

添 付 資 料

**MINUTES OF DISCUSSIONS
ON THE PREPARATORY SURVEY
ON THE PROJECT FOR IMPROVEMENT OF PORT SECURITY SYSTEM (PHASE II)
IN THE REPUBLIC OF INDONESIA**

In response to a request from the Government of the Republic of Indonesia (hereinafter referred to as "Indonesia"), the Government of Japan decided to conduct a Preparatory Survey on the Project for Port Security System Improvement Project Phase II (hereinafter referred to as "the Project") and entrusted the survey to the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA").

JICA sent to Indonesia the Preparatory Survey Team (hereinafter referred to as "the Team"), which is headed by Mr. Tomiaki ITO, Deputy Director General and Group Director for Transportation and ICT Transportation and ICT Group, Economic Infrastructure Department, JICA, and is scheduled to stay in the country from May 3 to May 15, 2009.

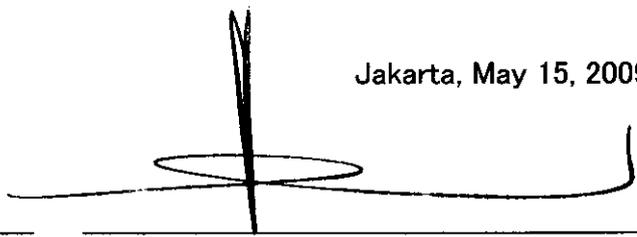
The Team held discussions with the officials concerned of the Government of Indonesia and conducted a field survey at the survey area.

As a result of discussions and field survey, both parties confirmed the main items described in the attached sheets.

Jakarta, May 15, 2009

伊藤 富貴

Tomiaki ITO
Leader
Preparatory Survey Team
Japan International Cooperation Agency



Capt. SATO M . BISRI, SH
Director of Sea and Coast Guard
Directorate General of Sea Transportation
Ministry of Transportation
The Republic of Indonesia

ATTACHMENT

1. Objective of the Survey

The objective of the Survey is to explain the Japan's Grant Aid scheme of the proposed Project by the Indonesian side, to analyze whether the condition of the Project site meets the Japan's Grant Aid scheme, and to collect data and information necessary to prepare for report to the Government of Japan.

2. Objective of the Project

The objective of the Project is to enhance the port security at the Port through INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE (ISPS) Code.

3. Project sites

The Project sites requested by Indonesian side are 8 ports for Port Security Equipment and 27 ports for Patrol Boat, as shown in Annex-1.

4. Responsible and Implementing Agency

4-1. The Responsible Agency is the Ministry of Transportation. The organization chart is shown in Annex-2.

4-2. The Implementing Agency is Directorate General of Sea Transportation (hereinafter referred to as "DGST"). The organization chart is shown in Annex-3.

5. Items requested by the Government of Indonesia

After discussions with the Team, the items described in Annex-4 were finally requested by the Indonesian side. JICA will assess the appropriateness of the request and will report the findings to the Government of Japan.

6. Japan's Grant Aid Scheme

6-1 The Indonesian side understands the Japan's Grant Aid Scheme explained by the Team, as described in Annex- 5.

6-2 The Indonesian side will take the necessary measures, as described in Annex-6, for smooth implementation of the Project, as a condition for the Japanese Grant Aid to be implemented.

7. Schedule of the Survey

If the Project is found feasible for Japan's Grant Aid Scheme as a result of the Preparatory Survey, JICA will conduct Basic Design Survey.



8. Other relevant issues

8-1 Indonesian side agreed to allocate sufficient budget and qualified staff to operate and maintain Security Equipment and Patrol Boat, properly and effectively after guaranteed period.

8-2 The Indonesian side agreed to take responsibilities to manage, operate and maintain Security Equipment and Patrol Boat by Japan's Grant Aid.

8-3 Indonesian side should submit the implementation plan of sufficient budget and personnel in order to manage, operate and maintain Security Equipment and Patrol Boat to the Team through JICA Indonesia office by the end of May, 2009.

8-4 The Indonesian side agreed to submit the answers to the Questionnaire of 27 ports to JICA Indonesian office by June 15, 2009. Should the team not receive all of the answers from the Indonesian side, the Project wouldn't go further.

8-5 The Indonesian side agreed never to use Port Security Equipment and Patrol Boat by Japan's Grant Aid out of the objectives of the Project.

8-6 Both sides confirmed no aid assistance related to the Project by other donor(-s)/country(-es).

