


付 属 資 料

1. 要請書
2. 協議議事録(M/M)、実施細則(S/W)
3. 主要面談記録



Project Brief Information Sheet (PBIS)

2009

Title of the Project		Development Study of Masterplan of Upgrading Sea Transport in Greater Jakarta Metropolitan Area in the Republic of Indonesia		
Relevant Sector		Tranporation		
Type of Cooperation Scheme		1. Technical Assistance (expert, training, et al), <input checked="" type="checkbox"/> 2. Development Study 3. Grant financial aid, 4. Others		
Name of the Ministry, Directorate (or Local Government)		Port & Dredging Directorate, DGST, MOT	Person in Charge Name: Drs.Cholik Kirom Title: Director Tel: e-mail:	
Project Site (including name of Province)		Greater Jakarta Metropolitan Area		
Description of Project	Project Purpose		<p>21st century is an age of globalization. Manufacture companies have a world wide logistic network. To survive in such an age, every countries have to achieve more cost saving and more speedy transportation. Especially sea transportation is very important. Port is a key for sea transportation, and its international competitiveness equals to its economy's competitiveness.</p> <p>In 2003, JICA conducted "Development Study on the Greater Jakarta Metropolitan Ports in the Republic of Indonesia". Since then, Tanjung Priok Port Urgent Rehabilitation Project has started, and access road construction is under going. New car terminal has started its operation, and New Bojonegara Port project has also started. But still now the gateway of Jakarta is facing a lot of problems such as insufficient facilities, lack of competition, high pricing, and long clearance time etc. We have to tackle the fact that ports in Jakarta has less competitiveness compared to international hub ports near Jakarta such as Port of Singapore, Port Klang in Malaysia, and Laem Chabang in Thailand. This means a lot of manufacturing companies also lose their competitiveness in the world market. Improvement of sea transportation is urgent and essential for development of Indonesia.</p> <p>During this decade Indonesia government has introduced a policy of decentralization and privatization. Accordingly GOI introduced PPP policy to development of infrastructure including ports. In 2008, Indonesia Government enacted the new Shipping Law. This new act prescribes the separation between regulator as government and operator as private. In results it allows private to construct a public port and as a result competition will be introduced to the business of ports. This law may be a great step forward to improve sea transport. But related regulations are still under process and have to be formulated in coming three(3) years.</p> <p>In this study "Development Study on the Greater Jakarta Metropolitan Ports in the Republic of Indonesia (JICA Assistance)" in 2003 will be reviewed and strategy for further promotion of these projects described in above study will be defined. At the same time, new possible project for sea transport in Greater Jakarta Metropolitan Area will be studied and a master plan of port development and logistic center project in Greater Jakarta Metropolitan Area will be renewed. The new Shipping law and PPP strategy, which is to be studied in 2008-09 with JICA, will be taken into consideration for this study.</p>	
	Output (Expected Achievement)		<p>To promote port projects undergoing To renew a master plan in Greater Jakarta Metropolitan Area →Private Sector Investment Promotion →Support for Competition Policy →Support for Economic, Trade (Manufacturing, Natural Resources)</p>	
	INPUT	Input from Indonesia side		
	Expected Input from Japanese side			
Additional Explanation (Relation with GOI policy such as PROPENAS, REPETA, and JICA's development issues et al)		<p>"Development Study on the Greater Jakarta Metropolitan Ports in the Republic of Indonesia (JICA Assistance)" in 2003 "Development study on the New Public Private Partnership Strategy for Port Development and Management (JICA Assistance)" in 2008 (plan)</p>		
BAPPENAS		Date	Ref. No.	
			Mark	
JICA		Date	Ref. No.	
			Mark	

APPLICATION FORM FOR JAPAN'S DEVELOPMENT STUDY PROGRAM

Date of entry: month _____ year 2008Applicant: the Government of Indonesia

1. Project digest

(1) Project Title: Development Study of Masterplan of Upgrading Sea Transport in Greater Jakarta Metropolitan Area in the Republic of Indonesia(2) Location (province/county name): INDONESIA
(city/town/village name): JABOTABEK
from the metropolis : about _____ hours' ride/flight

(3) Implementing Agency

Name of the Agency: Directorate of Port & Dredging, DGST, MOT

*Enter the name of the implementing agency including such details as the name of the bureau or department.

Number of Staff of the Agency: _____
(on a category basis)

Budget allocated to the Agency : _____

*Attach an organizational chart, and mark the department responsible for the study.

(4) Justification of the Project

*Provide detailed information of the project regarding the items below.

-Present conditions of the sector:

21st century is an age of globalization. Manufacture companies have a world wide logistic network. To survive in such an age, every countries have to achieve more cost saving and more speedy transportation. Especially sea transportation is very important. Port is a key for sea transportation, and its international competitiveness equals to its economy's competitiveness.

In 2003, JICA conducted "Development Study on the Greater Jakarta Metropolitan Ports in the Republic of Indonesia" . Since then, Tanjung Priok Port Urgent Rehabilitation Project has started, and access road construction is under going. New car terminal has started its operation, and New Bojonegara Port project has also started. But still now the gateway of Jakarta is facing a lot of problems such as insufficient facilities, lack of competition, high pricing, and long clearance time etc. We have to tackle the fact that ports in Jakarta has less competitiveness compared to international hub ports near Jakarta such as Port of Singapore, Port Klang in Malaysia, and Laem Chabang in Thailand. This means a lot of manufacturing companies also lose their competitiveness in the world market. Improvement of sea transportation is urgent and essential for development of Indonesia.

During this decade Indonesia government has introduced a policy of decentralization and privatization. Accordingly GOI introduced PPP policy to development of infrastructure including ports. In 2008, Indonesia Government enacted the new Shipping Law. This new act prescribes the separation between regulator as government and operator as private. In results it allows private to construct a public port and as a result competition will be introduced to the business of ports. This law may be a great step forward to improve sea transport. But related regulations are still under process and have to be formulated in coming three(3) years.

-Sectoral development policy of the national/local government:

Jakarta Port is designated one of two international hub ports. Many idea of development seem to be discussed in the national government and local government respectively.

-Problems to be solved in the sector:

The gateway of Jakarta is facing a lot of problems such as insufficient facilities, lack of competition, high pricing, and long clearance time etc.

-Outline of the Project:

In this study "Development Study on the Greater Jakarta Metropolitan Ports in the Republic of Indonesia (JICA Assistance)" in 2003 and strategy for further promotion of these projects described in above study will be defined. At the same time, new possible project for sea transport in Greater Jakarta

Metropolitan Area will be studied and a master plan of port development and logistic center project in Greater Jakarta Metropolitan Area will be renewed. The new Shipping law and PPP strategy, which is to be studied in 2008-09 with JICA, will be taken into consideration for this study.

-Purpose (short-term objective) of the Project:

- Establish a new master plan for improvement of sea transportation in Jakarta.

-Goal (long-term objective) of the Project:

- Private Sector Investment Promotion
- Support for Competition Policy
- Support for Economic, Trade (Manufacturing, Natural Resources)

-Prospective beneficiaries:

(Population for which positive change are intended directly and indirectly by implementing the project, and gender disaggregated data, if available)

- + Economy of Indonesia
- + Japanese Economy

-the Project's priority in the National Development Plan / Public Investment Program:

+

(5) Desirable or Scheduled time of the commencement of the Project:

month 10 year 2009

(6)Expected funding source and/or assistance (including external origin) for the Project:

*Describe the concrete policies for the realization of the project, and enter the prospects for realization and funding sources.

(7) Other relevant Projects, if any.

(8) Any relevant information of the project from gender perspective.

2. Terms of Reference of the proposed Study

*Please fill in (1) and (2) below, paying particular attention to the following items.

