(2003年)において、その開発が提案された。現在、開発計画の一部となる300mのコンテナターミナルのうち102m(水深16m)の岸壁が完成しており、2009年には300mが完成する予定である。ボジョネガラ港の整備には、同港を管理するPELINDO があっており、2003年のJICA調査を一部見直し、水深や防波堤位置の変更、石油精製施設の追加等を行っている。このボジョネガラ港に関して、今後の整備及びターミナル運営についての官民連携のあり方を検討し提案する。なお、提案に際しては、今後のアクセス道路の整備計画についても視野に入れたものとする。

2) 南カリマンタン州キンタップ地域

キンタップ地域では、中小の石炭採掘企業が、それぞれ特別ターミナルを運営し、これら小規模な積み出し港から、バージ(舢舨、小型の荷船)で沖合に停泊する大型船まで輸送し、バージから大型船へ石炭を積み替えて、輸出や国内輸送を行っている。海運法上は、特別ターミナルは公共のための使用は禁止されているが、実際には他企業のターミナルからの搬送が確認されている。本調査においては、石炭企業の経営及び運営状況を分析し、効率的な石炭積み出しターミナルのあり方について検討を行う。例として、石炭企業の協同組合による特別ターミナル建設、特別ターミナルの国への移管と企業へのリース契約、国による石炭センター設立支援、及び航路の共同浚渫などが想定されるが、現状を十分調査のうえ検討し、官民連携による整備計画案を提示する。

(3) 実施体制上の留意点

1) カウンターパートチームの設置

インドネシア国側は本調査団とともに調査業務を行うカウンターパートチームを設置することになっている。同チームはDGSTの職員を中心としたメンバーより構成され、本格調査開始前に設置される。

2) ステアリング・コミッティの設置

インドネシア国側は、本調査実施に際してステアリング・コミッティを設置する。本格調査の過程で出てくる成果はステアリング・コミッティのメンバーと協議し、最終的にその承認をもって決定されることとする。ステアリング・コミッティは以下の関係機関のメンバーによって構成される。

- a) DGST
 - b) PELINDO 、 、 、
 - c) ケーススタディサイトに関係する地方政府
 - d) 国家開発計画庁 (BAPPENAS)
 - e) 運輸省計画局 (Planning Bureau, MOT)
 - f) 運輸省交通サービス連携担当室 (Analysis Center of Partnership for Transportation Services, MOT)
 - g) 経済調整府 (Coordinating Ministry for Economy Affairs)
 - h) 国営企業省 (Ministry of State Owned Company)
 - i) 財務省 (MOF)
 - j) 公共事業省 (Kementrian Peker jaan Umum : PU)
- その他、必要と認められた機関のメンバー

(4) 環境社会配慮

対象事業は政策策定調査であり、JICA環境社会配慮ガイドラインでの分類によるカテゴリー「C」案件とされ、環境・社会に対する望ましくない影響が最小限かほとんどないものと考えられる。しかし、事業の進捗に伴い、配慮すべき環境社会影響が判明した場合は、必要に応じてカテゴリー分類を変更する必要がある、調査の実施にあたっては同ガイドラインの遵守が求められる。

5 - 7 ローカル・コンサルタント

事前調査にて情報収集を行ったのは、以下に示すコンサルタント3社である。いずれのコンサルタントも、それぞれの業務分野で実績、経験もあり、十分な調査実施能力があると考えられる。

| | |
|----------|--|
| 会社名 | PT. Indokoei International |
| 住所・連絡先 | 住所 ; JL. Sultan Hasanuddin No. 45 Kebayoran Baru, Jakarta 12160 電話 ; 021-7237620 Fax ; 021-72796068 E-mail ; info@indokoei.co.id Contact Person ; Ir. Besar Hatmaya besar@indokoei.co.id |
| 技術者数 | 66人 |
| 特記事項 | 1990年に設立され、建築、道路、橋梁、灌漑、電力及び港湾等と業務範囲も広く、JICAの業務経験も持っている。 |
| 保有施設及び機器 | 付属資料4 . 収集資料一覧参照 |
| 業務実績 | 収集資料一覧参照 |

| | |
|----------|--|
| 会社名 | PT. NINCEC MULTI DIMENSI |
| 住所・連絡先 | 住所 ; JL. Dukuh No. 14, Bandung 40114 INDONESIA Branch Office ; JL. Pancoran Barat No. 23 F, Jakarta 12780 電話 ; 022-704688 Fax ; 022-7274514 E-mail ; nincec@yahoo.co.id Contact Person ; Ir.Muhammad Akmasj m_akmasj@yahoo.co.id |
| 技術者数 | 36人 |
| 特記事項 | 1982年の設立され、バンドンに本社があり、技術者は少ないが幅広い範囲の業務実績をもっている。 |
| 保有施設及び機器 | 収集資料一覧参照 |
| 業務実績 | 収集資料一覧参照 |

| | |
|----------|--|
| 会社名 | PT. WIRATMAN & Associates |
| 住所・連絡先 | 住所 ; Graha Simatupang Tower Block A & D JL. Letjen TB Simatupang Kav. 38, Jakarta 12540 電話 ; 021-7817777 Fax ; 021-7805777 E-mail ; corporate@wiratman.co.id Contact Person ; Ir. M. Ferosyah Delyon, MBA Ir. Yulianto yulianto@wiratman.co.id |
| 技術者数 | 265人 |
| 特記事項 | 1976年に設立され、設立当初は建築関連業務が多かったが、約20年ほど前から、日本のコンサルタントと一緒にODA関連業務で道路、港湾等に関する調査、設計、施工監理と幅広い業務範囲をもっている。環境影響評価業務の実績ももっている。 |
| 保有施設及び機器 | 収集資料一覧参照 |
| 業務実績 | 収集資料一覧参照 |

付 属 資 料

- 1 . 要請書
- 2 . M/M 及び S/W
- 3 . 質問票回答結果
- 4 . 収集資料一覧
- 5 . 事前評価表
- 6 . 協議記録

1. 要請書

SCOPE OF WORK
FOR
THE NEW PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP STRATEGY
FOR
THE PORT DEVELOPMENT AND MANAGEMENT
IN
THE REPUBLIC OF INDONESIA

AGREED UPON BETWEEN


DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION,
MINISTRY OF TRANSPORTATION, THE REPUBLIC OF INDONESIA

AND

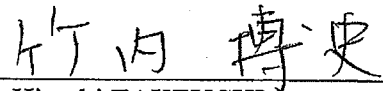
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

JAKARTA, INDONESIA

JULY 28, 2008


Mr. Effendi Batubara

Director General,
Directorate General of Sea Transportation,
Ministry of Transportation,
The Republic of Indonesia


Mr. Hiroshi TAKEUCHI

Leader,
Preparatory Study Team,
Japan International Cooperation Agency
(JICA)

I . INTRODUCTION

In response to the official request of the Government of the Republic of Indonesia (herein after referred to as "GOI"), the Government of Japan (hereinafter referred to as "GOJ") has decided to conduct the Study for the New Public Private Partnership Strategy for the Port Development and Management in the 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 the GOI, will jointly undertake the Study with the authorities concerned of GOI.

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

II . OBJECTIVES OF THE STUDY

The objectives of the Study are;

1. To formulate Public Private Partnership (hereinafter referred to as "PPP") strategy to realize the effective and efficient port development, management and operation
2. To draft guidelines for the related articles to PPP in the new Shipping Law No.17 year 2008
3. To transfer relevant skills and technologies to the personnel concerned with the Study

III . STUDY AREA

The Study covers the whole country.

IV . SCOPE OF THE STUDY

To achieve the objectives mentioned above, the Study shall cover the following items:

1. Review and analysis of the existing conditions of port development, management and operation in Indonesia
 - 1-1. Socio-economic framework
 - 1-2. Policy and legal framework for port sector (including the New Shipping Law No.17 year 2008)
 - 1-3. Role of port in National Development Plan
 - 1-4. Existing port development plan
 - 1-5. Demand of port-related traffic
 - 1-6. Current status, conditions and policy of port development, management, and operation in Indonesia
 - Current and future roles among the relevant bodies, including central government, local government, PELINDO and private sector, in port development, management and operation
 - Financial situation of PELINDOs and their individual ports
 - 1-7. Overall policy and legal framework of PPP in Indonesia
 - 1-8. Policy of GOI for private participation in port development, management and operation
 - 1-9. Current status and conditions of PPP projects in port and other sectors
2. Formulation of PPP strategy for port development, management and operation
 - 2-1. To examine basic roles of central/local government and private sector (including semi-governmental bodies like PELINDOs) in the following activities:
 - Port administration
 - Port planning
 - Port development and/or construction including cost sharing scheme
 - Port management and/or operation including cost sharing scheme
 - 2-2. To examine appropriate processes and conditions for concession agreements among the public and private sectors, in developing, managing and operating ports



2-3. To recommend institutional settings in central government and local government (principally provinces which are case study ports located in)

3. Case study in model ports

3-1. Case study in a container handling port

3-1-1. To examine the current plan

3-1-2. To examine conditions for the private sectors to participate in the development, management and operation of a container handling port

3-1-3. To examine appropriate roles among the relevant bodies including central government, local government, PELINDO and private sector

3-1-4. To propose the framework of PPP in the case of container handling port

3-2. Case study in a bulk cargo handling port

3-2-1. To examine the current situation

3-2-2. To examine appropriate roles among the relevant bodies including central government, local government, PELINDO and private sector

3-2-3 To propose the framework of PPP in the case of bulk cargo handling port

3-3. Feed back the result of examination in the model ports to the PPP strategy

4. Drafting detailed guideline for the related articles to PPP in the new Shipping Law No.17 year 2008

V. SCHEDULE OF THE STUDY

The Study will be carried out in accordance with the tentative schedule as below. The schedule is tentative and subject to be modified when both parties agree upon any necessity that will arise during the course of the Study.

TENTATIVE SCHEDULE

| Total Month | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|-------------------|------|---|---|---|---|------|---|---|---|----|------|-----|
| Work in Indonesia | → | | | | | → | | | | | | |
| Work in Japan | → | | | | | → | | | | | | → |
| Reports | IC/R | | | | | IT/R | | | | | DF/R | F/R |

IC/R: Inception Report

IT/R: Interim Report

DF/R: Draft Final Report

F/R: Final Report

VI. REPORTS

JICA shall prepare and submit following reports in English to the GOI.

1. Inception Report, which covers the schedule and methodology of the Study

Thirty (30) copies at the commencement of the Study and five (5) set of CD-ROM.

2. Interim Report, which covers the draft Public Private Partnership strategy for the port development.

Thirty (30) copies and five (5) set of CD-ROM within six (6) months after the commencement of the Study.

3. Draft Final Report, which covers all the results of the Study

Thirty (30) copies and five (5) set of CD-ROM within eleven (11) months after the commencement of the Study.

DGST with the other relevant organizations shall submit its comments within one (1) month after the receipt of the Draft Final Report.

4. Final Report

Fifty (50) copies of Main Report, Fifty (50) copies of Summary Report, and five (5) sets of CD-ROM which contains both Main Report and Summary Report, within one (1) month after JICA

receives the comments on the Draft Final Report. Summary report should be written in Japanese, English and Indonesian.

VII. UNDERTAKINGS OF THE GOVERNMENT OF INDONESIA

1. To facilitate the smooth conduct of the Study, GOI shall take necessary measures;
 - 1-1. To permit the members of the Japanese study team (hereinafter referred to 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;
 - 1-2. 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;
 - 1-3. 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; and
 - 1-4. To provide necessary facilities to the Team for remittances 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 arises, 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. Directorate General of Sea Transportation, Ministry of Transportation shall, at its own expense, provide the Team with the followings, in cooperation with other organizations concerned:
 - 3-1. Security-related information on as well as measures to ensure the safety of the Team;
 - 3-2. Information on as well as support in obtaining medical services;
 - 3-3. Available data and information related to the Study;
 - 3-4. Counterpart personnel (who is English available);
 - 3-5. Suitable office space with necessary equipment and furniture in Jakarta;
 - 3-6. Credentials or identification cards; and
 - 3-7. Appropriate number of vehicles with drivers, and boats with operators.

VIII. CONSULTATION

JICA, Directorate General of Sea Transportation shall consult with each other in respect of any matter that may arise from or in connection with the Study.