Annex-1 Project Site

Annex-2 Organization chart of ministry

Annex-3 Organization chart of DGST

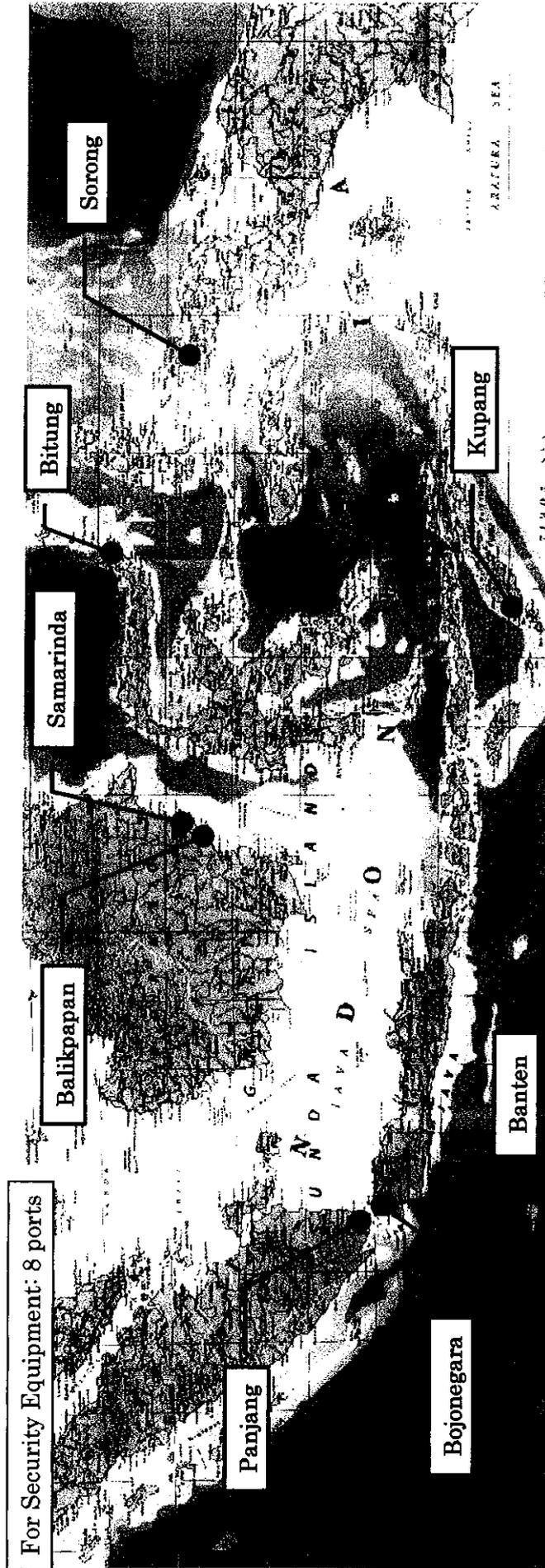
Annex-4 Items requested by Indonesia

Annex-5 Japan's Grant Aid Scheme

Annex-6 Measures to be taken by Indonesia



The Project Sites requested by the Indonesian side

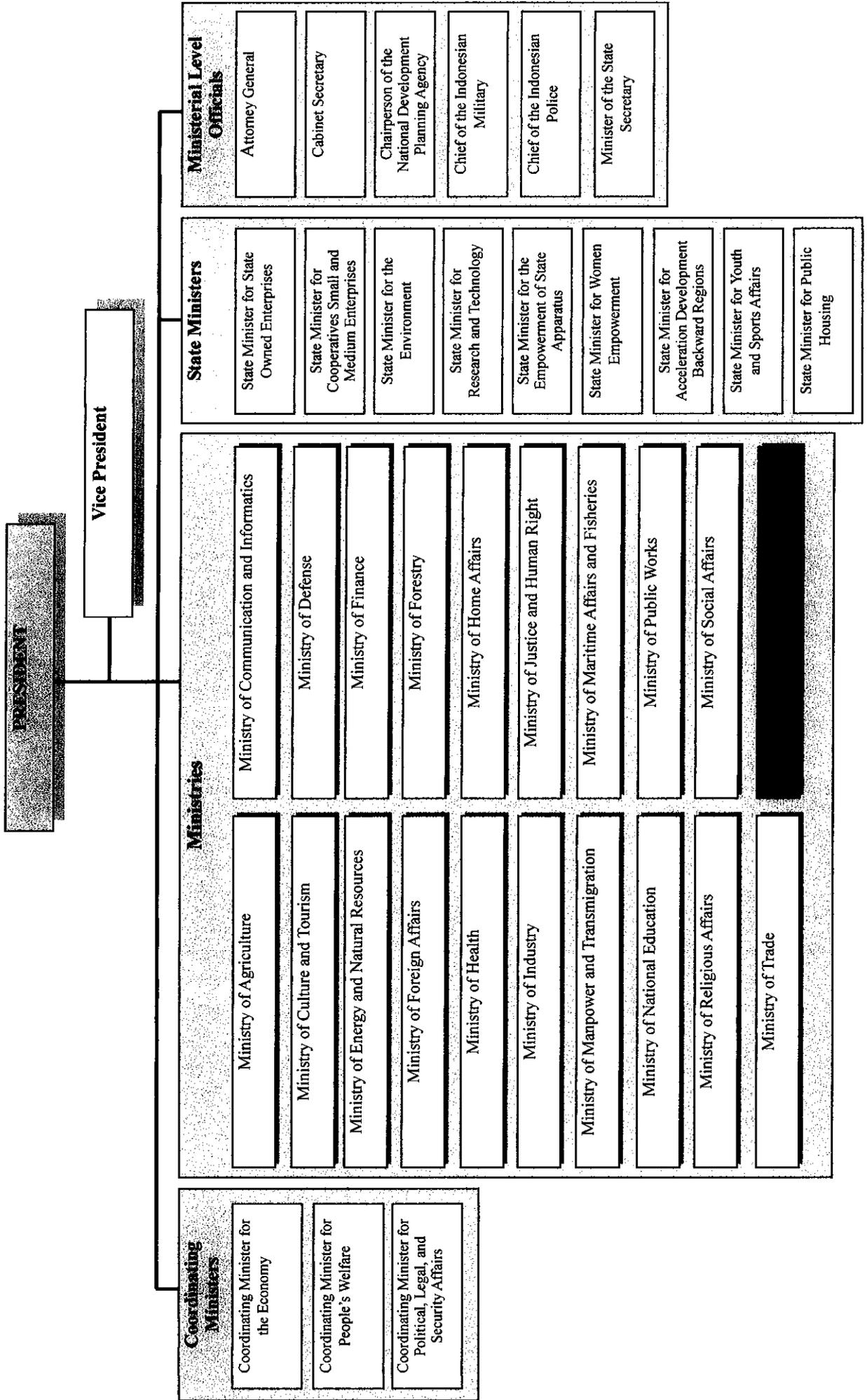


For Security Equipment: 8 ports

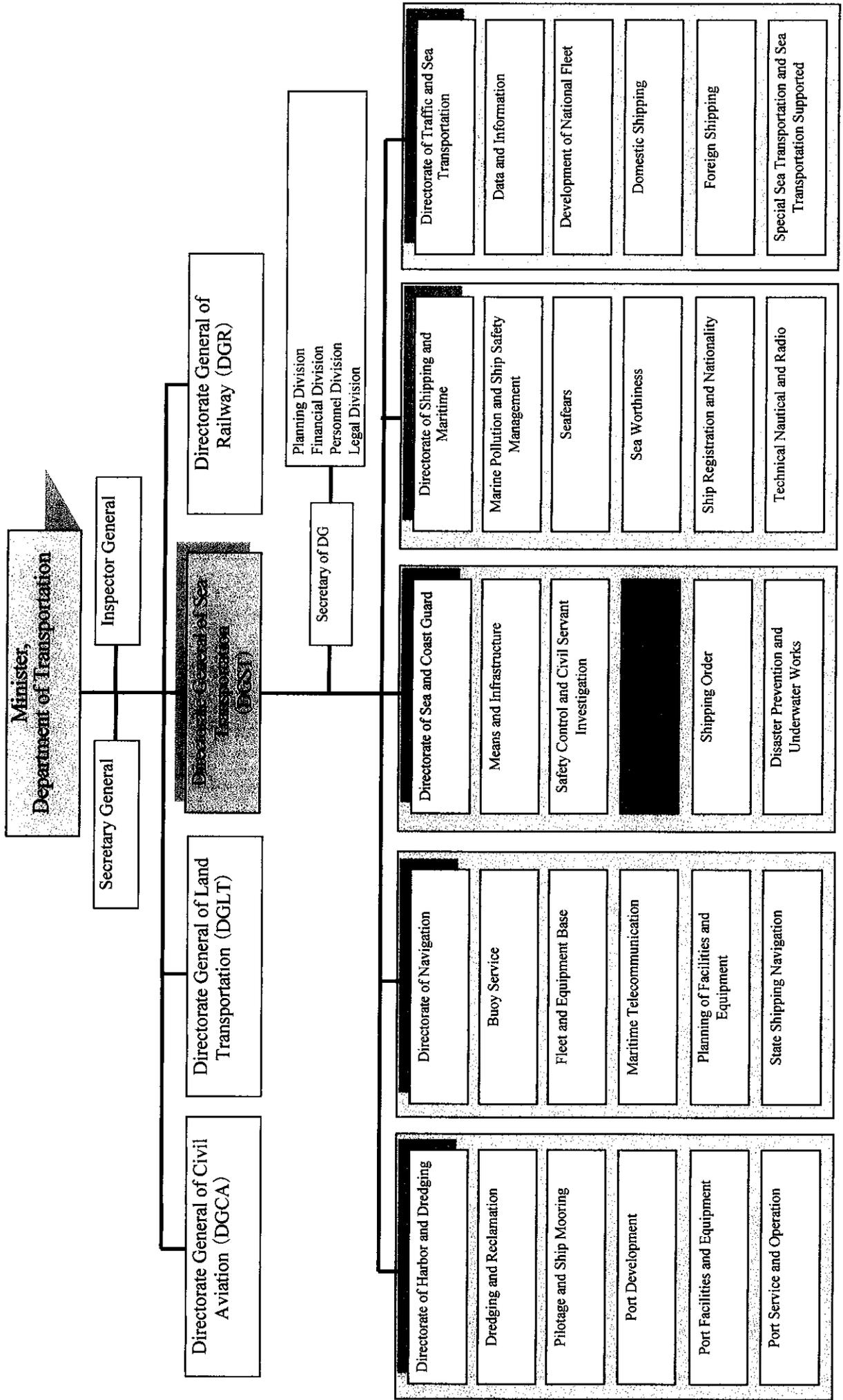
For Patrol Boat: 27 ports

- | | | | |
|------------------|----------------|-----------------|---------------|
| Dumai Port | Pekanbaru Port | Tg.Pinang Port | Batam Port |
| Teluk Bayur Port | Panjan Port | Pontianak Port | Banten Port |
| Cilacap Port | Semarang Port | Benoa Port | Kupang Port |
| Banjarmasin Port | Samarinda Port | Balikpapan Port | Makassar Port |
| Sorong Port | Biak Port | Jayapura Port | Belawan Port |
| Palembang Port | Tg.Priok Port | Tg.Perak Port | Bitung Port |
| Kendari Port | Ambon Port | Bojonegara Port | |

Central Government Structure



Organization Structure of DGST



JAPAN'S GRANT AID

(Previous Scheme)

The Government of Japan (hereinafter referred to as "the GOJ") is implementing the organizational reforms to improve the quality of ODA operations, and as part of this realignment, JICA was reborn on October 1, 2008. After the reborn of JICA, following the decision of the GOJ, Grant Aid for General Project is extended by JICA.

1 Japan's Grant Aid Scheme

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

(1) Grant Aid Procedures

1) Japanese Grant Aid Scheme is executed through the following procedures:

- Application (Request made by a recipient country)
- Preparatory Survey (The Survey conducted by JICA)
- Appraisal & Approval (Appraisal by the GOJ and JICA, and Approval by the Japanese Cabinet)
- Determination of Implementation Agreement (The Notes exchanged between the GOJ and recipient country, and Agreement conducted between JICA and recipient country)
- Implementation (Implementation of the Project on the basis of the Grant Agreement)

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

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

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

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

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



(2) Preparatory Survey (Basic Design Study)

1) Contents of the Survey

The aim of the Survey conducted by JICA on a requested project (hereinafter referred to as “the Project”) is to provide a basic document necessary for the appraisal of the Project by the GOJ. The contents of the Survey are as follows:

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

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

The GOJ (or JICA) requests the Government of the recipient country to take whatever measures are necessary to ensure its self-reliance in the implementation of the Project. Such measures must be guaranteed even though they may fall outside of the jurisdiction of the organization in the recipient country actually implementing the Project. Therefore, the implementation of the Project is confirmed by all relevant organizations of the recipient country through the Minutes of Discussions.