- In the case that a study was conducted in the same field in the past, describe the grounds for requesting this study, the present status of the previous project, and the situation regarding the technology transfer.
- Whether there are existing studies regarding this requested study or not.
- Coordination with other economic and technical cooperation from Japan

(1) Necessity/Justification of the Study:

21st century is an age of globalization. Manufacture companies have a world wide logistic network. To survive in such an age, every countries have to achieve more cost saving and more speedy transportation. Especially sea transportation is very important. Port is a key for sea transportation, and its international competitiveness equals to its economy's competitiveness.

In 2003, JICA conducted "Development Study on the Greater Jakarta Metropolitan Ports in the Republic of Indonesia". Since then, Tanjung Priok Port Urgent Rehabilitation Project has started, and access road construction is under going. New car terminal has started its operation, and New Bojonegara Port project has also started. But still now the gateway of Jakarta is facing a lot of problems such as insufficient facilities, lack of competition, high pricing, and long clearance time etc. We have to tackle the fact that ports in Jakarta has less competitiveness compared to international hub ports near Jakarta such as Port of Singapore, Port Klang in Malaysia, and Laem Chabang in Thailand. This means a lot of manufacturing companies also lose their competitiveness in the world market. Improvement of sea transportation is urgent and essential for development of Indonesia.

During this decade Indonesia government has introduced a policy of decentralization and privatization. Accordingly GOI introduced PPP policy to development of infrastructure including ports. In 2008, Indonesia Government enacted the new Shipping Law. This new act prescribes the separation between regulator as government and operator as private. In results it allows private to construct a public port and as a result competition will be introduced to the business of ports. This law may be a great step forward to improve sea transport. But related regulations are still under process and have to be formulated in coming three(3) years.

(2) Necessity/Justification of the Japanese Technical Cooperation:

JICA has conducted a lot of study regarding port development study so far.

(3) Objectives of the Study:

*Describe the objectives of the study in detail. Also, indicate who will benefit from the study in as much detail as possible, including gender disaggregated data and describe the beneficial effect in terms of quantity. Enter

in a concise manner the goal expected to be achieved in the future by conducting the study.

*When the requested study is the only input scheme there is in the cooperation program, enter the same sentences given in the "Objective of the Cooperation Program" in the summary sheet. When more than one scheme is requested including this one, describe clearly the role of the requested study.

- Establish a new master plan for improvement of sea transportation in Jakarta.

(4) Area to be covered by the Study:

*Enter the name of the target area for the study and attach a rough map to the documents submitted. The attached map should be at a scale that clearly shows the project site. Mark the site in red.

JABOTABEK

(5) Scope of the Study:

*Enter in a concise manner using an itemized statement.

- gathering information regarding trade and industry of Indonesia
- gathering information regarding sea transportation
- gathering information regarding transport policy
- gathering information regarding port development and management policy
- gathering information regarding decentralization and privatization

- discussion about the problems for port development and management
- make a masterplan and F/S for port development in JABOTABEK area
- make a masterplan and F/S for logistic center in JABOTABEK area

(6) Study Schedule:

*Enter the time/period of the study.

From October 2009 to March 2011

(7) Expected Major Outputs of the Study:

- Private Sector Investment Promotion
- Support for Competition Policy
- Support for Economic, Trade (Manufacturing, Natural Resources)

(8) Possibility to be implemented / Expected funding resources:

(9) Environmental and Social Considerations

*Please fill in the attached screening format.

(10) Request of the Study to other donor agencies, if any:

*Please pay particular attention to the following items:

- Whether you have requested the same study to other donors or not.
- Whether any other donor has already started a similar study in the target area or not.
- Presence/absence of cooperation results or plans by third-countries or international agencies for similar projects.
- In the case that a study was conducted in the same field in the past, describe the grounds for requesting this study, the present status of the previous project, and the situation regarding the technology transfer.
- Whether there are existing studies regarding this requested study or not. (Enter the time/period, content and concerned agencies of the existing studies.)

(11) Other relevant information

*Enter relevant information other than that described above, if any.

3. Facilities and information for the Study

(1) Assignment of counterpart personnel of the implementing agency for the Study:

(number, academic background, etc.)

(2) Available data, information, documents, maps, etc. related to the Study:

(Please attach the list.)

(3) Information on the security conditions in the Study Area:

4. Global Issues (Gender, Poverty, etc.)

(1) Women as main beneficiaries or not.

(2) Project components which require special considerations for women (such as gender difference, women specific role, women's participation), if any.

(3) Anticipated impacts on women caused by the Project, if any.

(4) Poverty alleviation components of the Project, if any.

(5) Any constraints against the low-income people caused by the Project.

5. Undertaking of (the recipient country)

(1) To facilitate the smooth conduct of the Study; the Government of (the recipient country) shall take necessary measures:

- 1) To permit the members of the Team to enter, leave and sojourn in (the recipient country) for the duration of their assignments therein and exempt them from foreign registration requirements and consular fees;
- 2) To exempt the members of the Team from taxes, duties and any other charges on equipment, machinery and other material brought into (the recipient country) for the implementation of the Study;
- 3) To exempt the members of the Team from income tax and charges of any kind imposed on or in connection with any emoluments or allowances paid to the members of the team for their services in connection with the implementation of the Study;
- 4) To provide necessary facilities to the Team for the remittance as well as utilization of the funds introduced into (the recipient country) from Japan in connection with the implementation of the Study;

(2) The Government of (the recipient country) 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 team.

(3) (The implementing Agency) shall act as counterpart agency to the Japanese Study Team and also as coordinating body in relation with other governmental and non-governmental organizations concerned for the smooth implementation of the Study.

(4) (The implementing agency) shall, at its own expense, provide the Team with the following, in cooperation with other organizations concerned:

- 1) Security-related information on as well as measures to ensure the safety of the Team;
- 2) Information on as well as support in obtaining medical service;
- 3) Available data and information related to the Study;
- 4) Counterpart personnel;
- 5) Suitable office space with necessary office equipment and furniture;
- 6) Credentials or identification cards; and
- 7) Vehicles with drivers.

(5) (The implementing Agency) will, as the executing agency of the project, take responsibilities that may arise from the products of the Study.

*In the case that Detail Design Study is requested.

The Government of (the recipient country) assures that the matters referred to in this form will be ensured for the smooth conduct of the Development Study by the Japanese Study Team.

Signed: _____

Title: _____

On behalf of the Government of _____

Date: _____

Question 5

If a certificate regarding the environment and society other than EIA is required, please indicate the title of certificate.

- Already certified Required a certificate but not yet done

Title of the certificate :()

- Not required

Others ()

Question 6

Are following areas located inside or around the project site?

- Yes No Not identified

If yes, please mark corresponding items.

- National parks, protected areas designated by the government (coast line, wetlands, reserved area for ethnic or indigenous people, cultural heritage) and areas being considered for national parks or protected areas
- Virgin forests, tropical forests
- Ecological important habitat areas (coral reef, mangrove wetland, tidal flats)
- Habitat of valuable species protected by domestic laws or international treaties
- Likely salts cumulus or soil erosion areas on a massive scale
- Remarkable desertification trend areas
- Archaeological, historical or cultural valuable areas
- Living areas of ethnic, indigenous people or nomads who have a traditional lifestyle, or special socially valuable area

Question 7

Does the project have adverse impacts on the environment and local communities?

- Yes No Not identified

Reason: ()

Question 8

Please mark related environmental and social impacts, and describe their outlines.

- Air pollution Soil pollution
- Water pollution Waste

Question 9

Information disclosure and meetings with stakeholders

9-1 If the environmental and social considerations are required, does the proponent agree on information disclosure and meetings with stakeholders in accordance with JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations?

Yes No

9-2 If no, please describe reasons below.