MINUTES OF MEETING

ON

SCOPE OF WORK

FOR

THE NEW PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP STRATEGY
FOR THE PORT DEVELOPMENT AND MANAGEMENT
IN THE REPUBLIC OF INDONESIA

AGREED UPON BETWEEN
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION,
MINISTRY OF TRANSPORTATION

AND

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

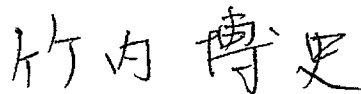
JAKARTA INDONESIA

July 28, 2008



Mr. Effendi Batubara

Director General,
Directorate General of Sea Transportation,
Ministry of Transportation,
The Republic of Indonesia



Mr. Hiroshi TAKEUCHI

Leader,
Preparatory Study Team,
Japan International Cooperation Agency
(JICA)

In response to the official request of the Government of the Republic of Indonesia (hereinafter referred to as "GOI"), the Government of Japan (hereinafter referred to as "GOJ"), dispatched the preparatory study team headed by Mr. Takeuchi, (hereinafter referred to as "the Team"), to Indonesia from July 20 to July 29, 2008 to discuss the Scope of Work (hereinafter referred to as "S/W") for the Study for the New Public Private Partnership Strategy for the Port Development and Management in the Republic of Indonesia.

During its stay in Indonesia, the Team carried out field surveys and held a series of discussions with the officials of Directorate General of Sea Transport (hereinafter referred to as "DGST") and other authorities concerned of GOI. The list of those who attended these meetings is shown in the Appendix.

The Minutes of Meetings have been prepared for the better understanding of the S/W agreed upon between DGST and the Team on July 28, 2008. The main items that were discussed and agreed by both sides are as follows.

1. TITLE OF THE STUDY

The title of the Study should be "The New Public Private Partnership Strategy for the Port Development and Management in the Republic of Indonesia".

2. CASE STUDY SITES

Case study ports are followings;

- Bojonegara
- Tanjung Priok
- Kintap area

3. STEERING COMMITTEE

DGST is the executing agency for the Study. The Steering Committee would be set up to implement the Study efficiently under the initiative of DGST. The committee will be comprised of the departments and organizations listed hereunder. Other departments and organizations could be included if DGST and JICA recognize the necessity. The steering committee meetings will be held at least two (2) times during the Study to discuss the key issues, such as Inception Report, the draft guidelines for the new shipping law, draft Final Report of the Study.

-Chairperson:

Director General of Sea Transportation, Ministry of Transportation

-Members:

- 1-1 DGST
- 1-2 PELINDO1,2,3,4
- 1-3 Local governments related to the case study ports
- 1-4 BAPPENAS
- 1-5 Planning Bureau, Ministry of Transportation (hereinafter referred to as "MOT")
- 1-6 Analysis Center of Partnership for Transportation Services, MOT
- 1-7 Coordinating Ministry of Economy
- 1-8 Ministry of State Owned Company
- 1-9 Ministry of Finance
- 1-10 Ministry of Public Works (hereinafter referred to as "MOPW")



4. COUNTERPART PERSONNEL

Both sides agreed that the Study should be conducted in a manner of a joint work of the Indonesian and Japanese sides. In this context, the Team requested DGST to allocate necessary number of counterpart personnel throughout the Study, and DGST agreed to allocate necessary number of counterpart personnel based on the composition of the Study Team.

5. JICA's GUIDELINES FOR ENVIRONMENTAL AND SOCIAL CONSIDERATIONS

The Team explained the concept and required procedures of JICA's guidelines (2004) for environmental and social considerations. The Team also explained that the procedures shall be applied to the Study and emphasized on the proponent's responsibility in conducting the environmental and social considerations, information disclosures, and involvement in dealing with environmental and social consideration as the proponent of the project. On the other hand, JICA supports and examines measures for environmental and social considerations.

6. INFORMATION DISCLOSURE

Both sides agreed that DGST and JICA disclose the results of the study.

7. EFFECTUATION OF SCOPE OF WORKS

Both sides understood that Scope or Works of the Study would be in effect after both governments' official approval.

8. OTHER RELEVANT ISSUES

1. Both sides agreed that Indonesian side provides information related regulation for the new shipping law to the study team in proper occasion.
2. Regarding the case study, both sides agreed following courses;
 - 2-1. Bojonegara port
 - 2-1-1. Grasp of logistics needs
 - 2-1-2. Examination and analysis of public terminal development and management
 - 2-2. Tanjung Priok port
 - 2-2-1. Grasp of logistics needs
 - 2-2-2. Examination, analysis and proposal of several concepts on effective management of existing container terminals or/and redeveloping existing general cargo terminals into container terminals.
 - 2-3. Kintap area ports
 - 2-3-1. Grasp of coal transportation needs
 - 2-3-2. Examination, analysis and proposal of several concepts on public and private role and risk sharing for coal public port management
3. Indonesian side proposed to the Team to include the access road into Bojonegara port case study. The Team explained the access road is under MOPW, and it is difficult for the study team to conduct the study with coordinating DGST and MOPW.
4. Indonesian side explained that the study team should discuss with Coordinating Ministry of Economy deeply about PPP scheme in Indonesia.
5. Indonesian side requested to several Indonesian counterpart officials' training in Japan related to the

Public Private Partnership for the port development and management. The Team promised to convey these requests to JICA Indonesian Office and JICA Headquarters.

6. Indonesian side explained that Indonesian side will try but it is difficult to prepare office space, vehicles, and boats which are mentioned in Scope of Works VII.3.3-5,3-7.



List of Attendants

(Indonesian Side)

Directorate General of Sea Transportation, Ministry of Transportation (DGST)

| | |
|----------------------|---|
| Mr. Effendi Batubara | Director General of Sea Transportation |
| Mr. Kemal Heryandri | Head of Planning Division of DGST |
| Mr. Chandra Irawan | Head of Sub Directorate of Port Development |
| Mr. M Tohir | Head of Sub Directorate of Dredging and Reclamation |
| Mr. Chaeruddin | Staff of Directorate of Ports and Dredging |
| Mr. A. Karim Lasena | Staff of Directorate of Ports and Dredging |
| Mr. Edityawirman | Staff of Directorate of Ports and Dredging |
| Mr. Bambang Priyono | Staff of Directorate of Ports and Dredging |
| Mr. Ciptadi D.P | Staff of Directorate of Ports and Dredging |
| Mr. Abdullah Wahid | Staff of Directorate of Ports and Dredging |
| Mr. Lollan A S | Staff of Directorate of Ports and Dredging |
| Mr. Mauritz Sibarani | Staff of Directorate of Ports and Dredging |
| Ms. Sumarliah | Staff of Directorate of Ports and Dredging |
| Mr. Taiji KAWAKAMI | (JICA Expert) |

Ministry of Transportation

| | |
|----------------------|--|
| Mr. Sudarmadi | Head of Division of Analysis Center of Partnership for Transportation Services |
| Mr. Djoko Witjaksono | Staff of Analysis Center of Partnership for Transportation Services |

National Development Planning Agency, State Ministry for National Development

| | |
|--------------------------|--|
| Mr. Bastary Pandji Indra | Director of Public Private Partnership Development |
|--------------------------|--|

PELINDO II

| | |
|------------------|---|
| Mr. Soepadi SW | Marketing and Business Development Director |
| Mr. Yuwono Yoni | Senior Manager PT. Pelindo II |
| Mr. Sri Rahardjo | Head of Project of Bojonegara |
| Mr. Adji | Assistant Senior Manager of PT. Pelindo II |
| Mr. Nur Imam ST | Staff of Project of Bojonegara Port |
| Mr. Viranky O | Staff of PT. Pelindo II |
| Ms. Retno S | Staff of PT. Pelindo II |



(Japanese Side)

Preparatory Study Team

| | |
|----------------------|-------------------------------|
| Mr. Hiroshi TAKEUCHI | Team Leader |
| Mr. Yasuyuki NISHIO | Port Planning |
| Mr. Osamu SASE | Port Management and Operation |
| Ms. Kyoko OKAMURA | Team Coordinator |

Embassy of Japan In Indonesia

Mr. Ichitaro EHARA First secretary

JICA INDONESIA OFFICE

Mr. Kiichi TOMIYA
Mr. Naoki KAKIOKA

A handwritten mark or signature in the bottom right corner of the page, consisting of a circle with some internal scribbles and a vertical line extending downwards.

3 . 質問票回答結果

For PELINDO (Indonesia Port Corporation) July 2008

QUESTIONNAIRE

1. Organization chart of Indonesia Port Corporation (PELINDO)

2. Confirmation of Financial condition of Indonesia Port Corporation (PELINDO)

Please fill in attached paper

3. Cargo throughput of representative port of Indonesia Port Corporation (PELINDO)

Please fill in attached paper

4. Confirmation of current state of port administration, port facilities and port services

Please marking each items concerned body

5. Regulations concerning ports business enterprise

| No | Name | No. | Year | Regarding |
|----|--------------------------------------|-----|------|--|
| 1 | Law of the Republic of Indonesia | 17 | 2007 | Shipping |
| 2 | Government Regulation | 69 | 2001 | Ports |
| 3 | Decree of Minister of Transportation | 14 | 2002 | Management and Operation of cargo Loading / unloading from and to ship |
| 4 | Decree of Minister of Transportation | 24 | 2002 | Pilotage |
| 5 | Decree of Minister of Transportation | 53 | 2002 | National Port Order |
| 6 | Decree of Minister of Transportation | 54 | 2002 | Management of Sea Ports |
| 7 | Decree of Minister of Transportation | 55 | 2002 | Order of Dedicated Port Management |
| 8 | Decree of Minister of Transportation | 56 | 2002 | Submission of Seaports (Work Unit) to Provincial/ Municipal Government |

6. Confirmation and progress of presence of special terminal construction

| No. | PROJECT | PROGRESS |
|-------------|---|--------------------------------|
| 2007 | | |
| 1 | 114 and 115 Tanjung Priok Multipurpose Terminal | Under construction |
| 2 | 200 m of Banten Multipurpose Terminal | Under construction |
| 3 | Tanjung Priok Car Terminal | Construction has been finished |
| 2008 | | |
| 1 | Development of Container Terminal of Teluk Bayur Port | DED in progress |
| 2 | Development of Container Terminal of Bojonegara Port | DED in progress |
| 3 | Development of Multipurpose Terminal of Sunda Kelapa Port | DED in progress |
| 4 | 200 m of Panjang Multipurpose Terminal | Under construction |
| 5 | Container Yard of Pontianak Container Terminal | Under Construction |
| 6 | Development of Coal Terminal of Cirebon Port | DED in progress |

7. Current problem concerning terminal management and ports management

- Terminal Management ;

- Port Management ;

No problem, the company is awaiting new ruling on port manajement (Government Regulation on ports is yet to be published and enacted)

8. Information of private company related port

There are several business entities related / doing business in ports, such as stevedoring companies, shipping agents, trucking companies, freight forwarding, insurances, and banks.

Name of Port : **INDONESIA PORT CORPORATION II****Cargo Throughput (Total)***unit ; ton*

| Year | International | | Domestic | |
|------|---------------|------------|------------|------------|
| | Export | Import | Outward | Inward |
| 2001 | 16.887.161 | 18.809.325 | 31.368.789 | 37.526.213 |
| 2002 | 14.615.552 | 15.357.131 | 30.284.368 | 32.116.029 |
| 2003 | 14.117.742 | 13.811.933 | 27.696.817 | 31.250.517 |
| 2004 | 18.382.716 | 14.672.252 | 27.891.576 | 33.781.018 |
| 2005 | 20.509.871 | 14.599.810 | 28.513.955 | 34.274.432 |
| 2006 | 21.696.639 | 14.954.969 | 26.661.382 | 34.880.431 |
| 2007 | 21.854.113 | 15.901.010 | 28.419.695 | 37.740.854 |

Cargo Throughput (Container)

| Year | International | |
|------|---------------|-----------|
| | Ton | Box |
| 2001 | 1.980.686 | 2.885.432 |
| 2002 | 2.222.374 | 3.104.887 |
| 2003 | 2.466.133 | 3.328.110 |
| 2004 | 2.738.260 | 3.645.923 |
| 2005 | 2.849.556 | 3.792.195 |
| 2006 | 2.915.143 | 3.893.604 |
| 2007 | 3.105.497 | 4.177.962 |

Ship Calls*unit ; ships*

| Year | International | | Domestic | |
|------|---------------|-------------|-------------|------------|
| | Total Ships | Total GT | Total Ships | Total GT |
| 2001 | 11.357 | 105.935.501 | 50.328 | 78.369.473 |
| 2002 | 10.386 | 99.969.882 | 46.665 | 85.656.970 |
| 2003 | 9.343 | 91.670.309 | 52.780 | 79.094.176 |
| 2004 | 9.482 | 91.741.336 | 45.062 | 78.855.786 |
| 2005 | 9.628 | 90.011.296 | 48.242 | 78.009.679 |
| 2006 | 10.055 | 90.994.458 | 43.728 | 70.925.087 |
| 2007 | 10.875 | 95.014.705 | 43.105 | 71.370.629 |