2) Selection of Consultants

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

The Report on the Survey is reviewed by JICA, and after the appropriateness of the Project is confirmed, JICA recommends the GOJ to appraise the implementation of the Project.



(3) Japan's Grant Aid Scheme

1) Exchange of Notes (E/N) and Grant Agreement (G/A)

After the Project is approved by the Cabinet of Japan, the E/N will be signed between the GOJ and the Government of the recipient country to make a plea for assistance, which is followed by the conclusion of the G/A between JICA and the Government of the recipient country to define the necessary articles to implement the Project, such as payment conditions, responsibilities of the Government of the recipient country, and procurement conditions.

2) Selection of Consultants

The consultant firm(s) used for the Survey Will be recommended by JICA to the recipient country to also work on the Project's implementation after the E/N and the G/A, in order to maintain technical consistency.

3) Eligible source country

Under the Grant Aid, in principle, Japanese products and services including transport or those of the recipient country are to be purchased. When the two Governments (or JICA and the Government of the recipient country or its designated authority) deem it necessary, the Grant Aid may be used for the purchase of the products or services of a third country. However the prime contractors, namely, consulting, constructing and procurement firms are limited to "Japanese nationals". (The term "Japanese nationals" means persons of Japanese nationality or Japanese corporations controlled by persons of Japanese nationality.)

4) Necessity of Verification

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

5) Major undertakings to be taken by the Government of the Recipient Country

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

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



will be imposed in the recipient country with respect to the supply of the products and services under the Verified Contracts.

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

6) Proper Use

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

7) Re-export

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

8) Banking Arrangement (B/A)

- a) The Government of the recipient country or its designated authority should open an account in the name of the Government of the recipient country in a bank in Japan (hereinafter referred to as "the Bank"). JICA (or the GOJ) will execute the Grant Aid by making payments in Japanese yen to cover the obligations incurred by the Government of the recipient country or its designated authority under the Verified Contracts.
- b) The payments will be made when payment requests are presented by the Bank to the GOJ under an Authorization to Pay (A/P) issued by the Government of the recipient country or its designated authority.

9) Authorization to Pay (A/P)