[]

2. 協議議事録 (M/M)、実施細則 (S/W)

Minutes of Meeting
for
The Project of Master Plan Study
on
Port Development and Logistics
in
Greater Jakarta Metropolitan Area

Agreed upon between
Directorate General of Sea Transportation, Ministry of Transportation
and
Japan International Cooperation Agency

Jakarta Indonesia
December 14, 2009



Sunaryo, SH
Director General,
Directorate General of Sea Transportation,
Ministry of Transportation



Mr. Koichi Miyake
Leader,
Detailed Planning Survey Team,
Japan International Cooperation Agency

Witnessed by



Mr. Tunjung Inderawan
Director General,
Directorate General of Railways,
Ministry of Transportation

Witnessed by



Mr. Dedy S. Priatna, Ph.d.
Deputy Minister for Infrastructure,
National Development Planning Agency
(BAPPENAS)

The Government of the Republic of Indonesia (hereinafter referred to as “GOI”) officially requested the Government of Japan (hereinafter referred to as “GOJ”) to extend technical assistance for carrying out the Project of Master Plan Study on Port Development and Logistics in Greater Jakarta Metropolitan Area in Indonesia (hereinafter referred to as “the Study”) in 2008. In response to the request, the Detailed Planning Survey Team (hereinafter referred to as “the Team”) organized by the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as “JICA”) was dispatched and had a series of discussions with Directorate General of Sea Transport (hereinafter referred to as “DGST”) and other concerned authorities of the Government of Indonesia from 26th November to 14th December, 2009.

This Minutes of Meeting summarizes the results of discussions among the Team and the related agencies of GOI. The list of attendees is attached in Annex I. Based on the discussions, the Team and the Indonesian side agreed to the Scope of Work (hereinafter referred to as “S/W”) for the Study. The main items that were discussed and agreed by both sides are as follows.

1. Effectuation of the Scope of Work

The Team and the Indonesian side signed the S/W for the Study agreeing that the S/W would be in effect after both governments’ official approval.

2. Title of the Study

The Team and the Indonesian side agreed to change the title to “the Project of Master Plan Study on Port Development and Logistics in Greater Jakarta Metropolitan Area”.

3. Necessity of Roadmap for Container Terminal Development in/around Greater Jakarta Metropolitan Area

The Team expressed concern for suspension of the container terminal development at Bojonegara, while a number of new container terminal development plans/ideas at different sites have been proposed by various organizations. Both sides shared the view that DGST/Ministry of Transportation shall show a roadmap to tackle with container terminal development in/around Greater Jakarta Metropolitan area and coordinate the plans/ideas to decide a most suitable development site for a new container terminal. In this connection, DGST stated that the results of the Study shall be fully utilized in their decision making process.

4. Scope of the Study

- (1) Both sides agreed that the Study covers the master plan of port development centering on container terminal together with road/railway access development/improvement from the hinterland; however, which will not reach the level of feasibility study. The Team express the view that a feasibility study might be conducted based on the official decision on a development site of a new container terminal by Indonesian Government.
- (2) Both sides confirmed that the number of alternative sites examined in the Study for a new container terminal will be around five, considering that the candidate sites currently on the table

are East Anchol, Marunda, Bekasi, Cilamaya and Tangerang. (As shown in Annex II)

- (3) Indonesian side requested that the international hub port status in/around Greater Jakarta Metropolitan Area should be carefully considered in the Study.
- (4) The study for “Improvement of Railway System in East Jakarta Industrial Region” requested by Directorate General of Railways (hereinafter referred to as “DGR”) in 2007, aims to improve railway access from East Jakarta Industrial Region to Tanjung Priok port. Considering that railway access is one of the important issues in the port logistics, the Team explained that it would be efficient and effective that the said study should be incorporated into the Study. DGST and DGR agreed to integrate the two (2) studies. Scope of the study regarding railway access is stipulated in the III-2.9 of the S/W.

5. Steering Committee

DGST is the executing agency for the Study. Considering that it is critical to coordinate among relevant organizations which are interested in port development especially for container terminal development, Steering Committee shall be established to discuss the reports/results of the Study. Both sides agreed that the expected members of the Committee are:

- Ministry of Transportation (MOT)
- DGST (MOT)
- DGR (MOT)
- BAPPENAS
- Coordinating Ministry for Economic Affairs
- Ministry of Environment
- Ministry of Public Works
- Ministry of Trade
- Ministry of State-Owned Enterprise
- PT. Pelindo-II,
- PT. KAI
- Local Governments
- Other related organization

6. 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 assign necessary number of counterpart personnel throughout the Study, and DGST agreed to it.

As for the study on railway access, which is referred in III-2.9 of the S/W, the Team requested DGR to assign necessary counterpart personnel, and DGR agreed to it.

7. Environmental and Social Consideration (ESC)

- (1) The Concept of JICA’s Environmental and Social Considerations

The Team explained the background and the key concepts of the JICA guidelines for

Environmental and Social Considerations (ESC). The Team emphasized the need to comply with the Guidelines. Both sides agreed that DGST should implement the ESC process, and that JICA should assist the process technically.

(2) Responsibility for IEE

Both sides agreed that the GOI shall take the responsibility for the implementation of Initial Environmental Examination (IEE) concerned with the Study.

(3) Stakeholder Meeting and Information Disclosure in the ESC process

Both sides agreed to hold the Stakeholder Meetings under the initiative of DGST at appropriate timings during the Study. The Stakeholders to participate in the meetings should be properly selected by DGST in the course of the Study well in advance. Information regarding the Study shall be disclosed by DGST and JICA. The Team also informed that JICA would make public the Study reports.

(4) Strategic Environment Assessment (SEA)

Ministry of Environment requested to the Team that Strategic Environment Assessment (SEA) should be conducted in the Study. The Team responded to take that into consideration in the Study.

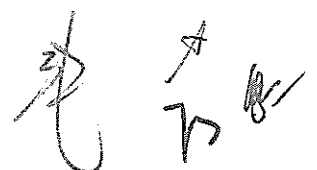
8. **Information Disclosure**

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

9. **Other Relevant Issue**

Indonesian side requested for counterpart training in Japan. The Team agreed to convey this request to JICA Headquarters for consideration.

[End]



List of Attendants

(Indonesian Side)

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

- Ir. Suwandi Saputro, MSc (Director, Directorate of Port and Dredging)
- Ir. Chandra Irawan (Head of Sub Directorate of Port Development, Directorate of Port and Dredging)
- Mr. Erlan Abbas (Directorate of Port and Dredging)
- Ms. Sumarliah (Head of Master Plan Section, Sub Directorate of Port Development)
- Mr. Katsuhide NISHIZONO (JICA Expert)

Directorate General of Railways (DGR), Ministry of Transportation

- Mr. Asril Syafei (Director of Railways Traffic and Transport)
- Mr. Arief Heriyanto (Deputy Director Railways Infrastructure)
- Mr. Adi Hendriono S. (Deputy Director for Network Development)

National Development Planning Agency (BAPPENAS)

- Ir. Bambang Prihartono, MSCE (Director, Directorate of Transportation)
- Mr. Dail Umail Asri (Head of Sub Directorate for Sea Transport)
- Drs. Petrus Sumarsono, Akt, MA (Deputy Director for Land Transport)

State Ministry of Environment Republic of Indonesia

- Mr. Ary Sudijanto, MSE (Acting Director for EIA)

Directorate General of Highways, Ministry of Public Works

- Mr. Max Antameng (Deputy Director of Planning)
- Mr. Nobuyuki TSUNEOKA (JICA Expert)

Custom Service of Tanjung Priok Port

- Mr. Ambang (Head of Custom Office)
- Mr. Rachmad (Head of External Compliance and Information service)
- Ms. Yosephine (Section Head of External Compliance)
- Mr. Arief (Section Head of External Compliance)

PT. Pelindo-II

- Mr. M.Adji (Head of Bureau for Corporate Strategy)
- Mr. Arief Adhi Wibowo (Assistant Senior Manager, Business Planning Dept.)
- Ms. Dessy (Corporation Strategy Bureau)

PT. KAI

- Dr. Patria Supriyoso, SE, MSi (Marketing Director, PT. Kereta Api Logistik)

Jarkarta DKI

- Mr. Mara Oloan Siregar (Assistant of Economic and Administration)

West Java

- Mr. Momon Rival (Assistant Deputy of Non Regional Revenues and Expenditures Budget, Regional Development Planning Agency)