Passenger*unit ; persons*

| Year | International | | Domestic | |
|------|---------------|-----|-----------|-----------|
| | Out | In | Out | In |
| 2001 | 151 | 151 | 2.085.538 | 2.182.277 |
| 2002 | - | - | 1.786.391 | 1.732.719 |
| 2003 | - | - | 1.266.541 | 1.249.653 |
| 2004 | - | - | 1.057.199 | 1.071.890 |
| 2005 | - | - | 1.065.904 | 1.103.139 |
| 2006 | - | - | 876.448 | 871.139 |
| 2007 | - | - | 779.546 | 771.829 |

Name of PELINDO ; INDONESIA PORT CORPORATION II

Financial Condition

unit ; million Rp

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Business Income | | | | | |
| Port Income | 1.206.489 | 1.414.395 | 1.642.410 | 1.744.120 | 1.968.070 |
| Sub Total | 1.206.489 | 1.414.395 | 1.642.410 | 1.744.120 | 1.968.070 |
| Business Cost | | | | | |
| Labor Costs | 168.260 | 183.824 | 267.862 | 332.116 | 419.089 |
| Maintenance Costs | 169.339 | 182.562 | 227.007 | 237.652 | 210.971 |
| Article Costs | 161.979 | 137.416 | 202.854 | 248.640 | 316.568 |
| Operation Costs | 118.940 | 132.152 | 230.316 | 287.008 | 327.776 |
| Miscellaneous Costs | 216.679 | 256.956 | 59.921 | 86.483 | 87.587 |
| Others Costs | - | - | - | - | - |
| Sub Total | 835.197 | 892.910 | 987.960 | 1.191.899 | 1.361.991 |
| Operating Profit & Loss | 371.292 | 521.485 | 654.450 | 552.221 | 606.079 |
| Non-operating Profit & Loss | (26.798) | (144.026) | 229.802 | 182.294 | 463.833 |
| Before Tax Profit | 344.494 | 377.459 | 884.252 | 734.515 | 1.069.912 |
| After Tax Profit | 496.521 | 520.423 | 696.984 | 566.986 | 852.089 |

- Note:
- Labor cost : Beban Pegawai,
 - Maintenance cost : Beban Pemeliharaan & Beban Penyusutan dan Amortisasi,
 - Article Cost : Beban Administrasi dan Beban Umum,
 - Operation Cost : Beban Asuransi dan Beban Sewa dan Beban Bahan,
 - Misc. Cost : Beban KSO dan Beban Anak Perusahaan.

Current state of Port Administration, Port Facilities and Port Services
Check Sheet

| | Central Government | Local Government | Port Corporation (PELINDO) | Private Company |
|--------------------------------|--------------------|------------------|----------------------------|-----------------|
| <i>Port Administration</i> | | | | |
| • Port Regulation | | | | |
| • Port Budget*) | | | | |
| <i>Port Facilities (Owner)</i> | | | | |
| • Wharf | | | | |
| • Container Yard | | | | |
| • Other Port Facilities**) | | | | |
| • Gantry Crane | | | | |
| • Other Equipments | | | | |
| <i>Port Services</i> | | | | |
| • Permission of Land Use | | | | |
| • Permission of Wharf Use | | | | |
| • Pilotage | | | | |
| • Maintenance Dredging | | | | |
| • Mooring | | | | |
| • Cargo Handling | | | | |
| • Transportation | | | | |

*) subject to approval from Ministry of State Owned Enterprise as shareholder

***) Infrastructure (road, channel, and *breakwater*) lie on central government

4 . 収集資料リスト

| 番号 | 資料の名称 | 形態(図書、ビデオ、地図、写真等) | 発行年 | 発行機関 |
|----|--|-------------------|------|---|
| 1 | STATISTIK INDONESIA Statistical Yearbook of Indonesia 2007 | 図書 | 2007 | Badan Pusat Statistik, Jakarta-Indonesia |
| 2 | UNDANG UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 17 TAHUN TENTANG PELAYARAN | 図書 | 2008 | DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DIRECTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT |
| 3 | PRIVATE PROVISION OF INFRASTRUCTURE TECHNICAL ASSISTANCE (PPITA) IBRD LOAN Number 4696-(IND) DRAFT FINAL REPORT September 2006 | コピー | 2006 | MINISTRY OF COMMUNICATIONS & THE WORLD BANK |
| 4 | BOJONEGARA INTERNATIONAL PORT | コピー | 2008 | PT (Persero) PELABUHAN INDONESIA |
| 5 | NEW TARIFF | コピー | 2005 | JICT |
| 6 | BANTEN | 地図 | 2006 | CV.PRADIKA |
| 7 | Corporate Profile Profil Perusahaan | パンフレット | | PT (Persero) PELABUHAN INDONESIA |
| 8 | PORT OF TANJUNG PRIOK Redesign 2007-2009 | パンフレット | 2007 | PT (Persero) PELABUHAN INDONESIA |
| 9 | TANJUNG PRIOK CAR TERMINAL(TPT) <i>the first integrated car terminal in Indonesia</i> | パンフレット | | PT (Persero) PELABUHAN INDONESIA |
| 10 | <i>Annual Report 2006</i> Laporan Tahunan 2006 | パンフレット | 2007 | PT (Persero) PELABUHAN INDONESIA |
| 11 | The Preferred <i>Special Edition</i> | パンフレット | | Jakarta International Container Terminal |
| 12 | ジャカルタ漁港 | パンフレット | | バシフィック コンサルタント インターナショナル |
| 13 | The Special Zone for Manufacturing with Total Logistics Support in Indonesia | パンフレット | | PT (Persero) Kawasan Berikat Nusantara (KBN) |
| 14 | Interactive CD & Video Profil Company | CD | | PT (Persero) Kawasan Berikat Nusantara (KBN) |
| 15 | KANTOR PELABUHAN KINTAP | コピー | | DGST |
| 16 | <i>Company Profil</i> Coal Mining, Coal Terminal & Loading Port | パンフレット | | PT. PRIBUMI CITRA MEGAH UTAMA |
| 17 | ORGANIZATION CHART OF DGST | コピー | 2007 | DGST |
| 18 | ORGANIZATION STRUCTURE OF PORT AND DREDGING | コピー | 2007 | DGST |
| 19 | P. KALIMANTAN | 地図 | | |
| 20 | KALIMANTAN SELATAN | 地図 | | |
| 21 | BANJARMASIN | 地図 | | |
| 22 | Kumpulan Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Penyediaan Infrastruktur | 図書 | | Department Keuangan Republik Indonesia Badan Kebijakan Fiskal (BKF) |
| 23 | Regulations on Cooperation between Government and Entities in Infrastructure Provision | コピー | 2005 | National Committee for the Acceleration of Infrastructure Provision (KKPPI) |
| 24 | Travel Atlas INDONESIA REVISED SECOND EDITION | 図書 | | PERIPLUS |
| 25 | 高速道路PPPに関する資料 | コピー | | 清水JICA専門家より入手(公共事業省) |
| 26 | WIRATMAN & Associates (Local Consultants Profile) | パンフレット | | WIRATMAN & Associates |
| 27 | Company Profile (PT.INDOKOEI INTERNATIONAL) Engineering and Management Consultant | パンフレット | | PT. INDOKOEI INTERNATIONAL |
| 28 | Corporate Profile Profile Perusahaan | CD | | PT (Persero) PELABUHAN INDONESIA |
| 29 | STATISTIK PERHUBUNGAN Transportation and Communication Statistic 2006 | 図書 | 2006 | Badan Pusat Statistik, Jakarta-Indonesia |
| 30 | PELINDO、JICT及びKBNのパワーポイントデータ | CD | | PELINDO、JICT、KBN |
| 31 | Local Consultant's Company Profile | CD | | INDO Koei, NINCEC, WIRATMAN |

5. 事前評価表

| |
|--|
| 1. 案件名 |
| <p>(和文) インドネシア国 港湾開発及び経営に関する新しい官民協力戦略策定調査 (英文) The New Public Private Partnership Strategy For the Port Development and Management in the Republic of Indonesia</p> |
| 2. 協力概要 |
| <p>(1)事業の目的 2008年4月にインドネシア国の海運法が改正され、民間企業の港湾運営への参入が可能となり、港湾への優良な投資の拡大及び港湾の効率的な運営管理が期待されている。このような中、改正法下における港湾の管理運営について、具体的方策を示す海運法細則に関するガイドラインが未整備であり、改正海運法の実施要領と位置づけられるような新たな港湾管理運営方策を推進していくことが重要となる。このため、本調査においてケーススタディを実施し、上記ガイドライン等を作成することによって、港湾管理運営における官民協力戦略を提言するものである。</p> <p>(2)調査期間:平成21年1月～平成21年12月(12ヶ月) (3)総調査費用:約2.5億円 (4)協力相手先機関:運輸省海運総局 (5)計画の対象 調査対象:インドネシア国全港湾 ケーススタディサイト:タンジュンプリオク港、ボジョネガラ港、南カリマンタンキンタップ地域</p> |
| 3. 協力の必要性・位置付け |
| <p>(1)現状及び問題点 インドネシア国の港湾は、慢性的な国家予算による投入の不足から、アクセス道路の未整備、非効率的な荷役体制、荷役機械や港内道路の老朽化などが問題となっている。このような中、港湾のターミナル整備や運営などに対する、民間の投資および運営参入に期待されているが、港湾の運営に関しては、国営企業 PELINDO との共同企業体(原則出資比率 50%未満)のみに参入が限定されているなど、企業活動が一定の制約を受ける状況となっている。また、インドネシアでは、官民のリスク分担に関する規制が不透明であり、投資リスクを嫌う民間企業による投資が進まない状況である。このため、民間も活用した国際競争に対応するための港湾整備および効率的な運営を行うための法制度整備が喫緊の課題となっている。</p> <p>このような状況を受けて、インドネシア政府は2008年4月に海運法を改正し、PELINDO が中心的な役割を果たしてきた港湾の管理運営について、政府は規制機関、港湾公社はターミナルオペレーターと役割が分離し、かつ民間企業が単独で港湾運営に参入可能となるなど、新しい港湾の整備運営にかかる方針が明確となった。この海運法の改正を受けて、港湾管理体制は新たな変革の時代を迎えていると考えられている。本調査は、このような背景の下、今後の港湾管理運営における官民連携の戦略を提言するものである。</p> <p>(2)相手国政府国家政策上の位置づけ インドネシア政府が策定した「2004-2009 年度国家中期開発計画」(RPJM:Rencana Pembangunan Jangka Menengah)の3つの柱の一つ「国民の経済的・社会的繁栄と厚生の実現」のなかで「インフラ開発の迅速化」が定められている。そのうち、海上輸送開発の目標の一つに、港湾インフラに対する民間の投資環境の改善が掲げられている。</p> <p>インドネシアにおける官民連携による開発の進め方については、大統領令(PERPRESS) 65/2005によって基本的なガイドラインが示され、官民連携の推進が図られているところである。また、2008年4月に海運法が改正され、国は港湾基本計画の前提となる「国家港湾基本計画」を策定することが明確に打ち出されている。</p> |

(3) 他国機関の関連事業との整合性

ADB と旧 JBIC とのプログラムローン「インフラ改革セクター開発プログラム」(IRSDP: Infrastructure Reform Sector Development Program)では運輸、電力、石油・ガス、通信、水、衛生の各分野において、マスタープランの策定、民間セクターの参加・関与を高める組織・法制度の改革、適切な料金・補助金政策策定などの政策・制度改革を支援している。港湾分野では、海運法の改正、その細則策定なども達成すべき項目として挙げられており、地方政府や民間業者の参入を推進している。

(4) 我が国援助政策との関連、JICA 国別事業実施計画上の位置づけ（プログラムにおける位置付け）

経済基盤の根幹の一つである港湾の整備の促進及び効率化を目指すと同時に、民間投資を促進することにより、競争の導入と持続的な経済発展の後押しをするものであり、我が国の対インドネシア国別援助計画における「民間主導の持続的な成長」実現のための支援、特に経済インフラ整備援助方針に合致している。

JICA 国別事業実施計画(案)では、援助重点分野「民間主導の持続的な成長」のうち開発課題「ビジネス・投資環境改善」の一環として「ジャカルタ首都圏貿易物流効率化プログラム」を策定しており、本件はそのうち特に貿易物流業務の改善及び高度化に資するものとして位置付けられる。

4. 協力の枠組み

(1) 調査項目

① 現状と課題の分析

- 1) 社会経済フレームワーク
- 2) 国家開発計画における港湾の役割
- 3) 港湾分野における政策と法的枠組み
- 4) 既存の港湾開発計画
- 5) 港湾開発、管理及び運営における中央政府、地方自治体、PELINDO 及び民間事業者等の関連機関の現状と将来の役割
- 6) 港湾物流に係る交通の需要状況
- 7) インドネシアの官民協力に関する政策と法的枠組み
- 8) 港湾開発、管理及び運営における民間参入のための政策
- 9) 他セクターにおける官民協力プロジェクトの現状調査