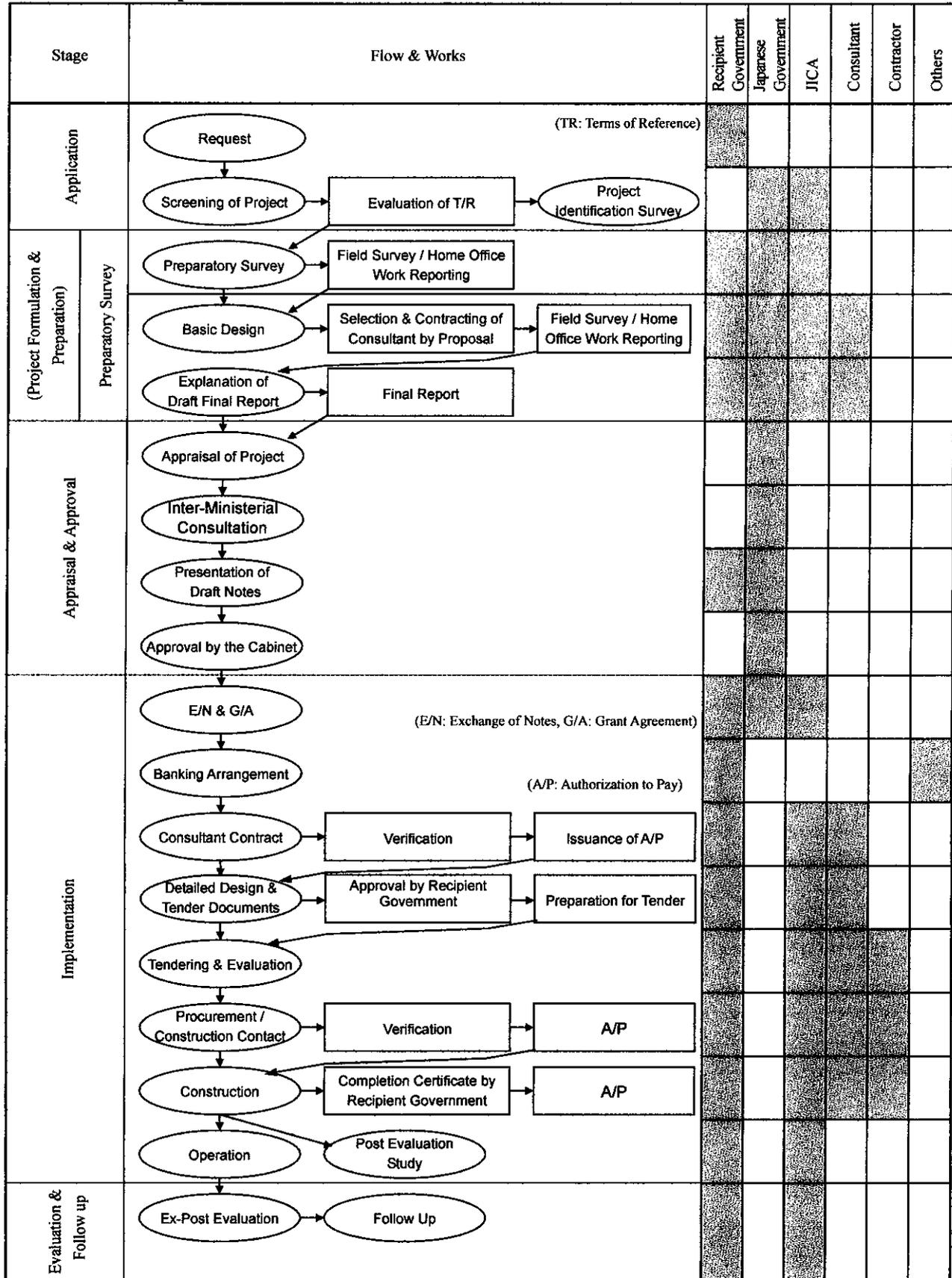
The Government of the recipient country should bear an advising commission of an Authorization to Pay and payment commissions to the Bank.

(10) Social and Environmental Considerations

A recipient country must ensure the social and environmental considerations for the Project and must follow the environmental regulation of the recipient country and JICA socio-environmental guideline.



2 Flow Chart of Japan's Grant Aid Procedures



Major Undertakings to be taken by Each Government

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

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

The establishment of risk management system for cargo selectivity, patrol/inspection arrangements, allocation of customs officials, radiation safety management and other plans and systems as well as traffic circulation planning, annexed structure (roads, inspection space, parking lot, garage, power generator, etc.) associated with the operation and maintenance of the equipment, if any, will be organized by the Indonesian side. Such activities and plans will not be included in the Project activities.



調査日程

	月日	曜	官団員			役務団員
			伊藤 富章	川俣 満	森 俊之	松縄 孝太郎
			総括・水域保安	実施体制・運営	計画管理	港湾保安
1	5月3日	日				成田(JL725) 14:10発→ジャカルタ(Jakarta)19:50着
2	5月4日	月				09:00-10:30 JICAインドネシア事務所打合せ、 11:00-12:00海運総局(DGST)の警備救難局(KPLP)を表敬・協議(IcR説明、質問票、C/P配置等)、14:00-16:00 タンジュンプリオク港(Tg.Priok)のPELINDO II訪問(IcR説明等)
3	5月5日	火				10:00-14:00 KPLPを訪問・資料収集 移動:ジャカルタ (GA518) 16:40発 → バリックパパン(Balikpapan) 19:45着
4	5月6日	水				09:00-17:00バリックパパン港調査 (ADPEL, PELINDO IV訪問・打合せ、港湾視察)、 移動: バリックパパン→サマリンダ(Samalinda)
5	5月7日	木				09:00-13:00サマリンダ港調査(ADPEL, PELINDO IV訪問・打合せ、港湾視察)、移動:サマリンダ(GA521) 17:55発 → ジャカルタ18:55着
6	5月8日	金				移動:ジャカルタ (GA600) 05:00発 → マナド(Manado)09:15着→ビトゥン(Bitung)、11:00-17:00ビトゥン港調査 (ADPEL, PELINDO IV訪問・打合せ、港湾視察)
7	5月9日	土				移動: マナド(GA601) 09:55発 → ジャカルタ 12:10着
8	5月10日	日	成田(JL725) 14:10発→ジャカルタ19:50着	同左	同左	現地踏査結果とりまとめ
9	5月11日	月	08:00-09:00 JICAインドネシア事務所打合せ、 09:30-10:00在日本大使館表敬 10:10-11:00 DGSTのJICA長期専門家表敬 11:00-12:00DGSTのKPLP表敬・協議、 14:00-16:30 タンジュンプリオク港のPERINDO II表敬・協議			
10	5月12日	火	移動:ジャカルタ→バンテン(Banten)、09:00-11:00バンテン港のADPEL訪問・打合せ 11:30-12:30PELINDO II訪問・打合せ、港湾視察 13:30-14:30バンテン港のパトロールポート視察 移動:バンテン→ボジョネガラ(Bojonegara)、 15:00-16:00ボジョネガラ港調査(ADPEL訪問・打合せ、港湾視察) 移動: ボジョネガラ→ジャカルタ			
11	5月13日	水	10:00-15:00DGSTのKPLPとミニッツ協議			
12	5月14日	木	09:00-12:00DGSTのKPLPとミニッツ協議			
13	5月15日	金	09:00-10:30DGSTのKPLPと打合せ 11:00-12:00在日本大使館へ報告、14:00-15:00JICAインドネシア事務所報告、 帰国:ジャカルタ(JL726) 22:15発→			
14	5月16日	土	→成田07:45着			