(Japanese Side)

Detailed Planning Survey Team

- Mr. Koichi MIYAKE Team Leader (JICA)
- Mr. Gaku INOUE Port Administration (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT))
- Mr. Naoki KUDO Port Planning (Consultant)
- Mr. Shinya KAWADA Environment (Consultant)
- Ms. Kyoko OKAMURA Team Coordinator (JICA)

JICA Indonesia Office


- Mr. Hiroyuki KAWANISHI
- Mr. Naoki KAKIOKA

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

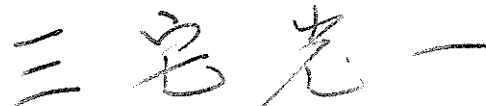
Scope of Work
for
The Project of Master Plan Study
on
Port Development and Logistics
in
Greater Jakarta Metropolitan Area

Agreed upon between
Directorate General of Sea Transportation, Ministry of Transportation
and
Japan International Cooperation Agency

Jakarta Indonesia
December 14, 2009



Sunaryo, SH
Director General,
Directorate General of Sea Transportation,
Ministry of Transportation



Mr. Koichi Miyake
Leader,
Detailed Planning Survey Team,
Japan International Cooperation Agency

Witnessed by



Mr. Tunjung Inderawan
Director General,
Directorate General of Railways,
Ministry of Transportation

Witnessed by



Mr. Dedy S. Priatna, Ph.d.
Deputy Minister for Infrastructure,
National Development Planning Agency
(BAPPENAS)

Introduction

In response to the official request of the Government of the Republic of the Indonesia (hereinafter referred to as “GOI”), the Government of Japan (hereinafter referred to as “GOJ”) decided to conduct “the Project of Master Plan Study on Port Development and Logistics in Greater Jakarta Metropolitan Area” (hereinafter referred to as “the Study”) in accordance with the relevant laws and regulations in force in Japan.

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

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

I. Objective of the Study

The objectives of the Study are:

- (1) To evaluate and prioritize development alternatives for a new container terminal
- (2) To formulate the master plan for port development together with access infrastructure development/improvement in/around Greater Jakarta Metropolitan Area
- (3) To transfer technology to Indonesian counterparts

II. Study Area

The Study will cover the Greater Jakarta Metropolitan and surrounding area.

III. Scope of the Study

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

1. To analyze the current situation of port logistics in the Study area
 - 1.1 To review past studies and the development strategies/policies in port sector
 - 1.2 To review port development plans as well as ideas proposed by the relevant organization
 - 1.3 To review the spatial plans and related regulations established by local governments.
 - 1.4 To analyze the socio-economic situation
 - 1.5 To analyze cargo trends and operational situation of the existing ports.
 - 1.6 To analyze the trends of international maritime transport including container transship movements centering on Indonesia
 - 1.7 To review the situation and development plans of road/railway network.
 - 1.8 To conduct traffic surveys including OD (Origin-Destination) sampling survey
 - 1.9 To conduct interview survey with major consignees/consigners as well as shipping companies
 - 1.10 To review laws and regulations for environmental and social considerations
 - 1.11 To identify critical issues in port logistics

2. To formulate the master plan for port development and logistics in/around Greater Jakarta Metropolitan Area based on the Shipping law (No.17, 2008) and Government Regulation (No.61, 2009) (Target Year: 2030)
 - 2.1 To examine socio-economic framework
 - 2.2 To forecast future cargo demand (container and non-container)
 - 2.3 To examine the container handling capacity of the existing ports as well as access infrastructures capacity
 - 2.4 To identify additional container port facilities to be developed in order to meet the future demand
 - 2.5 To examine alternatives for a new container terminal development including access infrastructure
 - a) To examine and select several potential sites for a new container terminal development along the northern coast of Banten province, DKI Jakarta, and West Java province based on the existing information including natural condition
 - b) To conduct necessary surveys for natural conditions in selected sites
 - c) To examine the demarcation of functions/roles among the container terminals in each selected site
 - d) To set development alternatives for a new container terminal drafting the layout of port facilities together with access infrastructures
 - 2.6 To evaluate the development alternatives
 - a) To formulate preliminary port development plans for each alternatives, which include preliminary design, project cost estimation, development schedule
 - b) To make a draft of IEE (Initial Environmental Examination)
 - c) To examine economic feasibility
 - d) To examine port management/operation scheme together with PPP framework
 - e) To conduct comprehensive evaluation of the development alternatives with putting priorities, including the original development plan at Bojonegara
 - 2.7 To formulate the roadmap to realize the prioritized alternative
 - 2.8 To formulate the comprehensive port development plans in/around the Greater Jakarta Metropolitan Area including non-container cargo, with consideration of international hub port status as well as review of the JICA study conducted in 2003.
 - 2.9 To examine the improvement plan for railway access transportation connecting Tanjung Priok port from its hinterlands considering the following points, and make recommendations.
 - a) Physical and operational improvement plan within Tanjung Priok port
 - b) Physical and operational plan of the dry ports
 - c) Transportation route and its capacity
 - d) Container transportation plan including container train operation
 - e) Possible container demand captured by railway
 - f) Viability and profitability of the plan
 - 2.10 To summarize the above results and formulate the Master Plan for port development and logistics in/around the Greater Jakarta Metropolitan Area (Target Year: 2030)

2.11 Recommendations

IV. Study Schedule

The Study will be carried out in accordance with the attached tentative study schedule as below. The schedule is subject to change when both sides agreed upon any necessity that will arise during the course of the Study.

Total Month	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Scope of the Study 1	██████████												
Scope of the Study 2 2.1 - 2.5			████████████████████										
Scope of the Study 2 2.6- 2.8, 2.10,2.11						██							
Scope of the Study 2 2.9				██									
Type of Reports	△ ICR					△ ITR			△ PGR			△ DFR	△ FR

*Notes:

ICR: Inception Report, PGR: Progress Report, ITR: Interim Report, DFR: Draft Final Report, FR:Final Report

V. Reports

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

1. Inception Report
Thirty (30) copies, at the commencement of the Study
2. Interim Report
Thirty (30) copies, within six (6) months after commencement of the Study
3. Progress Report
Thirty (30) copies, within nine (9) months after commencement of the Study
4. Draft Final Report
Thirty (30) copies of Main Report and Summary Report, within twelve (12) months after commencement of the Study
The authorities concerned with the Study in Indonesia will provide written comments in English within one (1) month after receiving the report.
5. Final Report (Summary report will be prepared in English and Indonesia)
Fifty (50) copies of Main Report and Summary Report with a digital file copy, within one (1) month after receiving the written comments on the Draft Final Report from the Indonesia side

VI. Undertakings of GOI

1. To facilitate smooth implementation of the Study, the 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;
 - 1.4 To provide necessary facilities to the Team for remittance as well as utilization of the funds introduced into the Republic of Indonesia from Japan in connection with the implementation of the Study.
2. GOI shall bear claims, if any 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. The Directorate General of Sea Transportation and the Directorate General of Railways, Ministry of Transportation, GOI 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 measure to ensure the safety of the Team;
 - 3.2 Information on as well as support in obtaining medical service, available data and information related to the Study including aerial photographs and maps;
 - 3.3 Counterpart personnel;
 - 3.4 Suitable office space with necessary equipment and furniture; and
 - 3.5 Credentials or identification cards.