② 港湾開発、管理及び運営における官民協力戦略の方向性の提言

中央及び地方政府と民間セクターの基本的役割を検討し、本調査における官民協力のあり方について方向性を提示する。

③ モデル港湾におけるケーススタディ

1) タンジュンプリオク港

目的: 既存港の運営管理方針を策定する。

調査: 陸上・海上交通状況の状況及び課題の把握。

利用可能性のある企業の意識調査。

港湾運営上の課題の調査。(コンテナクレーン、ヤード、仮置き場等のハード面と運営体制のソフト面)

提案: 運営管理体制における官民協力のあり方を提案する。

2) ボジョネガラ港

目的: 新設港のコンテナターミナル運営戦略を策定する。

調査: 現状の陸上交通状況を把握する。

利用可能性のある企業の意識調査

先方の港湾計画に対応する、官民連携の体制を整備する。

港湾整備及び施設整備にかかる方針、概略設計に基づく積算、費用負担を調査する。

提 案:整備及び運営管理における官民協力のあり方を提案する。

3)キンタップ港湾群

目 的:現在の個別企業が運営する特別ターミナルから、公共ターミナルや協同組合型ターミナルの可能性を検討する。

調 査:自然条件調査(既存データの収集・活用、平面測量、深淺測量による地形条件の把握)

石炭需給状況、ターミナル運営状況の現状調査。

競争力ある港湾の形成調査。

提 案:石炭企業群による港湾の管理運営体制、航路の浚渫計画や費用負担の体制を提案する。

4)ケーススタディ結果を②における戦略提言に反映させる

④ 港湾開発、管理及び運営における官民協力戦略を提言する

ケーススタディ結果を踏まえて、②の方向性を再検討し、官民協力戦略を作成する。

- ・ 官民コンセッション契約のための標準的なプロセス、条件の提言。
- ・ 他の港湾で活用できる官民協力手法のパターン提示。
- ・ 官民協力を推進させるための組織体制や資金計画に対する提言。

⑤ 改正海運法のガイドラインの起草及び提言

改正海運法(2008年 No. 17)の実施細則の運用に関わるガイドラインの起草及び提言

(2) アウトプット(成果)

- ・ 港湾開発、管理及び運営における官民協力戦略が作成される。
- ・ 改正海運法のガイドラインが策定される。

(3)インプット(投入):以下の投入による調査の実施

(a)コンサルタント(分野/人数)

| 分野 | 人数 | 分野 | 人数 |
|------------|----|--------------------|----|
| 総括/港湾行政 | 1 | コンセッション契約 | 1 |
| 港湾計画 | 1 | 港湾経営(ターミナル経営)/財務分析 | 1 |
| 需要予測/経済分析 | 1 | 港湾施設設計・積算(土木施設) | 1 |
| 港湾管理/管理者財務 | 1 | 港湾施設設計・積算(荷役機械) | 1 |
| 民営化支援 | 1 | 施工計画/投資計画 | 1 |

(b)その他

カウンターパート研修(港湾開発、管理及び運営)の実施

5. 協力終了後に達成が期待される目標

(1)提案計画の活用目標

本調査で作成する官民協力戦略に基づいた港湾開発、管理及び運営が実施される

(2)活用による達成目標

港湾セクターにおける民間投資環境が改善され、港湾の容量不足が解消し、港湾を中心とした貿易物流の効率化が進む

| |
|---|
| 6. 外部要因 |
| <p>(1)協力相手国内の事情</p> <ul style="list-style-type: none"> (a)行政的要因: 民間投資、地方分権に対する政策の変化 (b)経済的要因: インドネシア国における貿易物流量の減少 (c)社会的要因: 利害関係を背景にした外部関係者の干渉 <p>(2)関連プロジェクトの遅れ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ IRSDP における改正海運法の政府細則の策定の遅延 |
| 7. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮(注) |
| <p>港湾開発及び管理・運営における官民連携に対する提言であり、環境社会配慮項目に対する影響は想定していない。</p> |
| 8. 過去の類似案件からの教訓の活用(注) |
| <p>・関係機関との連携</p> <p>過去の港湾に関するF/S調査の実績から、ケーススタディ港湾における官民連携手法の検討に際しては、中央政府、地方自治体、PELINDO、事業者等、関連する機関と十分に協議を行い、実現可能な戦略を提言する必要がある。</p> |
| 9. 今後の評価計画 |
| <p>(1)事後評価に用いる指標</p> <p>(a)活用の進捗度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本調査で提案した官民協力戦略に基づくケーススタディ港湾での事業実施 ・改正海運法のガイドラインに基づいて実現した新たな港湾戦略 <p>(b)活用による達成目標の指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾管理運営体制の改善状況(港湾管理行政方針、各港湾の管理運営体制) ・タンジュンプリオク港の管理運営体制の改善 ・ボジョネガラ港整備における民間投資状況 ・石炭積み出し港の管理、運営体制の改善状況 <p>(2)上記(a)および(b)を評価する方法および時期</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じて、2015年以降にフォローアップ調査によるモニタリングを実施する。 |

(注)調査にあたっての配慮事項

6. 協議記録

議事録

| | |
|------|--|
| 訪問先 | 在インドネシア日本大使館 |
| 日時 | 2008年7月21日(月)午前9時20分～午前9時40分 |
| 場所 | ジャカルタ 日本国大使館 会議室 |
| 出席者 | (相手側) 江原一太郎一等書記官 (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村) (川上専門家)(神谷職員) |
| 収集資料 | — |
| 配布資料 | 対処方針 |

【概要】

調査団より事前調査対処方針について説明。

1. 円借款事業の遅延について

- ・ タンジュンプリオク港の円借款事業が遅れている事情について、江原氏はJBICから入札手続きが遅れていると説明を受けていた。詳細については調査団がJBIC訪問時に確認することとなった。

2. 調査内容について

- ・ インドネシア政府から既存の案件(タンジュンプリオク港)を進めてほしいという声もあり、既存の円借款事業が動いていない現状で新しい案件をつくっても同様な懸念が発生するであろう。調査団は本件については、SWの大きさによって調査体制が変わってくると考えており、CPの要請内容やボジョネガラに対する取り組み姿勢について確認し、SWを固めたい。
- ・ 川上専門家より、今回の海運法の改正により、“ペリンドとのジョイントベンチャーでないといけないという点がなくなった”ことが大きな違いになるとの説明があった。

3. 事前調査の報告について

- ・ 7月29日に予定しているが、江原氏の予定がつかない場合には、報告書の提出のみとすること了解を得た。

以上

議事録

| | |
|------|--|
| 訪問先 | JICAインドネシア事務所 |
| 日時 | 2008年7月21日(月)午前10時35分～11時30分 |
| 場所 | JICA事務所会議室 |
| 出席者 | (相手側) 富谷次長、柿岡職員 (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村) (川上専門家)(神谷職員) |
| 収集資料 | — |
| 配布資料 | 対処方針 |

【概要】

調査団より対処方針について説明。

1. 事前調査のポイント

- ・ 調査団: 事前調査のポイントは、ボジョネガラをCPが今後どうしていくつもりかを確認すること、海運法改正により如何に民間と連携していこうとしているのかを確認すること、の2点にある。
- ・ 富谷次長: 海運法を改正したことで、国が第二港湾という特別なステータスを与えられるような状態でなくなっており、各地方自治体等が自らの港湾を整備できることとなった。このことにより、ボジョネガラの持つ性格が変わってきていると聞いている。また、インドネシアでは、政府はインフラ整備のための資金を拠出したくないというのが基本にある。PPPといっても、資金源としてしか民間参入を捉えておらず、一方、民間としては契約条件が明確でない為、結局、契約行為まで進展しないこととなっている。
- ・ 調査団: 本開発調査では、民間参入の方法の提示と、モデル港湾における民間参入の方策を示すことができるのではと考えており、先にあげた上記2点と、CPの要請内容について確認したい。

2. 次年度の要望調査について

- ・ 調査団: 本調査はPPP制度に主眼を置くが、過去のJICA開発調査で提案したジャカルタの港湾整備が進んでいない現状についても把握する必要がある。事務所が次年度の要望調査で検討中の“ジャカルタ首都圏貿易物流調査”を実施するための基礎情報収集の意義もあると考えている。また有償勘定予算による調査であり、円借款事業に資することも求められている。
- ・ 調査団: ボジョネガラ港を活用するのであれば大水深コンテナ港が形成できる。一方、インドネシア側がジャカルタ都心部や東部工業地域付近に港湾を形成する意向であれば、岸壁水深-10～12m程度のフィーダー港を整備し、シンガポール港湾やクラカトウ(製鉄)のバースの転用などによりこれらをハブとするネットワークを形成することも考えられる。また、小規模港湾を多数整備し分散処理型で物流を改善していく方法もあるのではと考えている。
- ・ 富谷次長: JBICはDGSTの対応の悪さに、慎重になっていると聞いている。
タンジュンプリオク、ボジョネガラが進んでいない理由については、今回確認が必要。

以上

議事録

| | |
|------|--|
| 訪問先 | JBIC |
| 日時 | 2008年7月21日(月)午後1時～午後2時 |
| 場所 | JBICジャカルタ駐在員事務所 会議室 |
| 出席者 | (相手側)山口みちの駐在員 (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村) (川上専門家)(神谷職員) |
| 収集資料 | — |
| 配布資料 | 対処方針 |

【概要】

調査団より事前調査対処方針について説明の後、港湾関連円借款事業及び IRSDP の動向について質疑。

1. 円借款事業の遅延について

- ・ タンジュンプリオク港:2004年にL/Aを締結。一回目入札では、1社しか応札がなかったため、再入札となった。現在は、再公示を行っている最中で、8月が締切りである。ショートリストに載っている3社に意向確認を行なった。そのうち1社はPCIで、応札を辞退している。2回目の入札については3社応札の縛りはなく1社応札でも問題ないことになっている。コンサルが選定され、公示入札準備が順調に行けば、来年の夏には工事業者が決まる。
- ・ タンジュンプリオクの道路は、PELINDO2が自己予算で取り組みたいという話もあり、その部分は先行して実施される可能性がある。東側造船所に隣接するカーターミナルはPELINDO2の自己予算で昨年秋に完成している。
- ・ 運輸省の中で、特に海運総局は動きが悪いという印象を持っている。主な原因は属人的なものとしている。課長以下は対応しようとしていても、港湾浚渫局長のコーリック氏が決断に時間が掛かり、物事が進んでいかないという印象を受けている。
- ・ ボジョネガラ港:現状、動向などについて情報は持っていない。

2. IRSDP (IRSDP=Infrastructure Reform Sector Development Program インフラ改革セクター開発プログラム)について

- ・ JICA 本部とJBIC本店で、IRSDP 及び本調査について情報共有を行いながら実施していくことで同意している。
- ・ 道路のPPP事業では、用地取得に対する国の補助制度が法律等で整備されていないなど、政府の責任の不明確さが課題となっている。
- ・ インドネシアでは複数の省庁がPPPに関係する点がネックとなっている。ステークホルダーが多すぎて求心力がないと考える。鉄道分野では実施細則がないことも課題となっている。PPP モデルサイトでも運輸大臣省令が必要になるのではないか。

3. 本調査の円借款連携について

- ・ 本格調査では有償勘定予算が割り当てられており、円借款の推進などに活用できればよいと考える。また、次年度の要望調査において ODA タスクフォースで検討中の開発調査(インドネシア物流改善)のための基礎情報収集も本調査中にできれば効率的と考える。

以上

議事録

| | |
|------|---|
| 訪問先 | 運輸省海運総局長 |
| 日時 | 2008年7月21日(月)午後3時30分～午後4時30分 |
| 場所 | 総局長室 |
| 出席者 | (相手側) Mr. Effendi Batubara(Director General of Sea Transportation) Mr. Kemal Heryandri(Head of Planning Division of DGST) Mr. Chandra Irawan(Head of Sub Directorate of Port Development) |
| | (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村) (川上専門家)(神谷職員) |
| 収集資料 | — |
| 配布資料 | 団員と行程表(英文) |