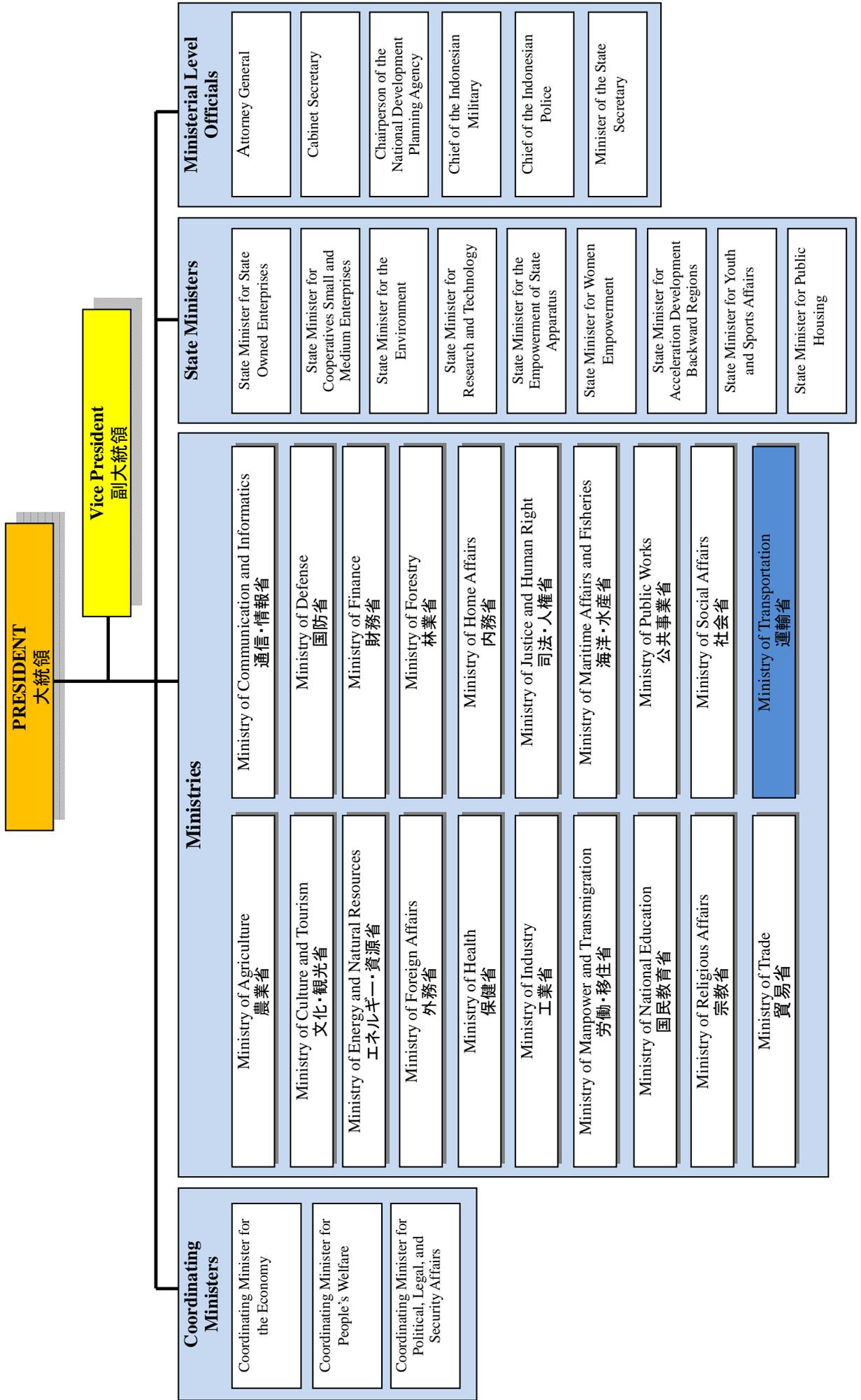
(ADPEL : 港湾管理事務所、PELINDO : 国営港湾公社、IcR : インセプション・レポート)

主要面談者

<p><u>1. 日本側関係者</u></p> <p>(1) 在インドネシア日本大使館 江原 一太郎</p> <p>(2) JICA インドネシア事務所 河西 裕之 柿岡 直樹 Ms. Sulisty Wardani</p> <p><u>2. インドネシア国側</u></p> <p>(1) 運輸省 高垣 泰雄</p> <p>(2) 海運総局警備救難局 Captain Sato M. Bisri SH Captain Djoni A. Algamar Mr. Mukhlis Tohepaly Mr. Latif</p> <p>(3) タンジュンプリオク港 1) 港湾会社 (PENLINDO II) Mr. Cipto Pramono Mr. Satoto Prayasutiksno Ir. Bimo Widhiatmoko Mr. Yeyen Mulya Bunyamin Ir. Syamsurizal, Dipl, PCE.MM.</p> <p>(4) バリックパパン港 1) 港湾管理事務所 (ADPEL) Mr. A. Kadir Katerru 2) 国営港湾会社 (PENLINDO IV) Ir. Timbul Pramono, MM Mr. Iwan Sjarifuddin, S.E.</p> <p>(5) サマリダ港 1) 港湾管理事務所 (ADPEL) Captain Drs. HM. Thamarin, MM 2) 国営港湾会社 (PENLINDO IV) Mr. Darwin Hasan Mr. Sofyan</p> <p>(6) ビトゥン港 1) 港湾管理事務所 (ADPEL) Mr. Rusey Pattisahuszwa 2) 国営港湾会社 (PENLINDO IV) Mrs. Hendrite Poeploe</p> <p>(7) バンテン港 1) 港湾管理事務所 (ADPEL) Drs. I Nyoman Gede Saputra, MM 2) 国営港湾会社 (PENLINDO II) Mr. Oman Rahyu Mr. Hadi Nurmayadi</p> <p>(8) ボジョネガラ港 1) 港湾管理事務所 (ADPEL) Mr. Sujarwo</p>	<p>一等書記官</p> <p>次長 所員 所員</p> <p>Ministry of Transportation JICA 専門家</p> <p>Directorate of Sea and Coast Guard, Directorate General of Sea Transportation Director of Sea and Coast Guard Dit. of Sea and Coast Guard Head of Patrol and Security, Sea and Coast Guard Patrol and Security, Sea and Coast Guard</p> <p>Port of Tanjung Priok Indonesia Port Cooperation II, Port of Tanjung Priok General Manager Operation Director Assistant Senior Manager, Cargo Handling Equipment Senior Manager, Information System Senior Manager</p> <p>Port of Balikpapan Port Administration Office, Port of Balikpapan Port Administrator Indonesia Port Cooperation IV, Port of Balikpapan General Manager Manager</p> <p>Port of Samarinda Port Administration Office, Port of Samarinda Port Administrator Indonesia Port Cooperation IV, Port of Samarinda General Manager Manager</p> <p>Port of Bitung Port Administration Office, Port of Bitung Port Administrator Indonesia Port Cooperation IV, Port of Bitung Assistant Manager</p> <p>Port of Banten Port Administration Office, Port of Banten Port Administrator Indonesia Port Cooperation II, Port of Banten Working Staff Working Staff</p> <p>Port of Bojonegara Port Administration Office, Port of Bojonegara Port Administrator</p>
--	---