VII. Undertakings of JICA

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

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

VIII. Others

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

[End]



3. 主要面談記録

4. 主要面談者リスト面談記録

民間企業との面談記録は、企業情報を含むため掲載を省略する。

■日時：2009年11月27日 10:10-11:20

■視察場所：マルンダ(Murunda)港建設候補サイト

■視察者及び同行者：工藤直樹(港湾計画)

■主な目的：サイト及び背後地の現況確認

- マルンダ地区海岸直背後の Jayapura 通りは、両側に Container Park(地図上表記。空コンテナと見受けられた)と工場が集積しており、空き地は無い。
- 同地区東端・Tiram 側沿は、公共バスと思われる施設が在り、オイル、埋立材、砂を陸揚げしていた。
- 海岸に面する GPI Group の Container Park は、入場管理が大まかで、砂浜にアプローチできる。一般住民が集っており、出店も在る。
- 砂浜には流されたゴミが集積していた。また、海岸線には、Container Park や工場等の施設が連なり、空き地は確認できなかった。
- Jayapura 通りの南側は、Marunda Export Processing Zone が在り、占有率は高いように見受けられた。Sungai Landak 通り南側は、物流センター・KAWASAN LOGISTIK MARUNDA が在る。
- 1:15,000 海図上では、海岸線より-15m 水深等高線まで、6 km 程度である。



マルンダ地区の海岸線



マルンダ地区 Jayapura 通り南側の Container Park・道路

■日時：2009年11月27日 14:50-15:40

■視察場所：チラマヤ(Cilamaya)港建設候補サイト

■視察者及び同行者：工藤直樹(港湾計画)

■主な目的：サイト及び背後地の現況確認

- Jatisari-チラマヤ中心街への道路(約 16km)は、幅 5 m のアスファルト道路で、道路両側は切れ目なく商店が建ち並んでいる。バイク通行量が多く(1分間・片道通行量 25~30台 13:30~13:40・3回計測)、生活道路として機能している。拡張が出来ないため、新たなアクセス道路を作る必要がある。
- 同上道路から、3 m 幅・舗装道路、2 m 幅・無舗装道路、1 m 幅・人道と海岸線へ近づき、海岸か

ら 2 km 程度前のところまで、アプローチが出来る。それより先は歩行困難。

- 背後地は、荒地で、荒廃している Fish Pond が点在している。
- 1 : 200, 000 海図上では、海岸線より-15m 水深等高線まで、12km 程度である。



チラマヤ地区の背後地(写真中央に海を臨む)



Jatisariーチラマヤ中心街への道路

■日時：2009年11月30日 08:30-10:10

■面談場所：PELINDO II 打合せ室

■面談相手：Mr. Arief Adhi Wibowo (Assistant Senior Manager/Business Planning Dept.)
Ms. Dessy (Corporation Strategy)

■面談者及び同行者：工藤直樹(港湾計画)、川田晋也(環境社会配慮)

■主な議題：タンジュンプリオク港の現状と将来開発計画

施設概要

- Questionnaire の回答として、バース・レイアウト図、荷役機械一覧表、バース毎の貨物統計、荷役効率(BOR、Waiting Time)入手。
- 防波堤内・東端は、Car Terminal が在る。2007年の操業開始で、PELINDO II がオペレートしている。
- Conventional Berth の一部に、Passenger Terminal が在る。客船が、メダン、ポンティアナック、マッカサル等への国内主要都市へ就航している。飛行機に需要を奪われ、旅客数は減少している。
- JICT-2 の南側に CDC(Cargo Distribution Center)が在り、CFS として機能している。鉄道にて、Bandung の Dry Port (Gede Bage Station)へ繋がっている。JICT-2 の Conventional Berth から鉄道軌道は敷設されているが断線箇所もあり、機能していなく、港内 CY から CDC まではトラック運搬している。現在、少量の貨物を運搬している。(フォワード情報では、2005年のチカンペックーバンドン高速道路開通により、サービスを中断したとのことであった)
- Waiting Time は、1時間程度で、防波堤外側で待機している。

港湾管理組織

- 新海運法施行後の PELINDO II の新組織図入手。新しく設立される PA (Port Authority) は、中央政府からのスタッフで構成され、PELINDO からの人的移行はない。
- JICT は、ハチソンと PELINDO II が出資して設立した会社で同社がターミナルの運営管理を行っている。一方、KOJA は、ハチソンと PELINDO II の JOINT OPERATION という事業形態を採ってお

り、その収益も出資比率に応じて分配される。Legal Status が異なる。

- MTI (Multi Terminal Indonesia) は、PELINDO II が 100% 出資している民間会社で、Conventional Berth の相応部をオペレーションしている。

新コンテナターミナルについての見解

- PELINDO II としては、東アンチョールを積極的に推進している。ジャカルタ州政府とも連携し計画を進めたい。以下、事前ヒアリング情報
- 1) 埋立計画 F/S、アクセス道路調査等の準備を進めている。2) 今後 3～4 年で建設工事を完了させ、オペレーションを開始する意向。3) 工事を実施するにあたっては DGST の承認を取る必要がある。4) 資金の調達については、民間、円借款等の様々なオプションを検討している。円借款の場合、実施機関は PELINDO II。PLN と同様、中央政府から転貸を受けることが可能か調べる。
- ボジョネガラ港は、コンテナターミナルとして、バースが 200m 程度完成しているが、これ以降の建設はしない。用途は報道のとおりである。(用地を国営石油プラタミナの保有港に変更する)
- タンジュンプリオク港を Clean Port とする方針で、マルンダ地区東側に石炭ターミナルを計画している。(石炭や鉄鉱石等の Bulk Cargo は、粉塵や排水等の問題で Dirty Cargo と呼ばれることがある)

チカラン Dry Port

- 新海運法の施行で、PELINDO II は、港湾オペレーターに成ることもあり、積極的に物流事業を展開する営業方針である。従って、チカラン Dry Port 事業にも参加する方向で検討している。
- 鉄道輸送については、ある程度のロットが確保できるのであれば、フィージブルと考える。

(入手資料)

- 港内マップ&港概要
- 統計(総取扱貨物量、コンテナ取扱量、旅客数)
- 荷役機械一覧表、荷役効率(BOR、Waiting Time)
- 東アンチョール段階開発計画図
- PELINDO II 組織図(インドネシア語)

■日時：2009年11月30日 15:10-15:50

■面談場所：DGST 局長室

■面談相手：Mr. Suwandi Saputro (Director, Directorate of Port and Dredging, DGST)

■面談者及び同行者：工藤直樹(港湾計画)、川田晋也(環境社会配慮)

■主な議題：新コンテナターミナルについて

新コンテナターミナルについての見解

- 局長が聞き及ぶ範囲では、新港候補地は、マルンダ(ジャカルタ市当局が計画)、東アンチョール地区(PELINDO II が計画)、チラマヤ(西ジャワ州計画)、Tangerang 地区の Mauk 周辺(民間企業が計画)がある。
- 東アンチョール地区は、PELINDO II が推進しているが、ジャカルタ市当局の用途計画では住居と

なっており、調整が必要となる。

- ボジョネガラ港は、100m のバースが完成しており、スラバヤ発電所の揚炭バースを考えている。(PELINDO II コメントと異なる。現地視察時に要確認)
- Tangerang 地区 Mauk 周辺は、新たな情報であるが、局長は詳細についてはご存知なかった。(関係機関からのヒアリングにて確認予定)
- 11 月 2 / 3 日に、PELINDO II と共同で、Indonesia Hub Port の協議を行った。(協議資料の貸与依頼。MAERSK のハブポートに関する教科書的プレゼン資料で、候補地について言及したものではない)

港湾管理運営組織

- PA (Port Authority) は、現在の PELINDO の管轄区分と同様に全国を 4 分割し、Head Office をジャカルタ、マッカサル、スラバヤ、メダンに置く。

DRY Port についての見解

- タンジュンプリオク港は、Gede Bage、スラバヤ港には、Rawalpindi が在る。

鉄道輸送

- 既存軌道は道路を横断している。道路交通渋滞を防ぐためにアンダーパス或いはフライオーバーが必要である。

PPP の現況

- JICA 調査レポートで言及しており、今のところ、これ以上提供できる情報はない。
- 報道のとおり、ボジョネガラ港は、PPP 適用を考えており、3 回アナウンスをしたが、投資家は見つかっていない。

政令入手依頼

- “Government Regulations about Ports No. 61/October 20/2009 for the new shipping law No. 17/2008” は、現在英訳中であるので、完成したら渡す (事前調査団滞在中の入手を依頼)

本格調査についてのコメント

- 本格調査の実施の背景、経緯、F/S への進め方を説明した。調査対象地域を Jakarta Metropolitan Area でなく広域的に設定する旨、念を押された。(調査件名に Greater Jakarta Metropolitan Area と記していることを再度、Courtesy Call 時に説明した方が良いかと思われる)

(入手資料) Jakarta as Indonesia' s H ub Port

- 日時：2009年12月1日 14:50-16:10
- 面談場所：環境省環境影響評価局
- 面談相手：Mr. Ary Sudijanto (Acting Director for EIA, State Ministry of Environment)
- 面談者及び同行者：川田晋也(環境社会配慮)
- 主な議題：EIA制度の改変状況及び環境情報の収集

質問状に従って協議を行った。協議内容は以下のとおり。

1. We would like to confirm that it is not necessary to conduct EIA for the study on formulation of Master Plan according to the regulations related to EIA (AMDAL) in Indonesia.