【概要】

調査団より事前調査の目的を説明。以下の事項について先方の考え方を確認。

1. 改正海運法について

- ・ 海運総局長より海運法改正により、以前は、PELINDO は施設のプロバイダーのみであったが(コンテナ除く)、改正後は、施設のオペレーターも出来るようになった。民間はPELINDOとの共同でなければ、ターミナル経営が出来なかったが、改正法では民間もターミナルを所有できることになっている。つまり、PELINDOも民間企業と競争関係に置かれる。
- ・ 改正海運法によってオペレーターとレギュレーターが明確に分離され、政府はレギュレーターとして特に安全面での役割を果たすことになる。また、PELINDO の役割は、以前は施設プロバイダー及びオペレーターであったが、海運法改正後はオペレーターに特化することになる。さらに、港湾ビジネス企業(Port related entity)は、港湾貨物の荷役だけでなく、貨物配送センターの業務も行うことになる。
- ・ 港湾の土地はシンガポールのように政府が提供しオペレーターに貸与
- ・ 改正海運法によって PELINDO が解体されるというわけではなく、施設プロバイダーとしての役割に加えて、オペレーターにも参画できることになり、PELINDO の役割が増えたともいえる。
- ・ 港湾の土地はシンガポールのように政府が提供しオペレーターに貸与し、防波堤は port authority によって整備される。
- ・ 港湾施設のうち公共使用するものはオペレーターが整備し、非営利施設は中央政府が整備、予算は中央政府と地方政府から配賦される。

2. ボジョネガラ港について

- ・ (調査団)タンジュンプリオク港は既に貨物取扱量が、そのキャパシティを越えてしまっている。JICAでは、『ジャカルタ大首都圏港湾開発計画調査』において、タンジュンプリオク港とボジョネガラの開発調査を行っている。ボジョネガラがまったく進んでいないようだが、どのようにしていくのか。
(総局長)過去の開発調査では主にタンジュンプリオク港を取り上げており、ボジョネガラは詳細にはやっていない。現在、ボジョネガラ港湾の M/P を改定し、一部で石油精製や石油化学工業関連岸壁を整備する計画とした。
- ・ ボジョネガラ開発の問題点は港に至る道路が狭く、港湾施設開発と道路開発を一つのパッケージで進めて行くこ

とが必要である一方で、Ministry of Transportation と Ministry of Public Works の規則が異なり、その調整が困難であること。

- ・ 現在も、ボジョネガラをひとつの戦略港湾として考えていることを確認した。
 - ・ 調査団は、コンテナ港湾のケーススタディ対象として、ボジョネガラ港を想定していること、現地踏査の状況によっては、タンジュンプリオク港も候補であることを説明した。
3. ケーススタディの石炭輸出港について
- ・ 総局長より、民間に任せておいたらいつまでも進展しないため、石炭港も国側で整備したいとの説明があった。
 - ・ 調査団側から、現地視察先は、事前のDGSTからの情報では Kintap が第一候補であると聞いており、予定を組んでいることを説明。総局長からは Kintap 以外に Batulicin(Banjarmasin から飛行機で 25 分)も考えられるとの提案があった。
 - ・ 調査団としては、石炭港に関して、インドネシア側に具体的な計画がないようであれば、今回の調査の対象からはずす考えであることを説明した。
4. S/W、M/Mの署名について
- ・ S/W 及び M/M の署名は海運総局長の出張予定がある為、7 月 28 日午後 1 時からとなった。

議事録

| | |
|------|--|
| 訪問先 | 運輸省海運総局(DGST) |
| 日時 | 2008 年 7 月 21 日(月)午後 4 時 50 分～午後 5 時 20 分 |
| 場所 | DGST 内 15 階会議室 |
| 出席者 | (相手側) <u>Mr. Chandra Irawan</u> : Head of Sub Directorate of Ports and Dredging <u>Mr. A.Karim Lasena</u> , <u>Mr.Edityawirman</u> , <u>Mr. Lollan A S</u> , <u>Mr. Mauritz Sibarani</u> (4 名: Staff of Directorate of Ports and Dredging) |
| | (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村) (川上専門家)(神谷職員) |
| 収集資料 | — |
| 配布資料 | 団員と行程表(英文) |

【概要】

調査団より調査概要を説明し、以下の点を確認。

1. 調査予定について確認

- ・ 今後の予定について確認。(S/W(案)と M/M(案)について明日協議を行い、ケーススタディ港については、現場視察を終えたのちに決めることを説明。)
- ・ 明日 7 月 22 日の会議には PELINDO II、IIIも出席予定。ボジョネガラの計画については、PELINDOII が把握しているので、PELINDOII に確認することとなった。

議事録

| | |
|------|---|
| 訪問先 | 運輸省海運総局(DGST) |
| 日時 | 2008年7月22日(火)午前10時20分～12時20分及び午後2時～4時 |
| 場所 | DGST庁舎内15階会議室 |
| 出席者 | (相手側) DGST Mr. Chandra Irawan: Head of Sub Directorate of Port Development 他十数名 (Attendant Sheet) PELINDO II Mr. Sri Rahardjo : Head of Project of Bojonegara, Mr. Nur ImamST :Staff of Project of Bojonegara 他1名 (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村) (川上専門家)(神谷職員) |
| 収集資料 | BOJONEGARA INTERNATIONAL PORT (PELINDO II) |
| 配布資料 | 団員と行程表(英文) |

【概要】

《午前》

・調査団より昨年イ国政府からの要請を受け、本格調査実施にあたり S/W 協議のための事前調査を実施することを説明し、改正海運法の内容及びボジョネガラ港湾に関する現状について確認を行った。

1. 改正海運法について

- ・ 2008年4月の海運法の改正により、私企業が港湾に投資できることになった。
- ・ 改正海運法では、ADPEL(Port Administrator Office) と PELINDO が一緒になって港湾管理を行う。
- ・ 改正海運法の細則(regulation)についてはまだ決まっていないが、2009年5月くらいを目標に作成が進められる予定。
- ・ 改正海運法は、Law Division が担当したことを確認、改正海運法の細則(regulation)の担当組織体制については、後日明らかにするとのことだった。
- ・ 国家港湾計画は、現在作成中である。
- ・ 海運法改正の前と後の管理比較は下記の通りである。

| | Administration | Construction | | Operation | |
|---------------------|----------------|--------------|-------------------------|------------|------------------|
| Commercial Port | Government | 前 | Government & PELINDO | 前 | PELINDO |
| | | 後 | NON-Profit ; Government | 後 | PELINDO, Private |
| | | | Profit ; Private | | |
| Non-Commercial Port | Government | Government | | Government | |

注; Non-Profit の施設は防波堤、Basin, Channel 等

Profit の施設は岸壁、荷役機械、クレーン等

2. ボジョネガラ港について

- ・ JICA 開発調査『ジャカルタ大首都圏港湾開発計画調査最終報告書』時の M/P を、PELINDO II が更新しており、

新しい M/P に関する資料を入手した。この変更に関しては、海運総局長も了解しているとのことだった。

- ・ ボジョネガラでは、現在岸壁 102 m が完成している。更に岸壁 200 m を 2009 年に完成させる予定で、合計 300 m、水深-16 m の 1 バース分の岸壁となる予定である。
- ・ 計画地域は土質の硬い箇所もあり、防波堤の位置を変更し、埋立地の追加、浚渫費用も高くなっている。
- ・ C/P から、計画地域までのアクセス道路が約 12 km あるが、道路は公共事業省(PU)が管轄しており、一つのパッケージとして、道路も含めて今回の開発調査を行って欲しいという要求があった。
- ・ 調査団からは、道路も含め一つのパッケージとして進めていくには、DGST が PU と直接協議をすることが必要であること。JICA はボジョネガラ港をケーススタディする中で得られた情報を渡すことは出来ても、PU と直接協議することは出来ない旨を伝えた。C/P 側はこれを了解した。

3. その他

- ・ 2002 年のメロポリタンジャカルタ港湾計画ではタンジュンプリオク、タンジュンペラク、ボジョネガラの 3 つのハブ港湾を指定している。
- ・ タンジュンプリオク港の東側は既にカーミナルとして開発したが容量は不足している。

《午後》

4. S/W について確認

- ・ 改正海運法の規則(regulation)については DGST が担当し、guideline 作成支援を開発調査で行うこととなった。5 月までには規則(regulation)を作成する予定とのことで、JICA の本格調査は 2009 年 1 月開始予定であり、6 月には中間報告となるので出来るだけ早期に規則(regulation)を作成し、その内容を本格調査団に渡すことを要求した。C/P 側はこれについて了解したが、時期については明らかにしなかった。

・S/W の修正及び確認箇所

II の 2 new amended Shipping Law→new Shipping Law No.17 year 2008

IV の 1-1 new amended Shipping Law→new Shipping Law No.17 year 2008

IV の 1-5 Presidential Degree (PERPRES 大統領令)67 2005

IV の 1-6 management or operation → management and operation

IV の 2-3 Local Regulation について全てを調査するのは困難だとの意見が C/P から出されたため、“M/M にケーススタディ港に関するものに限定”と記述することになった。

IV の 3-1 当日入手したボジョネガラの資料 (BOJONEGARA INTERNATIONAL PORT)は JICA の計画を PELINDO II が修正し、海運総局長も承認している。

IV の 3-2 バルク港湾のモデル港湾については、Ji rong (Tanahlaut 県)に公共港湾を造る計画があり、政府が建設し PELINDO が運営する計画となっていることについて言及があった。

- ・ 本格調査時のカウンターパートは 5 名から 10 名以内となる。
- ・ カウンターパート研修開催の要望があったことを M/M に記述する。
- ・ C/P となる職員のメンバーリストの提出を求めた。後日提出するとのこと。

以上

議事録

| | |
|------|--|
| 訪問先 | 東京船舶㈱ |
| 日時 | 2008年7月22日(火)午後17時～午後18時20分 |
| 場所 | BII Plaza Tower |
| 出席者 | (相手側) 佐久間 武美 主席駐在員 (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村) (川上専門家)(神谷職員) |
| 収集資料 | New Tariff for Tanjung Priok Container Terminal |
| 配布資料 | — |

【概要】

調査団より今回の調査概要と、訪問の意図(民間サイドの意見、実情の把握)を説明。

—佐久間氏による説明。

1. インドネシアの道路事情について

- ・ インドネシアは1993年から1998年まで5年と、本年1月から駐在している。10年前と比較してインフラの状況がほとんど変わっていない。マンションやショッピングモールといった施設は出来てきているが、道路は整備されていない。そのような中、バスレーンが1車線占有することによる車線減少や幹線道路のスリーワン制度(車に3名乗車していないと罰金が科せられる制度)が夜間にも適用されており渋滞が激しくなっている。物流には道路の整備が不可欠である。タイでは高速道路が整備され、便利になっているのに、イ国では道路が全然できてない。
- ・ 昨年の自動車販売台数は43万4113台、オートバイは470万台。今年は1-6月で、自動車 29万2千台、オートバイ300万台が販売されている。毎年、これだけの車とオートバイが増加し続けているのに、道路が変わっていないのでは渋滞が起きるのは当然である。更に、生活道路と産業道路が一緒になっていることも問題である。
- ・ 用地取得が難航することが道路整備上の課題である。スハルト大統領が辞任し急速に民主化が進み、立ち退きが難しくなっている。
- ・ ジャカルタ東部のチカンペック市周辺に大型の工業団地群がある。これは、背後に3,000m級の山脈が形成され、雨が降りやすく水および水力発電による電力が供給しやすいという事情がある。ジャカルタからチカンペック市へのアクセスがとても混雑しており、以前はタンジュンプリオクからチカンペックまでは一日2往復出来たのに、現在は1往復も満足できない状態となっている。

2. タンジュンプリオク港について

- ・ 従来使っていたスダクラバ港が老朽化したためオランダ統治時代の1887年にタンジュンプリオク港が開発された。1978年にコンテナターミナルとして開港し、JICTが運営する最初のコンテナターミナルができた。
- ・ 船は入港できても陸上交通の渋滞が著しく、貨物の搬入搬出が困難な状態が発生している。各工業団地からタンジュンプリオク港への輸送は渋滞による異常な低速化によりトラック業者が請け負うことを嫌がっている。特に昨今の原油高騰で、運送会社は一日の便数を減らしている。
- ・ タンジュンプリオク港近くのチリンチン通りの近辺にはコンテナのデポがあるが、これらも満杯の状態となっている。