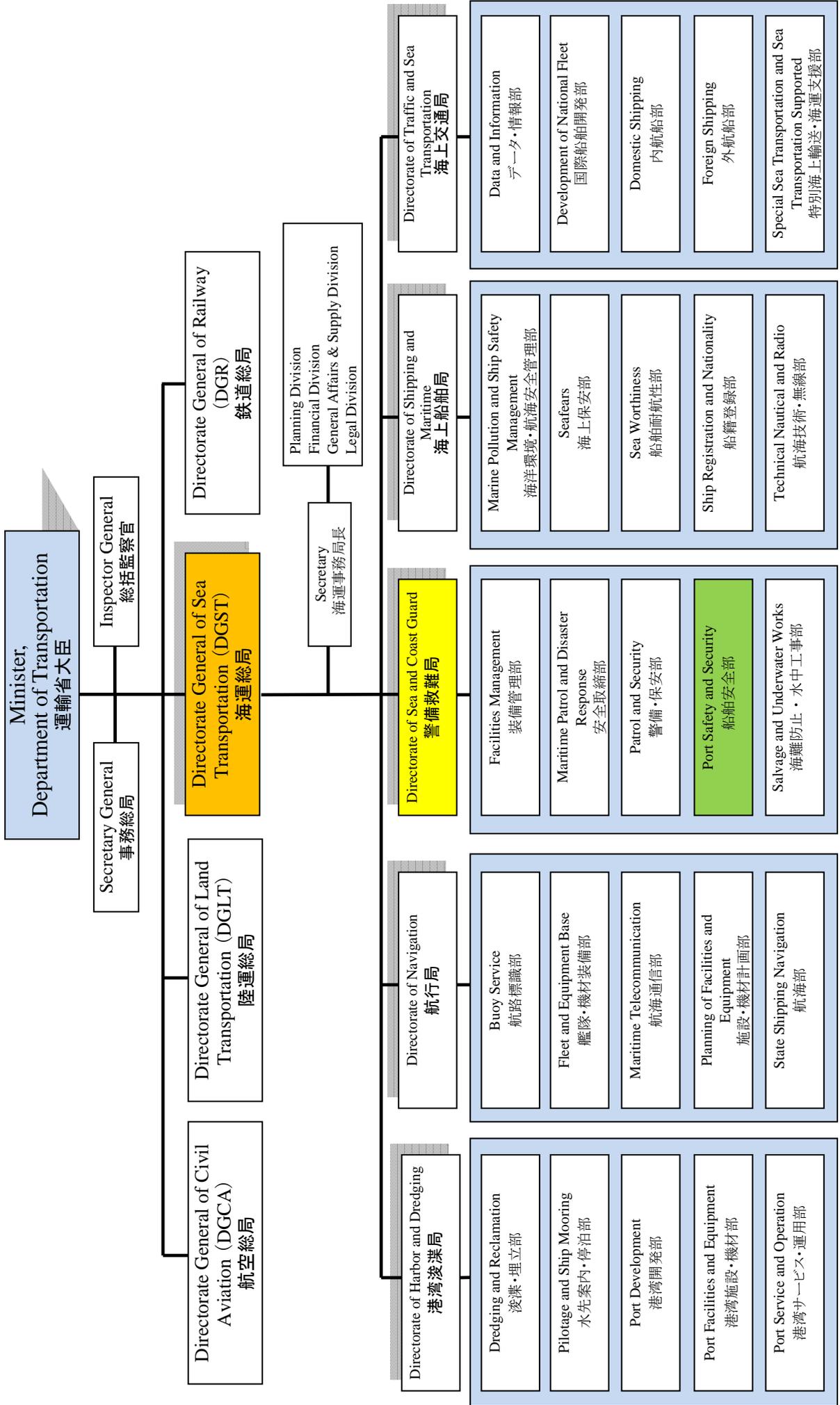
Central Government Structure

インドネシア国の行政組織図

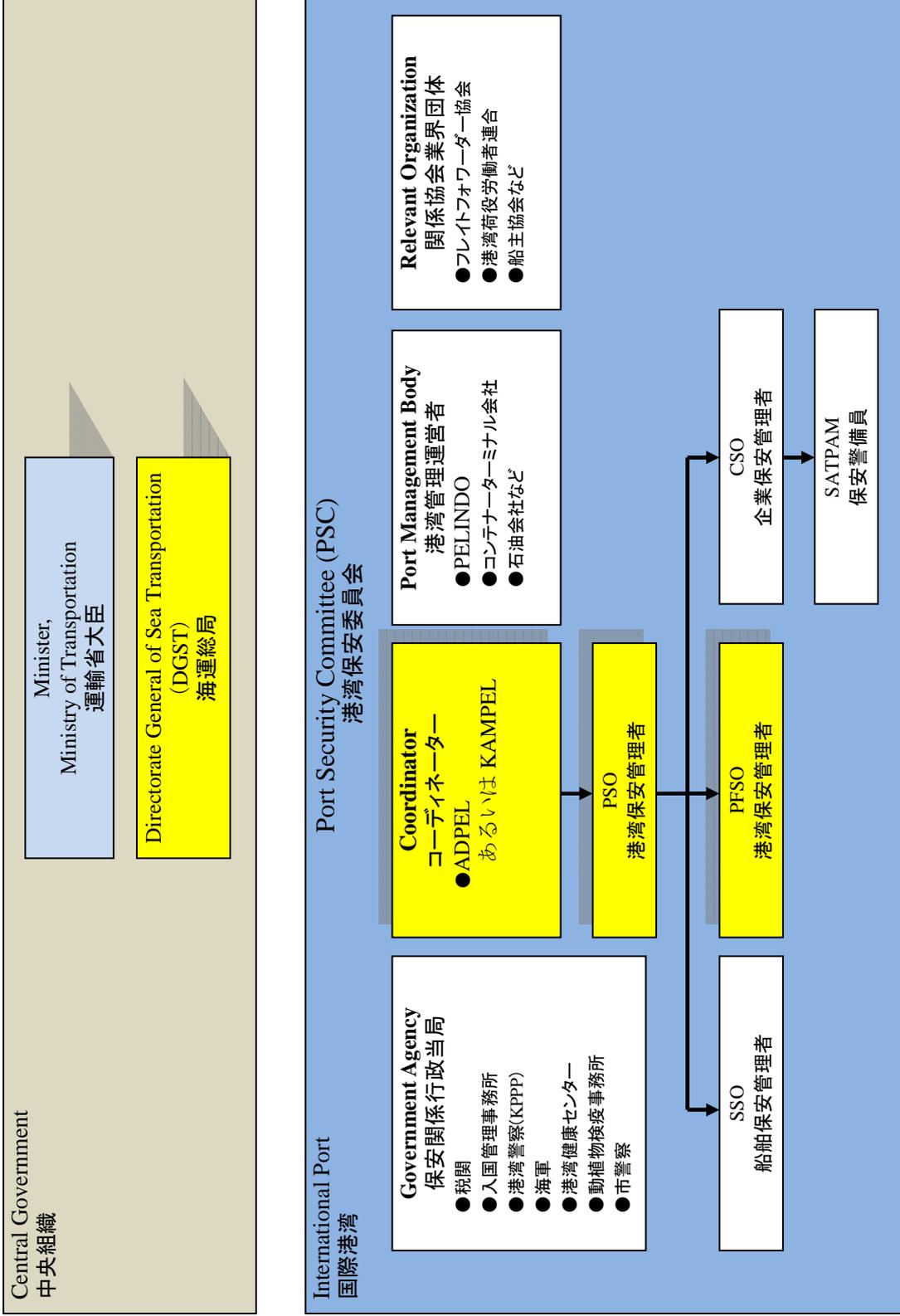


Organization Structure of DGST

DGST の組織図



Organization Chart of Port Facility Security
 港湾施設の保安体制



添付資料一8 収集資料リスト
 調査名 インドネシア国港湾保安施設整備計画フェーズ2準備調査

番号	名称	形態	オリジナル・コピー	発行機関	発行年
	海運総局(DGST)				
1	Keputusan Menteri Perhubungan (運輸省政令 KM3) (International Ships and Port Facility Security / ISPS Code)	資料	コピー	運輸省	2004年
2	Keputusan Menteri Perhubungan (運輸省政令 KM33) (International Ships and Port Facility Security / ISPS Code)	資料	コピー	運輸省	2003年
	バリック/パン港				
3	Pelabuhan Balikpapan (概要)	資料	コピー	DGST (Directorate of Sea and Coast Guard)	-
4	Informasi Pelabuhan (小冊子)	資料	コピー	PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Balikpapan	-
5	Struktur Organisasi Kantor ADPEL Balikpapan (ADPEL 組織図)	資料	コピー	ADPEL Balikpapan	2004年
6	Pernyataan Pemenuhan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (Statement of Compliance of a Port Facility) (ISPSコード適合証明書)	資料	コピー	DGST	2006年11月23日
7	Posisi Kapal Tambat di Dermaga Semayan Balikpapan (埠頭の概要)	資料	コピー	Pelabuhan Balikpapan	2004年
8	Konsep Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran II. Rincian Pengeluaran (Concept of Budgeting Implementation List II. Details of Expense)	資料	コピー	Administrator Pelabuhan Balikpapan	2009年
9	Rencana Operasi Patroli Kn.469 (警備艇クラスIVの航海日誌)	資料	コピー	ADPEL Balikpapan	2009年5月
10	Rencana Operasi Patroli Kn.555 (警備艇クラスVの航海日誌)	資料	コピー	ADPEL Balikpapan	2009年5月
11	Berita Acara Verifikasi Awal Penerapan ISPS Code Di Pelabuhan Balikpapan (既存の保安機材リスト)	資料	コピー	ADPEL Balikpapan	2006年
12	Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Tahun 2009 (予算)	資料	コピー	ADPEL Balikpapan	2009年
13	Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Tahun 2008 (予算)	資料	コピー	ADPEL Balikpapan	2008年
14	Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Tahun 2007 (予算)	資料	コピー	ADPEL Balikpapan	2007年
	サマリンダ港				
15	Pelabuhan Samarinda (概要)	資料	コピー	DGST	-
16	Profil Pelabuhan Samarinda (小冊子)	資料	コピー	PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Samarinda	2008年2月
17	Lay Out Pengaturan Area Ground Slot Peti Kemas Dan	資料	コピー	PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang	2009年

添付資料一8

収集資料リスト

	Area Manuver Alat B/M – Pelabuhan Samarinda (埠頭の概要)			Samarinda		
18	Realisasi Arus Kunjungan Kapal Pelabuhan Cabang Samarinda (2007年～2008年船舶入港数、貨物量)	資料	コピー	PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Samarinda	Cabang	2008年
19	Realisasi Arus Kunjungan Kapal Pelabuhan Cabang Samarinda (2005年～2006年の船舶入港数、貨物量)	資料	コピー	PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Samarinda	Cabang	2006年
20	Realisasi Arus Kunjungan Kapal di Dermaga Umum Pelabuhan Cabang Samarinda (2004年～2005年の船舶入港数、貨物量)	資料	コピー	PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Samarinda	Cabang	2005年
21	Daftar : Safety Draft Alur Pelayaran Sungai Mahakam	資料	コピー	PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Samarinda	Cabang	2009年5月
22	Gangguan Kantibmas di Pelabuhan Samarinda (2004年～2007年にサマリンダ港で発生した事件)	資料	コピー	情報源 : KPPP(港灣警察)		—
23	Bitoun港					
24	Pelabuhan Bitung (概要)	資料	コピー	DGST		—