結論：本件のような「総合的国際港湾開発」については、SEAの実施を要求される可能性があるため、新法を読んで、本格調査でのSEA実施に言及するかどうか検討する必要がある。(SEAに係っている専門コンサルタントがいるようなので、調査内容、調査期間、費用等の情報収集は可能)

回答：確かにM/P策定時点でEIAを実施する必要はない。しかし、2009年10月3日付の法律NO. 32で戦略的環境アセスメント (Strategic Environment Assessment: SEA / Kajian Lingkungan Hidup Straregis : KLHS) の実施が義務付けられた。対象事業は政府が行う事業で、現在全国的に策定が行われている空間計画事業が主な対象事業になるが、ジャカルタの港湾開発のように、港の建設だけでなく、道路整備や鉄道敷設等の複合的な開発事業の場合は、SEAの対象になると考えるべきである。法律 (Act) の15条から18条に規定がある。

また、SEAの調査は既にDANIDA等、海外の支援を受けて数年前から試行しており、その報告書もある。

法律名：

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (108)

SEA 報告書：

- (9) KLHS Pilot Project Ciayumajakuning (Cirebon, Indramaya, Majalengka & Kuningan) (62)
- (10) KLHS Rencana Pembangunan Padang Bay City Sumatera Barat (54)
- (11) KLHS Terobosan Dalam Pengelolaan Lingkungan Hidup (52)
- (12) KLHS Ikhtisar Pilot Projects (Ciayumajakuning-Gardang, Cekungan Bandung, Kartamantul, Bima) Final Report (33)
- (13) Kajian Kritis Undang-Undang Terkait Penataan Ruang & Sumber Daya Alam Final Report (69)
- (14) Naskah Kebijakan KLHS Mengarusutamakan Pembangunan Berkelanjutan (15)
- (15) KLHS Tanya Jawab (16)
- (16) Buku Pegangan KLHS (19)

(いずれも入手済みであるが、すべて「イ」語のため、内容把握は困難。カッコ内はページ数)

2. We would like to confirm that there is no regulation which stipulates the system of IEE (Initial Environmental Examination) in Indonesia.

回答：IEEの制度はない。1986-1993の期間には、スクリーニングによってIEEを実施する制度が

あったが、EIA 手続きの時間を節約するために廃止した。

3. Could you show us an English version of Decree of State Minister for the Environment NO. 11/2006 on Types of Business and/or Activity Plans that are requested to be completed with the EIA?

回答：EIA 対象事業を規定して環境大臣令の英語版はない。「イ」語版を提供する。運輸関係の事業として、道路、鉄道、港湾が規模別に規定されている。

大臣令：Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 11 Tahun 2006 Tentang Jenis Rencana Usaha Dan/Atau Kegiatan Yang Wajib Dilengkapi dengan AMDAL Hidup (入手済)

4. We would like to confirm that Environmental Impact Management Agency (BAPEDAL) of DKI Jakarta is responsible for EIA of projects in DKI Jakarta.

回答：通常の開発事業は DKI Jakarta の環境影響管理局が所管するが、Tanjung Priok のような国際港になると別である。(次の回答参照)

5. The de-centralization of EIA evaluation was conducted by the Decree of State Minister for the Environment “Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup, NO. 5 and NO. 6, 2008” .

Could you show us the project list in the Decree and instruct which organization should manage EIA of port development project like expansion of Tanjung Priok or construction of a new international port in DKI Jakarta?

Ministry of Environment or
BAPEDAL of DKI Jakarta ?

結論：本件プロジェクトは環境省本省が所管する。

回答：港湾開発事業については、以下のとおりである。

概念	港湾の種類	EIA 所管
Strategic Development	International	環境省本省
	National	州環境管理局
	Local	県/市環境管理局
Other		県/市環境管理局

6. Could you introduce us a key person, telephone number, location of the office of BAPEDAL of DKI Jakarta?

回答：BPLHD Provinsi DKI Jakarta

Jl Casablanca Kav. 1, Kuningan Jakarta

Tel: 021-5256174, 5209651-53, 5203645

Fax: 021-5209643

(人材情報は所持せず)

7. Is BAPEDAL of Banten Provincial Government responsible for EIA if a new port is developed in Bojonegara? or BAPEDAL-DA of Kabupaten / Kota is responsible for it?

回答：上述のとおり、国際港湾であれば、環境省本省が所管する。ボジョネガラ港の開発計画に係る EIA 報告書が提出されているが、ここ 2 年間手続きが停止している。理由は、EIA の質が悪く、いろ

いろな質問を発しても回答が得られない。例えば、「給水計画を提示せよ」、「道路整備をどうするのか」等に明確な回答がない。EIA の実施者はインドネシア大学である。

(事業が進捗しない理由は他にありと思われるが、これは環境省が見た事業の進捗状況である)

8. Could you introduce us a key person, telephone number, location of the office of BAPEDAL of Banten Provincial Government?

回答 : Head : Mr. Karimil Fatah

Staff: Mr. Dandang , 08129541132

9. Could you show us the guidelines of EIA for development project of port, railway and road?

回答 : 道路、空港、商業施設、火力発電に係るガイドラインを入手。

(港湾関係は所持せず。)

10. Could you show us any EIA reports (ANDAL) for port construction project?

回答 : 道路の EIA のみ提示。(入手せず)

11. Could you show us EIA reports for Development Project of Tanjung Priok and Bojonegara, because PERINDO II and other organization have been implementing the project after completion of feasibility study funded by JICA in 2003?

回答 : タンジュンプリオクの開発事業は EIA 制度が成立する以前に実施されたため、EIA は実施されていない。(最近 EIA 報告書を受け取っていないという意)

上述したようにボジョネガラ港の EIA は懸案のまま。

12. Could you show us any Terms of Reference for EIA (KA-AMDAL) of port construction project?

回答 : スラバヤ港湾開発事業の TOR (2008 年承認) 入手。

(本編 190 頁、添付資料約 200 頁 計 390 頁の膨大なものであるが、EIA の本格調査までの手続き内容がよくわかるため、デジカメにて撮影。帰国後印刷し JICA に提出予定)

13. Could you show us Terms of Reference for EIA of Development Project of Tanjung Priok and Bojonegara?

(ボジョネガラ港の TOR は環境省の倉庫をかき回したが発見できず入手不可。)

14. Could you introduce the organizations like local consultants, universities and institutes, which can conduct appropriately EIA (AMDAL) for port development?