- ・ JICT はもともと PELINDOII が所有していたが、1998 年の経済危機の際に政府がIMFからお金を借りた。そのときの借入条件が港の民営化を進めることを条件としており、香港資本のハチソン社とのジョイントベンチャーになった。
- ・ タンジュンプリオク港は、航路が狭くて奥まで入れない。航路沿いの岸壁にコンテナ船がそのまま着岸できれば一番効率的だが、現在の着岸状態（出船付）では、オペレーション上ロスがある。
- ・ JICT 1 の岸壁 900 m, 水深-12 m にはガントリークレーンが9基あるが、1つは解体中、1つは停止状態。
- ・ JICT 2 の岸壁 500 m, 水深-8.5 m には 4 つガントリークレーン(石川島播磨島重工製 1 基、三井造船製 3 基)があるが、いずれも老朽化が進み作業効率が悪い。
- ・ KOJA ターミナルは水深-12 m で 6 基のガントリークレーンがある。
- ・ MTI ターミナル水深-10 m には 4 基のガントリークレーンがあるがいずれも老朽化が進み作業効率が悪い。
- ・ 東京船舶はKOJAターミナル及びJICT1の 2 ターミナルを使用している。バースウィンドウという優先権があり、それをフルに活用している状態である。金曜はイスラム教のお祈りの日であるため、比較的空いていて、優先的に使っている。
- ・ タンジュンプリオク港の課題は、水深が浅い岸壁が多く大型船が入りにくいこと、設備が老朽化していること、コンテナ置き場が少なく、十分ではないことがあげられる。
- ・ 保税エリアとしては 23 箇所指定されている。
- ・ ターミナル料金については、東京船舶でも調査を行った。運輸大臣には実際には決定権限はなく、ペリンドが素案を作成し、運輸大臣に提出し決めているようだ。東京船舶はタリフに従った額を支払っている。
- ・ 港の使用に際して、ペリンドそのものとの金のやり取りはない。細かいことはわからないが、荷役料金請求はJICTからきている。
- ・ 2007年のタンジュンプリオク港のコンテナ取扱量は390万 TEU である。東京で412万 TEU、シンガポールで2800万TEUという状況を見ると、あの設備でこれだけの取扱量があるということは驚異的なことである。
- ・ 取扱製品は、車とオートバイの部品が多い。ここの経済は自動車部品や、タイヤなどが牽引している。
- ・ インドネシアの物流の 85%はタンジュンプリオクを経由しているのではないかと。
- ・ 2007年11月にカーミナルが整備され、中近東向けに完成車を輸出するようになった。これで車の荷役能率がかなり上がった。カーミナルのあたりは防波堤が沈下してしまい、港内まで波が入ってきている。これにより停泊している船が動揺することが問題である。特に 11 月から 3 月の乾季は RORO 船の場合には船がかしぐので荷役ができず困っている。また、造船所のペンキ飛沫が車に付着することも問題になっている。防波堤の基礎杭があるのだから、その上に防波堤をかさ上げして整備することができないのだろうか。
- ・ ガントリークレーンの効率1時間に25個くらい。シンガポールは30数個だったと思うので、さほど悪い数字ではない。

3. ボジョネガラ港について。

- ・ 調査団: ボジョネガラ港ではコンテナターミナルに必要な大水深が取れることを説明。
佐久間氏: ボジョネガラ港は付近にある石油関連産業にとってはメリットがあるが、ジャカルタの東側の工業団地にとっては、利用価値は低い。輸送距離が長く、ガソリン代も高騰している中、運搬料金をかけて運ぶメリットが見出せない。港湾使用料を低く設定したとしても利用する可能性は低いと考える。タンジュンプリオクを効率化させるほうがメリットが高い。

4. その他

- ・ ジャカルタ周辺以外で、スラバヤについて対応が必要と考えている。YAMAHA は 2006 年 5 月 27 日に発生したラピンド社敷地からの噴泥により交通が麻痺している状況で、これを考慮した物流体制整備が必要と考える。
- ・ インドネシアでは物流事情は悪いが、製造業者にとってはいい条件が揃っていると思う。労働者はある程度真面目に働き、また賃金も安く抑えられる。メーカーが立地する好環境にあると考える。

以上

議事録

| | |
|------|---|
| 訪問先 | BAPPENAS |
| 日時 | 2008 年 7 月 23 日(月)午前 9 時 30 分～午前 10 時 30 分 |
| 場所 | 国家開発計画庁舎内 4 階(BAPPENAS National Development Planning Agency) |
| 出席者 | (相手側)Mr. Bastary Pandji Indra(Director of PPP Development), Mr. Eko (Staff of Mr. Bastary),Mr. R. Bonny (Staff of Mr. Bambang), * Mr.Bambang にもアポを取っていたが、本人は都合が就かず彼の部下が参加した。 (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村) (川上専門家)(神谷職員) |
| 収集資料 | — |
| 配布資料 | 団員と行程表(英文) |

【概要】

調査団より今回の調査目的と本格調査(2009 年 1 月開始予定、予定調査期間は 1 年間、C/PはDGST、PELINDO、地方政府を想定)について説明。

1. インドネシアにおける PPP 事業

- ・ Bastary 氏: 今回の開発調査では、PPP に焦点を絞るということだが、インドネシアには PPP 事業に対して潜在的な可能性があると考えている。PPP 事業に対する数多くの要望が地方政府(州の下の県レベル)から出てきている。港湾なら、例としてバリ島のクルーズ船用港、ボジョネガラ港などがある。
- ・ イ国における官民協力の政策は大統領令 (PERPRES) 67 2005 年で、官民協力による開発の進め方について基本的なガイドラインが示されている。
- ・ 官民協力がより一層進められるように、今後はセクター別に、官民協力実施のためガイドラインやマニュアルの作成が必要である。
- ・ 財務省 Center for Partnership の話も聞くべきである。

2. IIF (Indonesia Infrastructure Financing Facility インフラ基金)について

- ・ 事業の資金調達についてはイ国政府は、イ国政府が 1 兆ルピア、他の機関から 3 兆ルピアを出して IIFF を設立し、財務省が管理するとのことである。
- ・ IIF を発展させて、IIFF を設立する予定で、将来的には民間(non-PPP)への融資も行う予定。
- ・ 事業の開発については中央政府、地方政府が F/S を作成し、財務省のリスク管理室(Risk Management Unit)の審査が必要との事。

- PDF (Project Development Fund) プロジェクト開発基金は ADB が 26 百万ドル(ローン)、オランダが 7.5 百万ドル(無償)を拠出し設立された。
- 官民協力の形態は下記に示す 3 つの形態があり、どの形態で事業を実施するかは政府の財務状況によるとのことである。

- 1) 民間が 100%の投資をし、政府が保証人となる事業
- 2) 政府と民間が半分ずつ投資する事業
- 3) 政府が 100%投資し、民間が運営、管理する事業

3. 本開発調査について

- Bastary 氏:この調査の目的は何か?
- 調査団:海運法の改正に伴い、regulation 作成を支援することと、ケーススタディ港での PPP 事業を考えることだ。モデル港はボジョネガラ、KINTAP などを考えており、現場視察を経て決める予定。
- Bastary 氏:地方からの PPP 事業への要望は大きく、中小港湾も取り上げること勸めたい。

以上

議事録

| | |
|------|--|
| 訪問先 | ADB |
| 日時 | 2008 年 7 月 23 日(水)午後 4 時～午後 5 時 15 分 |
| 場所 | ADB 事務所(BRI ビル 7 階) |
| 出席者 | (相手側) <u>Mr. Rehan Kausar</u> (Infrastructure Specialist) (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村) (川上専門家)(神谷職員) |
| 収集資料 | — |
| 配布資料 | 団員と行程表(英文) |

【概要】

調査団より今回の調査の目的と本格調査について説明。

- ADB と JBIC が支援している IRSDP (Infrastructure Reform Sector Development Program) インフラ改革セクター開発プロジェクトは、既に基金支援が実施されている。
- ADB, オランダ等が資金を拠出し PDF (Project Development Fund)プロジェクト準備基金を設立している。PDF の主な目的は、①潜在的な PPP プロジェクトの F/S、②調達・入札、③官民の取引について支援を行うものであり、プロジェクト本体に投入する基金ではない。中央政府と地方政府から PDF に人を送って、プロジェクトを開発して、1 つのプロジェクトに対して、コンサルタントが付く形式になる。
- 官民協力による開発の政策は大統領令 (PERPRES) 67 2005 年で官民協力による開発の進め方についてのガイドラインが示されている。
- イ国政府は、イ国政府から 1 兆ルピア、他国の機関から 3 兆ルピアを拠出し IIFF (Indonesia Infrastructure Financing Facility) インフラ基金を設立して財務省の下の組織に管理することを考えている。ADB としては、民間企業は民間銀行から資金調達をすればよいと考えているようである。
- 港湾関連の候補案件は地方港湾のフェリーターミナルやクルーズ SHIPPING 等の 4 件が提案されており、2008

年の末までには実施案件が決まるとの事である。(マルガギリ港、クルンクンのフェリーターミナル、バリ島のクルーズ港、タンジュンピアピの seaport など)

- ・ ADB では数多くの支援をインドネシアに対して行っているが、思うように進まない現状もある。その最大の理由は、きちんとした regulation がないことにあると考えている。政府が規則をしっかりと定めないため、独占といっていい鉄道事業でも赤字になっている。

以上

議事録

| | |
|------|--|
| 訪問先 | 三菱商事 |
| 日時 | 2008年7月23日(水)午後6時～午後6時40分 |
| 場所 | JICA インドネシア事務所 専門家室 |
| 出席者 | (相手側)中野智氏(建設部門代表)(帰国し、新友氏が後任となる) 新友孝典氏(機械グループ、アシスタントジェネラルマネージャー) (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村)(川上専門家)(柿岡職員) |
| 収集資料 | — |
| 配布資料 | — |

【概要】

ユーザーとして、インドネシアの港湾事業に対する意見を求めた。以下、三菱商事側発言。

- ・ 海運法が改正され、PELINDO との合併でなくとも運営に参入できることにはなったが、現在 PELINDO が運営しているターミナルについて、PELINDO がその既得権を手放すとは考え難い。
- ・ インドネシアでは法令が未整備(海運法は2008年4月に改正されたが細則やガイドラインが未整備)で、民間にとっては不透明な部分が大きく、民間にとっては投資によるリスクが大きい。
- ・ ジャカルタ東部では電力が確実に確保できるため、工業団地が多く集まっていると考えられる。
- ・ 以前は、ジャカルタ東部の工業団地からタンジュンプリオクへのコンテナ搬送が1.5回/日可能であったが、現在は渋滞が著しく1往復もできないこともある。多少遠いボジョネガラでも新しい港湾建設により需要は出るものとする。しかし、単に港を作るだけでなく、道路、鉄道など複数の輸送手段を確保する必要がある。
- ・ 物流面でこれだけ問題があっても、多くの企業がインドネシアに進出しているのは、2億人の市場が存在し、これから発展の余地がある為だと考えている。

以上

議事録

| | |
|------|--|
| 訪問先 | PELINDO II |
| 日時 | 2008年7月24日(木)午前9時～午前9時45分 |
| 場所 | PELINDO II、タンジュンプリオク港内 |
| 出席者 | (相手側) Mr. Soepadi SW(Marketing and Business Development Director) Mr. Kiki M Hikmad 他十数名(Attendant Sheet) |
| | (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村)(川上専門家) (金澤理事長、富田上席研究官;独立行政法人港湾空港技術研究所) |
| 収集資料 | Profil Perusahaan, Port of Tanjung Priok Redesign 2007-2009, Annual Report 2006, TPT |
| 配布資料 | 団員と行程表(英文) |

【概要】

調査団より今回の事前調査の目的及び本格調査について説明。

- ・Mr. SoepadiよりPELINDO IIの管轄港の概要の説明。続いて、パワーポイントによりタンジュンプリオク港の現状と将来計画について説明。
- ・2003年のJICA開発調査を踏まえPELINDO II独自でタンジュンプリオク港の将来拡張計画として更に施設を沖に延長する計画を持っている。(要確認)
- ・またPELINDO II独自で2007年から2009年までにRedesignということで下記5つについて既に実施にとりかかっている。
 1. 上屋の撤去: 公共バース背後の上屋を撤去し、コンテナ置き場とする。34の上屋の内、23の上屋を撤去済み。
 2. バースの増深: 現在水深-9mの岸壁114と115を-14mに増深
 3. 港内道路の整備
 4. 港湾保安ISPSコードに則したゲートとフェンスの整備
 5. 事務所スペースの確保
- ・旧海運法ではPELINDOと民間企業が共同で運営していたが、新しい海運法では民間企業が独自で運営できるようになったことについて意見を求めた。→PELINDOにとって新しい競争者が出てきたとも言え、ジョイントベンチャーに対してもっとオープンになる必要がある。PELINDOとしては、サービスの向上、利用者に対するサポートを充実させていく必要がある。
- ・ボジョネガラの実業については、PELINDOと民間オペレーターとのJVを考えている。海運法の改正はあまり関係ないが、開発には資金が必要。

【現場視察】

- ・無償で整備した港内ビデオ監視システム(無償資金協力供与)は、部分的にビデオ映像が出ない箇所があった。原因を調査し、対応する予定である。
- ・現地調査において岸壁背後の上屋が既に撤去されているのが数箇所確認できた。
- ・タンジュンプリオク港の東側、造船所に隣接したカーミナル(TPT)が整備され、既に稼働中であった。輸出先はアフリカ、アラブ地域、ラテンアメリカ、輸入先はタイ、シンガポールなど。造船所が移転した後の拡張計画もあるとのこと。現在は、造船所のペンキ飛散防止のためのネットが張られていた。
- ・港内の道路は舗装が剥がれて、凹凸がある箇所が多いが、道路の舗装も計画しているとのこと。