25	Port of Bitung	資料	コピー	PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Bitung		—
26	Pernyataan Pemenuhan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (Statement of Compliance of a Port Facility) (ISPSコード適合証明書)	資料	コピー	DGST		2006年5月8日
27	Rencana Pembangunan Infrastruktur Jangka Menengah (概要)	資料	コピー	PT. Pelabuhan Indonesia IV Cabang Bitung		2008年7月
28	Organisasi Pengamanan ISPS Code	資料	コピー	PT. Pelabuhan Indonesia IV Cabang Bitung		—
29	Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Dafter Uruntan Kependangatan Pegawai Negeri Sipil (予算)	資料	コピー	Kantor Administrator Pelabuhan Kelasi Bitung		2009年2月
30	Kesiapan Armada Dalam Rangka Sail Bunakaen di Pelabuhan Bitung (概要)	資料	コピー	PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Bitung		—
31	Neraca (PELINDO IV の 2005年～2009年の予算)	資料	コピー	PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Bitung		2009年～2005年
32	バンテン港					
33	Pelabuhan Banten (概要)	資料	コピー	DGST		—
34	The Official Map of Banten Port	資料	オリジナル	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten		—
35	Pernyataan Pemenuhan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (Statement of Compliance of a Port Facility) (ISPSコード適合証明書)	資料	コピー	DGST		2004年12月1日
36	Batas Perairan & Daerah Parairan Wamb Pandu Pelabuhan Bantene (港灣図)	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten		—
37	Rincian Biaya Pemeliharaan (PELINDO II の予算)	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten		2009年
38	Rincian Biaya Pemeliharaan (PELINDO II の予算)	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten		2008年
39	Rincian Biaya Pemeliharaan (PELINDO II の予算)	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten		2007年

添付資料一8

収集資料リスト

38	Rincian Biaya Pemeliharaan (PELINDO II の予算)	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten	2006年
39	Anggaran Perawatan Tahun 2005 (PELINDO II の予算)	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten	2005年
40	Rincian Biaya Pemeliharaan (PELINDO II の予算)	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten	2004年
41	Situasi dan Kondisi Wilayah Regional Jawa - Sumatra	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten	—
42	Rekapitulasi Kunjungan Kapal, Export, Import Turun/Naik Penumpang dan Hewan Pelayaran Luar Negeri Tahun 2008 (2008年の船舶入港数、貨物量)	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten	2008年
43	Rekapitulasi Kunjungan Kapal, Export, Import Turun/Naik Penumpang dan Hewan Pelayaran Luar Negeri Tahun 2007 (2007年の船舶入港数、貨物量)	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten	2007年
44	Daftar Kunjungan Kapal Tahun 2006 (2006年の船舶入港数、貨物量)	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten	2006年
45	Rekapitulasi Kunjungan Kapal, Bongkar - Muat dan Turun Naik Penumpang dan Hewan Pelayaran Luar Negeri Tahun 2005 (2005年の船舶入港数、貨物量)	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten	2005年
46	Ship's Particular (警備艇クラス III の仕様) ボジョネガラ港	資料	コピー	ADPEL	—
47	Rencana Guan Lahan (港湾計画図面) ベノア港	資料	コピー	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II	2005年
48	質問票の回答 テルクバユール港	資料	コピー	ADPEL	2009年5月
49	質問票の回答 スマラン港	資料	コピー	ADPEL	2009年5月
50	質問票の回答	資料	コピー	ADPEL	2009年5月