回答 : 後日、メールにて送付する

■日時：2009年12月2日 10:00-10:50

■面談場所：Custom Service of Tanjung Priok Port 会議室

■面談相手：Mr. Ambang (Head of Custom Office)

Mr. Rachural (Head of External Compliance and Information service)

Ms. Yosephine (Section Head of External Compliance)

Mr. Arier (Section Head of External Compliance)

■面談者及び同行者：工藤直樹(港湾計画)

■主な議題：タンジュンプリオク港の関税システム

関税システム及び手続

- 所要の関税手続の要領は、ホームページに詳しく載せている。www.beacukai.go.id (同ホームページにアクセスした。Home にアクセス出来たが、English Version は小職パソコンではプロテクトされており、アクセスできなかった)
- EDI を導入し、手続きに係る時間が短縮化された。

管轄範囲

- タンジュンプリオク港及び周辺の Warehouse を管轄しており、Bandung の Dry Port は管轄外である。従って、Dry Port の通関に関する機能、施設、役割は解らない。

Inland Container Depot (ICD)

- オフドックの機能を果たしている通称 ICD は、International Custom Term では、Temporary Custom Warehouse と称している。
- 港内 CY の補完施設で、同施設内のコンテナは、CY 内と同じ条件で保税状態である。

チカラン Dry Port

- 同施設の計画は聞き及んでいるが、管轄外となるので、特にコメントする立場ではない。

特に有用な情報は得られなかった。[アセアン物流事情調査・その3] (平成21年3月/日本インターナショナル・フレイト・フォワダーズ協会)を入手した。同報告書は、インドネシアの通関制度の概要、手続フロー、所要時間、問題点について調査・言及しており、本件調査の参考となる。

■日時：2009年12月2日 14:00-16:00

■面談場所：森林省森林保護自然保全総局生態系保全局

■面談相手：Dr. Harry Santoso (生態系保全局長)、Mirawati Soedjono (081381545858)

■面談者及び同行者：川田晋也(環境社会配慮)

■主な議題：調査対象地域の保護区域について

- 局長に調査の目的を説明後、職員を紹介される
- DKI Jakaruta 及び Banten 州内に位置する国立公園等、保全区域の位置図を入手 (ハード及びソフト)

■日時：2009年12月3日 07:10-07:40

■面談場所：Directorate of Planning, Directorate General of Highways, Ministry of Public Works

■面談相手：Mr. Max Antameng (Deputy Director of Planning)

■面談者及び同行者：工藤直樹(港湾計画)、川田晋也(環境社会配慮)

■主な議題：ジャカルタ首都圏の道路事情

道路現況・概要

- JABODETABEK の道路ネットワーク図入手

将来道路計画

- 将来計画として、Five-Year Development Plan を策定したが、大臣承認前なので、渡すことは出来ない。同計画の策定において、JICA 専門家(常岡氏)が協力していると思うので、同氏から情報を得るとよい。(常岡専門家に連絡し、12月14日に面談アポを取った)

道路仕様

- インドネシアの技術基準があるので、後日送信する。

(入手資料)

- JABODETABEK の道路ネットワーク図

■日時：2009年12月3日 15:20-16:30

■面談場所：Provincial Government of Jakarta DKI 打合せ室

■面談相手：Mr. Mara Oloan Siregar (Assistant of Economic and Administration)

■面談者及び同行者：工藤直樹(港湾計画)、川田晋也(環境社会配慮)

■主な議題：マルンダ港開発計画

本件調査概要の説明

- 当局は、JICA 開発調査や ODA 事業についての経験がなく、また、便宜供与依頼レターが届いていなかった。そのため、事前調査、本格調査の内容、手続き、進め方、スケジュール等について説明した。
- Mara 氏は、中央政府 (MOT・DGST 等) のみで、計画を進められることを大変危惧していた。

マルンダ港計画

- マルンダ地区沖合い(海図にて位置を確認)を大規模埋立し、CY、バースを造成する計画である。岸壁水深は-14m を計画している。現段階では、調査に係る資料は提供できない。
- 現在、Pre F/S を当局の計画設計担当部署が主管し、民間コンサルに委託し進めている。来年(現段階では時期は不確定)中に終了し、継続調査を実施する。
- 背後地は、SEZ 開発を計画している。新法で SEZ の機能を規定している。(11月27日の視察で、背後地の Marunda Export Processing Zone を確認済み。EPZ に新たな機能を付加し SEZ とする模様)

- Landlord Principal の改正等(新海運法)もあり、地方政府がコンテナターミナル・オペレーション事業を出来るようになった。PELINDO の独占であったコンテナターミナル・オペレーションに積極的に事業展開する方針である。
- 地方政府のみの資金調達は困難であるため、民間資本を取り込んだ PPP スキームも視野に入れている。具体的な計画はこれから検討する。
- Mara 氏(ジャカルタ市政府当局)のマルンダ港計画を進めたい強い意向が窺えた。

■日時：2009年12月4日(金) 10:00-11:30

■面談場所：Banten 州環境管理局 (BLHD : Badan Lingkungan Hidup Daerah Provinsi Banten)

■面談相手：Ms. Ishana Windu Karhla (環境保全部) 10:00-10:30

Ms. Indah Damayanti (環境汚染管理部) 10:30-10:50

Mr. Wawan Wahyudi (EIA 部) 10:50-11:30

■面談者及び同行者：川田晋也(環境社会配慮)、通訳 (Ms. Rianti, GDST の秘書)

■主な議題：州 BLHD の行政権限と EIA の所管状況

質問状に従って協議。結果は以下のとおり。

1. Could you show us any EIA reports (AMDAL) for port construction project?

2009年に受理した EIA 報告書は7件ある。港湾開発の EIA 報告書(案)2009年9月が提示できる。

2. Could you show us EIA report, RKL and RPL for Development Project of Bojonegara, because the project was commenced after completion of feasibility study funded by JICA in 2003?

ボジョネガラは国際港湾で我々の所管ではないので EIA 報告書はないが、上述の EIA に係る RKL 及び RPL なら提示できる。

3. Could you show us any Terms of Reference for EIA (KA-AMDAL) of port construction project?

上述の港湾開発に関する TOR を提示する。

4. Could you show us the detailed procedures for Land Acquisition and Resettlement for infrastructure development?

詳細は不明。

5. Is there any information of land acquisition problem for port development project in Indonesia?

案件によっては問題が発生しているが詳細についてはコメントできない。

6. Could you introduce the organizations like local consultants, universities and institutes, which can conduct appropriately EIA (AMDAL) for port development?

所管部署としては推薦することはできない。州内の大学であれば EIA の実施は可能である。

7. Could you show us Environmental Criteria of water pollution, air pollution, noise and vibration stipulated by Banten Provincial Government?

現在、州独自の環境基準を検討しているが、それが完了するまでは、中央政府の基準と同一である。

8. Could you show us the information of flora, fauna and natural environment in Banten Province?
動植物リスト及びCDを提供する。

入手資料

1. Indonesia Ferry, Analysis Dampak Lingkungan (ANDAL), Pembangunan Dermaga V & Breakwater, Pelabuhan Penyeberangan ASDP Merak, Draft, September 2009 (表紙及び目次)
2. 同事業のTOR (KA-ANDAL)、Draft, Mei 2009/12/04 (表紙及び目次)
3. 同事業の環境管理計画書 (RKL) (表紙と目次)
4. 同事業の環境モニタリング計画書 (RPL) (表紙と目次)
5. Flora Fauna Khas, Propinsi Banten, BAPEDALDA, Tahun 2001 (冊子)
6. Flora Dan Fauna Khas Provinsi Banten, BAPEDAL Provinsi Banten 2005 (CD)
7. ボジョネガラが所在する Serang 県内に生息する動植物リスト (A 4 15 頁)

■日時：2009年12月4日 14:20-14:40

■面談場所：SARI PAN PACIFIC ロビー

■面談相手：Mr. Momon Rival (Assistant Deputy of Non Regional Revenues
and Expenditures Budget, Regional Development Planning Agency of West Java)

■面談者及び同行者：工藤直樹(港湾計画)

■主な議題：チラマヤ新港計画

新港計画

- 調査団より、本格調査の内容とスキーム、F/S 調査へ至るプロセスを簡潔に説明した。
- チラマヤ港は、西ジャワ州全体のインフラを含む産業開発 M/P の一環である。
- 計画諸元は、水深:-13m、岸壁延長:3400m、ヤード面積:250ha である。計画諸元とヤードレイアウトを想定している段階で、測量、環境調査、コスト算定、資金調達計画はこれからである。

(入手資料)