以上

議事録

| | |
|------|---|
| 訪問先 | JICT (Jakarta International Container Terminal、ジャカルタ国際コンテナターミナル社) |
| 日時 | 2008年7月24日(木)午前11時～午前11時30分 |
| 場所 | JICT Office, タンジュンプリオク港内 JICT ターミナル視察 |
| 出席者 | (相手側) Mr.Derek J. Pierson(President Director-Hutchison) Mr.Wisnu Pranoto(Commercial Director: PELINDO から出向) Mr.Sai Tak Pak(Operation & Engineering Director) 他十数名 (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村)(川上専門家) (金澤理事長、富田上席研究官;独立行政法人港湾空港技術研究所) |
| 収集資料 | The Preferred Special Edition |
| 配布資料 | 団員と行程表(英文) |

【概要】

調査団より今回の調査の目的と本格調査について説明。

JICT側(主に Mr.Derek)よりパワーポイントにて現況と将来計画について説明。

- ・JICTは1999年よりJICTとHPH(Hutchison Port Holdings)のConcessionにより運営しており、その出資比率はHPH 51%,PELINDO II 49%となっている。
- ・タンジュンプリオク港にはJICT 1, JICT 2, KOJA 及びMTIの4つのターミナルがある。
- ・JICT 1とJICT 2の概要は下記の通りである。

| | JICT 1 | JICT 2 |
|----------|---------------|-------------|
| コンテナヤード | 36.90 Ha | 9.24 Ha |
| コンテナクレーン | 14 Unit | 4 Unit |
| リーチスタッカー | 55 Unit | 11 Unit |
| バース延長 | 1,629 m | 510 m |
| バースの水深 | -9.5 to -14 m | -8.6 to -9m |

- ・2007年のコンテナの取扱量は合計1,821,292 TEUsであり、フィーダー54%, アジア地域37%, トランシップメント6%, ダイレクト サービス3%となっている。2008年はフル稼働して2,000,000TEUsを見込んでおり、コンテナをスタックする場所がもっと必要である。
- ・2008年から2012年までの拡張計画では下記のように計画している。
 1. コンテナヤードの拡張 16.8 ha
 2. JORR (Jakarta Outer Ring Road)の整備
 3. 新しいゲート施設の整備 (JICT / KOJA)
 4. 荷役設備の整備
- ・改正海運法による影響について聞いたが、JICTには直接的には影響はなく、PELINDOには影響するだろう、ということであった。
- ・ボジョネガラ港についてはインフラが整っていない点が問題。タンジュンプリオク港は、確かに満杯状態であり、新しい港をどこに作るかが重要である。工業団地が多く存在する東部が好ましいが、港に適した場所がないとのことだった。

以上

議事録

| | |
|------|--|
| 訪問先 | ジャカルタ漁港 |
| 日時 | 2008年7月24日(木)午後13時30分～午後14時15分 |
| 場所 | ジャカルタ漁港 Muara Baru 内 PCI事務所(Pacific Consultants International) |
| 出席者 | (相手側)折下 定夫 (Jakarta Fishing Port Project Manager:PCI 職員) |
| | (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村)(川上専門家) (金澤理事長、富田上席研究官;独立行政法人港湾空港技術研究所) |
| 収集資料 | ジャカルタ漁港パンフレット |
| 配布資料 | — |

【概要】

調査団より今回の事前調査について説明。

- ・折下 PM がパワーポイントでジャカルタ漁港の歴史、概要(1973年に日本政府の技術協力で調査・計画を開始し、円借款による資金援助で1984年に完成・供用開始したインドネシア最大の漁港)について説明。

【現場視察】

- ・ 漁港内のマングローブ護岸。(マングローブに適した環境であることがわかり、護岸にマングローブを植えて、防風林としても役立っている。
- ・ 竹杭を利用した防波堤。(援助資金が国外に流出しないように国産材を利用した工法を採用。竹10数本を一束にし、ひとつの杭として地盤に打ち込む工法。)
- ・ 海水浄化装置。(潮位差を利用して浮遊するごみと油を取り除く。最終的には人力で油を掬うという単純な方法だが、地道に続けている。)

以上

議事録

作成者: 佐瀬 攻

| | |
|------|--|
| 訪問先 | KBN (PT (Persero) Kawasan Berikat Nusantara カラワン工業団地管理会社) |
| 日時 | 2008年7月24日(木)午後3時45分～午後4時30分 |
| 場所 | KBN (Cakung Cilincing) |
| 出席者 | (相手側) Mr. Eddy, (Marketing & Business Dev' t Director) Mr. Agus, (General Manager) Mr. La Ode Hartono (Marketing Manager) |
| | (調査団) (竹内、西尾、佐瀬、岡村) |
| 収集資料 | Company Profile |
| 配布資料 | — |

【概要】

調査団より今回の調査の目的と本格調査について説明。

1. KBN(主に Mr.Eddy)がパワーポイントによりKBNの概要について説明。

- ・ KBNは1986年に設立された。シェアホルダーは中央政府 88.74%, ジャカルタ地方政府 11.26%である。
- ・ 主な業務内容は、保税地域と工業用地を統合させ円滑な輸出を進め、運送、設備、書類などを含めた物流事業、倉庫業などを行っている。
- ・ KBNが所有するエリアはMARUNDA地域 409.9 Ha, CAKUNG地域 176.7 Ha, TANJUNG PRIOK地域 8.0 Haとなっている。
- ・ KBNのインベスターの数はそれぞれ、CAKUNG地域 112, MARUNDA地域 9, TANJUNG PRIOK地域 9となっている。現在、日本ではコマツや双日との交渉を行っている。
- ・ 2008年の従業員数は80,000人となっている。
- ・ またKBNの計画としてMARUNDA DKI JKTを更に拡張する計画があり、ヒンターランド開発計画ではタンゲラン、ブカシ、ポゴール、デポを考えているとの事である。
- ・ JBICローンでCAKUNG地域の約3kmの新しい高速道路を建設中である。新しい鉄道も計画中で、次はこちらを支援して欲しいとのこと。
- ・ ポジョネガラ港についてはやはり遠いというイメージを持っているようであった。
- ・ 日本政府に対して、KBNの所有するエリアに近接するコンテナターミナルの建設支援を熱望しているとのことだった。

以上

議事録

| | |
|------|--|
| 訪問先 | KINTAP 地域港湾管理事務所 (KANPEL Kintap) |
| 日時 | 2008 年 7 月 25 日(金)午後 12 時 30 分～午後 12 時 45 分 |
| 場所 | KANPEL Kintap, PT. PRIBUMI CITRA MEGAH UTAMA |
| 出席者 | (相手側)KANPEL Kintap ; Mr. Nuryanto 他 2 名 (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村)(川上専門家) (DGST 職員が同行)Mr. Ciptadi, Mr. Bambang |
| 収集資料 | Company Profile(PT. PRIBUMI CITRA MEGAH UTAMA) |
| 配布資料 | — |

【概要】

調査団より今回の視察の目的について説明。

- ・ Kintap 周辺には 11 の民間の石炭港湾施設があるが、1 は既に閉鎖し、3 つは活動を停止している。
すべて Private port であり、Public port はない。しかし、この事務所はこれらの private port の運営を監視している。
- 1. Pelsus PT. Jorong Barutama Greston (Desa Swarangan Kec.Jorong) Ops. Juni 2002
- 2. Pelsus PT. Surya Kencana Joroang Mandiri (Desa Kintap Kecl Kec.Kintap) ijn lokasi 04
- 3. Pelsus PT. Dewata Utama (Desa Pandan Sari Kecamatan .Kintap) Ops. Juni 2002
- 4. Pelsus PT. Pribumi Citra Megah Utama (Desa Muara Kintap Kec.Kintap) Ops. Des 2003
- 5. Pelsus PT. Surya Sakti Darma Kencana (Desa Kintap Kecil Kec.Kintap) Ops. Agt 2006
- 6. Pelsus PT. Central Corporindo Intl, Tbk (Desa Pandan Sari Kec.Kintap) Ops. Juni 2003
- 7. Pelsus PT. Duta Tujuh Bersaudara Sejati (Desa Pandan Sari Kec.Kintap) Ops. Juni 2004
- 8. Pelsus PT. Gapura Jaya (Desa Kintap Kecil Kanpel Sei Danau) Ops. Jan 2002
- 9. Pelsus PT. Mandiri Citra Bersama (Desa Pandan Sari Kec.Kintap) Ops. Jan 2005
- 10. Pelsus PT. Restu Mulia Kencana (Desa Pandan Sari Kec.Kintap) Ops. Agt 2005
- 11. Pelsus PT. Astana Karya (Desa Pandan Sari Kecamatan Kintap) Ops. Feb 2005
- (8. の PT. Gapura Jaya は既に閉鎖との事である。)
- ・ Kintap 地域には石炭民間会社の他にゴム会社 1 社、カカオ会社 2 社及びココナツオイル会社 3 社、計 6 社の民間企業がある。
- ・ 南部カリマンタンには 2 つの町、11 の県、1,835 の村があり、面積は 38,884.28 Km²、人口 3,245,705 人となっている。

以上

議事録

| | |
|------|---|
| 訪問先 | PT. Pribumi Citra Megah Utama Divisi Batubara (石炭採掘企業) |
| 日時 | 2008年7月25日(金)午後13時00分～午後13時45分 |
| 場所 | KANPEL Kintap |
| 出席者 | (相手側) Zaki Wardana (PT.Pribumi 現場操業監督); 他2名 Mr. Nuryanto (KANPEL Kintap) 他1名 (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村)(川上専門家) (DGST職員が同行)Mr. Ciptadi D.P, Mr. Bambang Priyono |
| 収集資料 | Company Profile(PT. PRIBUMI CITRA MEGAH UTAMA) |
| 配布資料 | — |

【概要】

調査団より今回の視察の目的を説明し、先方との質疑応答を行った。

- ・ 石炭はどこに持っていくのか。—台湾、フィリピン、中国、インド、ジャワ島に持っていく。
- ・ PT. Pribumi Citra Megah Utama の石炭の山は Kintap 背後の約 12 Km のところにあり、生産量は月 70,000 ton から 100,000 ton である。そのうち 25%を国外に運んでいる。
- ・ 石炭の積み出しは 8,000トンのバージで沖まで運んで、60,000トンの船にトランシップしている。
- ・ フィリピンまで持って行く際に、良質炭は積み替えを行い、良質でない石炭はバーチでフィリピンまで運んでいる。
- ・ 法律上、他社の石炭の運送を引き受けることはできない。
- ・ 現在抱えている課題:積み替えが 2 度になるためダブルチャージが掛かることと、ロスタイムが問題である。積み替えには大体8～10 時間要する。
- ・ 炭鉱の採掘権は、国と地方政府から2つ買う必要がある。
- ・ 稼働時間は、毎日午前 8 時から午後 17 時 30 分と午後 20 時から午前 4 時 30 分までである。
- ・ あと5～10 年は掘れる埋蔵量があると考えている。石炭がなくなっても他の場所を探せばまたあるだろうからこの施設を閉めることはないだろう、とのこと。

【現場視察】

- ・ 炭鉱からトラックで運ばれた石炭が山積みされている。トラックは、Kintap への移動中に数多く見かけた。山積みになった石炭をベルトコンベヤーで運び、海岸に突き出るように設置された突堤からバージに積むようになっている。
- ・ 山積みされた石炭のひとつ(少し離れた場所にあった)を指差して、これはどこの石炭か?と聞いたところ、他社の石炭であった。どうやって運ぶのかと聞いたところ、同じ port を使っているということで、DGST 側は法律上は他社の port を使用することはできないが、黙認している様子。
- ・ 沖合いに石炭を積んだバージ船が停滞しており、何をしているのか聞いたところ、KANPEL Kintap の許可書を待っている状況であるとのこと。
- ・ 当日は、雨が降り波も高かったため、石炭の搬送は休止されていた。
- ・ 石炭は褐色炭であり、品質は低い。近隣で JCOAL の協力により石炭の品質向上試験が行われているとのことであった。

以上

議事録

| | |
|------|--|
| 訪問先 | ボジョネガラ港管理事務所（現場調査） |
| 日時 | 2008年7月26日(土)午後14時00～午後14時30分 |
| 場所 | ボジョネガラ港の現場視察 |
| 出席者 | (相手側)Mr.Nur Imam ST. (Staff of Project of Bojonegara Port) |
| | (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村)(川上専門家) |
| 収集資料 | — |
| 配布資料 | — |