- チラマヤ港プレゼン資料
- 全州インフラ開発計画概要図

■日時：2009年12月7日 16:15~17:15

■場所 JETRO ジャカルタ事務所所長

■面談相手：JETRO 中山所長 (METI からの出向)、松井次長

■面談者及び同行者 JICA 事前調査団 (三宅団長、岡村団員、井上)

1. 先方の発言概要

○ユドルノ 2 次政権が発足。政権発足後優先施策を取りまとめた「100 日プログラム」が先月 19 日に発表されたが、Tanjung Priok 港の案件が入っていない。本邦関係者からも「何故かな」という声を聞いた。自分 (中山所長) もそう思っている (Tanjung Priok の改善の重要性は誰の目にも明らかだから敢えてプランに入れていないのか、それとも別の背景があるのか分かりかねる)

- 大臣人事では、37の閣僚ポストのうち、20を党関係者が占めている。ワヒド大統領時代かどこか分からないか、この割合は過去最高ということで、マスコミ関係から批判がある。有識者、テクノクラート登用枠を少しでも広げるべく、5の副大臣ポストを新設。運輸省にも外島（ジャワ以外）の港湾開発担当としてバンバン副大臣が着任している。何故、ジャワ島の港湾開発が敢えて所掌から外されている理由は分かりかねる。
- 港湾開発のM/Pを作ってほしいと言っているのは誰か、それを決定する権限なり主体はどこで、どのように決定されるのか、掴みかねている状況。分かったら是非教えてほしいと思っている。報告書のコピーも是非手交頂きたい。
- ブカシ近傍において港湾開発を行う構想を有する本邦企業がある。当該企業は当該計画を自画自賛しているきらいもあるが、他の日系企業がそれを望んでいるとは明確に聞いたことがないし、コンセンサスが得られている、とも聞いたことがない。聞き及んだ範囲では、一般的に東部の港湾開発が有難いという気持ちがある、という程度と認識している。
- 本プロジェクトは経済産業本省（資金協力課）も注目していると聞いている。
- 日本型PPPとは何か、を考えたとき、Hardの借款をつけるときに、その条件としてSoftの独占運営権を得る、ということなのか、と個人的に捉えている。
- 本邦企業のリーマン危機による影響については、ほぼ危機前の生産水準に戻ってきた、と認識。自動車、家電など耐久消費財の生産については「イ」国民が好むようなデザインのもの（例えばブラウンの脇に大きなスピーカーをつけたテレビ。軽量高性能のものよりも好まれている）や、税制の面で有利なモデル（税を考慮するとセダンよりミニバンの方が安い）を、内需狙いで敢えて生産されている部分もある。ジャカルタを国際市場向けの生産拠点としているのか、内需を当て込んだ生産拠点としているのか、については業種ごと、企業ごとにその戦略は異なる。
- ジャカルタへの本邦企業の投資はここ5年間では、ニューカマーは殆んどいない。部品のサプライヤーが進出してきた程度。トヨタやヤマハでは、現地部品調達率が8割を越えているといっているが、それは1次のサプライヤーの話。1次の部品サプライヤーが更に細かい部品を現地から調達しているのか、海外から調達しているのか、は分からない。
- ジャカルタは市内交通の渋滞がひどすぎて、ビジネスの諸活動の効率が悪い。ジャストインタイムといった生産管理が機能する余地がない状況。
- RORO航路が就航していないということで、外島に耐久消費財を輸送すると必ず商品に傷がつく、という話を聞く。ただし、その程度が深刻なものか、日本の商品管理のスタンダードに合致しないだけであって「イ」国民がさして気にしない程度のものなのかは分からない。
- ジャカルタでビジネスを展開する際の問題点として、本邦企業からは、①法令適用の不透明さ、②インフラの不足、③労働法（被雇用者にとって極めて優しい）、④関税・課税の問題（徴税部局のノルマが厳しく、後で訴訟で負けようとも見かけの税収を増やそうと税法を厳しく解釈するきらいがある。汚職はなくなってきたが。）について、意見をよく聞く。

(以上)

BINA MARGA（公共事業省道路総局）派遣 常岡専門家からのヒアリング（メモ）

■日時：2009年12月14日（月）10:00-10:30

■場所：BINA MARGA 常岡専門家執務室

■面談相手：BINA MARGA 常岡専門家（国土交通省道路局派遣）

■面談者：JICA 調査団 工藤団員、川田団員、井上

■収集資料：RENCTRA（次期5ヵ年計画）のドラフト（冊子）、マルンダ工業地帯開発に関するKBN作成パンフレット（工藤団員が所持）

概要（※下記の記載は必ずしも発言順でない）

- 道路整備については、現在、次期5ヵ年計画（目標年次2014年、レンストラ RENCTRA）の draft final が出来た段階。バペナスが策定している RPGM に倣い、各省別にそれぞれ5ヵ年計画を策定している。次期5ヵ年は800kmの整備が計画に記載されることになるだろう。但し、これが全部整備されるわけではなく、実際のところ200km位の実績に留まるのではないかと見ている。前計画(2005-2009)では1400kmの整備が計画されていたが、インフラサミットの開催毎に計画が縮小していき、最終的な実績は100km程度に留まった。
- RENCTRA に個別路線は記載されない見込み。ジャカルタ第二外環状道路(Tanjung Priok-Cibitung 間) はトランス・ジャワ構想の一環として当然意識されているだろうが、当該道路の整備が計画に明示的に記載されるわけではない。インドネシアの有料道路は原則 BOT 方式で整備されるが、マレーシアの MTD が当該道路の整備を落札した。当初 tender に出されたのは、チカラン - タンジュンプリオク港間であったが、現在はチビトン Cibitung - タンジュンプリオク港間に計画が変更されている。道路 BOT 全般としては現在不調。これまで tender を出してきたが、Batch 1（2005年10月実施。チカラン - タンジュンプリオク港間第二外環状道路（当時、以降チビトン - タンジュンプリオク港間に変更）を含む。）では6件の tender に対し応札者4、Batch 2 では13件の tender に対し応札者4等といずれも不調。これまで4回の Batch を経ているが、Batch 5をいつ実施するか予定が立っていない状況。
- Marunda 港の開発は DKI ジャカルタが熱心。候補地背後の用地は KBN と呼ばれる公営企業が保有。KBN は当初、国 87.7%、DKI 13.3%の割合で出資されたが、現在は DKI が過半数の株式を所持。当該開発に関心があるなら、DKI からヒアリングを行った方がよい。タンジュンプリオク港 - マルンダ港の国道は、橋梁の床板が時々抜けることがあり、その都度予算計上して修復工事を行っており、問題。
- タンジュンプリオク港近傍の有料道路工事（円借款）は、250億程コストオーバーしてしまい、3期目の L/A 締結に向けた準備を行っているところ。完成年度の見通しは立っていない。
- ジャカルタ - チカンペック有料道路のジャカルタ側の本線料金所は、現在 Pondok Gude（内環状線と外環状線の間）に設けられており、ゲート数19で稼働しているが、第二外環状線の整備等を見込んで、その位置をチビトン - チカランの間（起点から28km地点）に移設する事業に着手しており、ゲート数は38に増設される。ゲートの両端部分からチカラン・ドライポートに直接至るアクセス道路整備の計画もあり、西ジャワ州、公共事業省、MM21等の工業団地等が MOM を既に締結している。アクセス道路は一般道路として整備され、ジャボベカ工業団地の構内道路を一部使用する予定。
- (DGLT の所掌事務について当方より訊ねたところ、) 公物管理・公物警察という観点では、日本

と比較して DGLT が所掌する事務の範囲は広い。公物管理という観点では、日常の維持管理（例えば、白線のマーキングのやり直し等）や重さ道路の指定（どの道路で何 t までの車両通行を認めるかの決定権限）は DGLT の所掌となり、BINA MARGA が関与するのは、道路の新設・改修といった場合に限られる。公物警察という観点では、信号の現示等を DGLT が所掌している。

(以上)