【概要】

- ・ ボジョネガラ港へのアクセス道路は、片側交通を実施し、コンクリートでの嵩上げ工事を行っている箇所があった。しかし、港に近い地域では、まだ整備が進んでおらず、道幅が狭く舗装が剥がれ凸凹が目立っていた。
- ・ 現場には PELINDO の事務所及びボジョネガラ港の入港口標識が建てられていた。
- ・ 水深 16m、幅 102m の岸壁(CT2部分)が完成しており、2009 年にはこれを 300mに拡張する予定。建設工事は公共事業省傘下の国営企業が実施した。岸壁の構造は鋼管杭構造。
2009 年に岸壁が完成すれば、早ければ 2010 年に使用開始する可能性がある。
- ・ 完成部分の工事費は概算 109billion ルピア(約 130 億円)で、PELINDO が施工主体となっている。
- ・ CT4(4 番目のコンテナバース)部分で地盤が高く盛り上がっている箇所があり、そこを掘削し、その土砂を他の工事で使うために船に積む作業を行っていた。
- ・ ボジョネガラ港の開発は進捗していることが確認できた。一方、現道が狭隘で重量車両に対応できるものとなっていないため轍も多くできており、アクセス道路の整備が不可欠であることが良く理解できた。
- ・ 運営主体については明確な回答はなく、JVの可能性があると回答のみ得た。

以上

議事録

| | |
|------|---|
| 訪問先 | 運輸省海運総局(DGST) |
| 日時 | 2008年7月28日(月)午前9時50分～11時20分 |
| 場所 | DGST庁舎内15階会議室 |
| 出席者 | (相手側) DGST Mr. Chandra Irawan: Head of Sub Directorate of Port Development 他6名程度 (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村)(川上専門家) |
| 収集資料 | — |
| 配布資料 | — |

【概要】

調査団より現場視察で確認したことなどを説明。

- ・ 7月22日の協議を経て修正したS/WとM/Mを7月23日にDGSTに渡し、内容の確認を求めていたが、特にコメントは出ていなかった。本日の協議では、現場視察を経て更に修正を加えたS/WとM/Mに関して、内容を確認し、修正を加えた。

1. S/Wについて

- ・ VIII3-5 については、DGSTには場所はなく、執務室も用意できない。会議の際の会議室は用意できるが、執務室は不可能であるとの回答があり、“If possible”と付けるように主張があったが、M/Mに条文を追加することで合意した。
- ・ VIII3-7 “Appropriate number of vehicles with drivers, and boats with operators”を追加した。
DGSTは、ボートはPELINDOに頼めば用意できるが、車と運転手を用意することは出来ないとの意見が出たが、当方はその努力をして欲しいという意味で条項は削除できないと説明した。

2. M/Mについて

- ・ 1. のタイトルから“The Study of ”を削除した。
- ・ 2. のケーススタディ港は、Bojonegara, Tanjung Priok, Kintap areaとした。
- ・ 3. 会議参加機関に1-10MOPWを追加した。また、並び順を変更した。
- ・ 4. C/Pメンバーリストの提出を求めたが、まだ出来ていないとのこと。リストは局長にも決裁をもらう必要があるため、すぐには用意できないとのことだった。暫定版でも良いので早急に用意するよう依頼。
- ・ 5. のJICA’s guidelineの後ろに“2004”を追加。DGSTの要望による。
- ・ 8. 2-1-1,2-2-1”container logistics needs”からcontainerを削除。
- ・ 8. 4と5を追記した。5については、“The team asked Indonesian side to prepare them as far as possible.”という一文を入れていたが計画部長からの要望で削除した。
- ・ List of AttendantsのIndonesian Sideを追加した。

3. 署名について

- ・ 総局長の署名のまえに、港湾浚渫局長と計画部長の了解を取り付ける必要があるため、日本側(調査団長)のみ先にサインをして、DGST側に預け、署名後手渡してもらうこととなり、署名式は出来なかった。

以上

議事録

| | |
|------|--|
| 訪問先 | APL Logistics (民間物流企業) |
| 日時 | 2008年7月28日(月)午後3時～午後4時 |
| 場所 | PT. APL Indonesia, PT. APL Logistics Wisma Trident |
| 出席者 | (相手側) Mr. Riza Erivan (Country Finance Controller) |
| | (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村)(川上専門家) |
| 収集資料 | — |
| 配布資料 | — |

【概要】

調査団より今回の調査の目的と本格調査について説明。

- ・ PT. APL Logistics は NOL Group に含まれ、1985 年から Shipping ビジネスと Logistic ビジネスを行っている。
- ・ 2000TEU級の3隻の船で、シンガポール～ジャカルタを週3回、シンガポール～ジャカルタ～スラバヤを週2回、シンガポール～パンジャンを週2回のサービスを提供している。
- ・ APLはタンジュンプリオク港の JICT 1、JICT 2を使用している。Koja ターミナルはタイミングが合わないので使用していない。JICT は PELINDO II 49 %、HPH (Hutchison Port Holdings) 51 %の出資で運営されている。JICT は特に週末に混雑する。
- ・ コンテナターミナルにおける船舶の着積状態(船を後進させなければならないことは支障がないのか)を質問したところ、テクニカルマターについて Riza 氏では分からず、船長に聞いてみるとのこと。
- ・ 他にも APL の1年間のコンテナハンドリング量、イ国港湾における整備状況(ロスタイム、カスタムクリアランス)を尋ねたが、キャプテンに聞いてみるとの事であった。
- ・ ボジョネガラ港は、いつ完成するか分からないが、出来たらとても役立つだろう。ジャカルタから 120km 離れていることは、実際使うときには DEPO を近くに作るからあまり問題にならない。政府はインドのように、ボジョネガラ、ジャカルタを結ぶ鉄道をつくれれば物流体制が向上するのだがとのこと。
- ・ PELINDO とのジョイントベンチャーといっても、外資は 49%以下(ここ 1 年以内に決まった)と定められており、minority になってしまうから、民間にとってはうま味がない。
- ・ 取扱い商品は、食品、雑貨、農作物(ナッツやココナツを輸出)が多い。日本や中国からの輸入が多い。最近、特に今年は輸入が多く、輸出が少ないため、コンテナを空荷で返すことも多く費用が嵩んでいる。

以上

議事録

作成者: 佐瀬 攻

| | |
|------|---|
| 訪問先 | Fiscal Policy Office Risk Management Unit (MOF) |
| 日時 | 2008 年 7 月 29 日 (火) 午前 9 時～午前 10 時 |
| 場所 | Fiscal Policy Office Risk Management Unit (MOF) |
| 出席者 | (相手側) Mr. Maman Suhendra (Subdivision of Transportation Infrastructure Risk, Head) 他1名 |
| | (調査団) (竹内、西尾、佐瀬、岡村) (川上専門家) |
| 収集資料 | Kumpulan Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Penyediaan Infrastruktur |
| 配布資料 | — |

【概要】

調査団より今回の調査の目的と本格調査について説明。

- ・ (先方)改正海運法の政府規制についてはまだ作成中であるはずである。(当方)本格調査では、改正海運法のガイドライン作成を支援する。
- ・ 大統領令によって KKPPi (Coordinating ministry of economic affairs) インフラ整備促進政策委員会が発足した。KKPPi は省庁を超えてコーディネイトを行う委員会のようなものだ。ラインとなる省庁が preF/S 調査を KKPPi に提出して、KKPPi ではそのプロジェクトを支援するかどうかを判断し、良好なプロジェクトは政府がサポートをしている。
- ・ RMU (Risk Management Unit) リスク管理委員会は KKPPi のメンバーの一つで電力、高速道路等の案件のエヴァレーションを行っている。
- ・ PPP の 3 つのタイプについて質問したところ、明確な回答はなかった。
- ・ インフラサミットの一つであるスラバヤのカリラモンプロジェクトは MOT が発注したが応札はなく、プロジェクトが中断している。どのようなリスクがあったのか？
リスクマネジメントについては
- * ファイナンシャルフィジブルとエコノミックフィジブルかどうかは大事で、この 2 つが確認できればリスクを負う手法を考える。
- * 規則によって政府が支援する 3 つのリスクは
 - 1) ポリティカル リスク
 - 2) パフォーマンス リスク (土地価格の高騰等)
 - 3) デマンド リスク
- ・ PPP プロジェクトは主に 4 分野あり、エネルギー、高速道路、Transportation の港湾、鉄道、Telecommunication & Water Supply である。
- ・ IIF は 2 つのユニットに分かれており、1つは IIF (2008 年設立)、もう1つは Grantee Fund である。
- ・ private だけに任せるものでなく、昨今インフラ部門の政府予算はすごく増えている。MRT プロジェクトも 5-7 年で改善するはずである。

以上

議事録

作成者: 佐瀬 攻

| | |
|------|---|
| 訪問先 | 公共事業省 (Ministry of Public Works) JICA 専門家 |
| 日時 | 2008 年 7 月 29 日(火) 午前 11 時～午前 11 時 40 分 |
| 場所 | JICA インドネシア事務所 |
| 出席者 | (相手側) 清水 JICA 専門家 (JICA Expert on Toll Road PPP Policy) |
| | (調査団)(竹内、西尾、佐瀬、岡村)(川上専門家) |
| 収集資料 | 高速道路 PPP に関する資料及び法律 |
| 配布資料 | — |

【概要】

西尾団員より今回の事前調査の目的及び本格調査について説明。

(DGST での M/M 修正対応のため、竹内、川上専門家、岡村は遅れて参加)

- ・ 清水専門家は 2007 年 7 月から 2 年間の技プロ長期専門家として派遣されている。他には Toll Road PPP の短期専門家として、法律、財務、技術指導の 3 名が年 4 回、20 日ずつ派遣されている。
- ・ 道路 PPP の場合、CMEA (Coordinating ministry of economic affairs) から Chairman と 1st Secretary が、BAPPENAS から 2nd Secretary が KKPPPI に派遣され、PPP 案件を促進して行くが、KKPPPI として動くよりは CMEA、BAPPENAS の色が濃く残っている。
- ・ BAPPENAS の PPP セクターは構想段階であり、地方政府の動きがまだ把握できていない。
- ・ Ministry of Public Works (PU) の Bina Marga は道路総局で道路開発に携わっている。
- ・ 2006 年 JICA 開発調査『ジャワ縦貫高速道路建設における官民協調スキーム策定調査』は、ようやくモデルプロジェクトとして、ソロとクルトソ (中部ジャワ) 間 165 km の有料高速道路が動き出すというのが現状。
- ・ 清水専門家の意見では有料道路単体での採算性、利益を得るのはなかなか困難である。ようやく動き出すソロとクルトソの高速道路は Batch 4 であり、ボジョネガラ の 16 km の高速道路は、計画はあるものの点線で記入されており、Batch 4 にも入っておらず、PU も良く知らないのでは。(Batch とはプロジェクト群をしめす。) 約束は出来ないが、C/P に聞いて道路とコーディネートしていくと面白いかもしれない。この 16km は採算性が低いだろうから、JBIC ローンがいいのではないか。
- ・ 道路のガイドライン、マニュアルはあまりにも専門的で分かりにくい。
- ・ 道路の場合 ADB は技術協力のみで資金協力はあまりしない。
- ・ 道路開発において外資規制はない。
- ・ RMU の役割は予算部局に行く前の評価をするところである。
- ・ 道路事業の FIRR (Financial Internal Rate of Return: 財務的内部収益率) について
 FIRR > 16% ----- BOT
 FIRR 10~16% ----- PPP (区間で分ける。建設は官と民、維持管理とオペレーションは民)
 FIRR < 10% ----- 政府が外注する、オペレーションはケースバイケース。
- ・ 道路の場合、BOT では政府の金は入っていない。用地取得の金は民間で、政府は交渉のみである。

以上

議事録

作成者: 佐瀬 攻

| | |
|------|---|
| 訪問先 | INSA |
| 日時 | 2008年7月29日(火)午後4時45分～午後5時20分 |
| 場所 | INSA Office |
| 出席者 | (相手側) Mr. Johnson W. Sutjipto (Director of PT. Salam Bahagia) |
| | (調査団) 佐瀬 |
| 収集資料 | — |
| 配布資料 | — |

【概要】

事前調査の目的と本格調査について説明。

- ・ 予定していた INSA (Indonesian National Shipowners Association) の Chairman Mr. Oentoro との面会は Mr. Oentoro が退職されたため Mr. Johnson が対応してくれた。
- ・ Mr. Johnson は INSA Member の一つの Shipping Company, PT. Salam Bahagia の Director であり、INSA の全体を把握されていない様子であった。
- ・ INSA に加入している Shipping Company は全て民間で、Mr. Johnson の PT. Salam Bahagia も同様に 28 隻の小型船を保有しているとのことであった。
- ・ 改正海運法の 17 条に民間独自で港湾施設建設が出来るようになったので、特に港湾開発の官民協力については考えていないとの事であった。

以上