付 属 資 料

1. 「イ」国の現状

1-1 一般状況

(1) 一般事情

「イ」国は北緯 6 度から南緯 11 度、東経 97 度から 141 度に位置する、世界最大の島嶼国家である。首都のジャカルタがあるジャワ島をはじめ、バリ島、ボルネオ島、スマトラ島などの約 17,000 以上の島々から成り立っている。気候は、赤道直下の典型的な熱帯雨林気候のため、4 月から 10 月頃までの過ごしやすい乾期と、スコールがある雨期に分かれるが、地域によって若干異なる。年間を通しての平均気温は 28℃くらいで、雨季は、湿気が多いが一日中降るようなことはなく、夕方の短い時間に大量の雨が降ることが多い。

政治に関しては、1968 年より 30 年にわたって政権の座にあったスハルトが退陣すると、1999 年 1 月、選挙法、政党法、国会・国民協議会構成法などの法律改正が行われ、同年 10 月にはワヒド大統領の挙国一致内閣が発足した。しかし資金横領疑惑でワヒドは退陣、メガワティが大統領の座に就いた。現在は、メガワティに替わり第 6 代大統領ユドヨノが政権を握っている。1976 年に強制併合した旧ポルトガル領東ティモールが、2002 年に独立した。他に「イ」国内ではアチェ州、イリアン・ジャヤなどにも独立闘争があり、引き続き不安定要因となっている。また 2002 年 10 月にバリ島で爆弾テロ事件が発生し、「イ」国政府はテロ対策を強化している。産業は農林水産業が中心であるが、これらの産品が輸出に占める割合はそれほど高くない。

経済に関しては、東南アジア最大の産油国であり、石油輸出が外貨獲得の主力であったが、輸入に転じ、液化天然ガス、石炭、木材等の素材、また、繊維、機械、鉄鋼などの加工産業による輸出に転換してきている。「イ」国にとって、日本は輸出入両面で最大の貿易相手国で、「イ」国からの日本への主な輸出は、石油や液化天然ガス、石炭、鉱物資源、海産物、パルプなどで、日本からは機械関係やプラスチック等の化学製品、鉄鋼、電気・電子機器などが輸出されている。日本は対「イ」国投資国の中で、常に上位を占めてきており、最大の政府開発援助 (ODA : Official Development Assistance) 供与国でもある。

国内では地域により約 300 の言語が使われているが、インドネシア語が公用語として使われている。宗教的には、紀元前後にインドからヒンズー教と仏教が伝えられ、ヒンズー教や仏教の影響を受けた国が成立したことが、遺跡などで見られる。15 世紀の後半には、イスラム教が勢力を伸ばし、現在ではイスラム教徒が国民の大半を占め、仏教は中国系の国民を中心に、バリ島などの一部ではヒンズー教という構成になっている。国におけるイスラム教徒の人口は世界最大であるが、「イ」国の国教とはなっていない。

(2) 自然状況

「イ」国は、南太平洋からインド洋にまたがる、広大な海域(東西は 5,110 km でアメリカ大陸横断とほぼ同じ、南北は 1,887 km)に横たわる世界最大の島嶼国で、大小あわせて約 17,000 の島々(住民のいる島は約 6,000)から構成されている。そのうち、総面積の 6.6% しかないジャワ、スマトラ両島に全人口の 65% が住んでおり、世界でも有数の人口密度が高い地域となっている。スマトラ島の中部以北は石油などの資源が豊富で、広大なプランテーションも拓かれている。

気候は、全体的に海洋性熱帯気候であるが、赤道直下のスマトラ島などは赤道無風帯に属している。一般に高温多雨多湿で、乾季と雨季がある。国土が南北に広がっているため、季節風が卓越するモンスーン気候の地域もあり、この地域では卓越風向の転換により雨期と乾期が分かれている。

「イ」国周辺では、ユーラシアプレートやオーストラリアプレート、太平洋プレート、フィリピン海プレートなどがせめぎあっており、環太平洋火山帯(環太平洋造山帯)の一部を構成している。そ

のため火山や地震が多く、2004年のスマトラ島沖地震、2006年のジャワ島中部地震では甚大な被害を受けた。また、スメル山は、ジャワ島の最高峰(3,676m)であり、世界で最も活動している火山の一つである。

(3) 行政区画

「イ」国は33州から構成される。このうち2つの特別地域(ナングロ・アチェ・ダルサラーム州とジョグジャカルタ特別地域)とひとつの首都特別市(ジャカルタ特別首都地域)が含まれる。つぎの表 A-1 に地方行政区分についてまとめた。

表 A-1 地方行政区分

#	地域	Province(州名)	州名(参考和訳)	州都(参考和訳)
1	Sumatra スマトラ	Bangka Belitung	バンカ・ブリトゥン州	パンカルピナン
2		Bengkulu	ブンクル州	ブンクル
3		Jambi	ジャンビ州	ジャンビ
4		Lampung	ランプン州	バンドルランブン
5		Nanggröe Aceh Darussalam	ナングロ・アチェ・ダルサラーム州	バンダ・アチェ
6		North Sumatera	北スマトラ州	メダン
7		Riau	リアウ州	プカンバル
8		Riau Inlands	リアウ諸島州	タンジュンピナン
9		South Sumatera	南スマトラ州	パレンバン
10		West Sumatera	西スマトラ州	パダン
11	Java ジャワ	Banten	バンテン州	セラン
12		Central Jawa	中部ジャワ州	スマラン
13		East Jawa	東ジャワ州	スラバヤ
14		Special Capital Region of Jakarta (DKI)	ジャカルタ特別首都地域	ジャカルタ
15		West Jawa	西ジャワ州	バンドン
16		Yogyakarta Special Territory	ジョグジャカルタ特別地域	ジョグジャカルタ市
17	Nusa Tenggara ヌサ・トゥンガラ	Bali	バリ州	デンバサール
18		East Tenggara	東ヌサ・トゥンガラ州	クバン
19		West Nusa Tenggara	西ヌサ・トゥンガラ州	マタラム
20	Kalimantan カリマンタン	Central Kalimantan	中部カリマンタン州	パランカラヤ
21		East Kalimantan	東カリマンタン州	サマリンダ
22		South Kalimantan	南カリマンタン州	バンジャルマシン
23		West Kalimantan	西カリマンタン州	ポンティアナック
24	Sulawesi スラウェシ	Central Sulawesi	中部スラウェシ州	パル
25		Gorontalo	ゴロンタロ州	ゴロンタロ
26		North Sulawesi	北スラウェシ州	マナド
27		South East Sulawesi	南東スラウェシ州	ケンダリ
28		South Sulawesi	南スラウェシ州	マカッサル
29		West Sulawesi	西スラウェシ州	マムジュ
30	Maluku マルク	Maluku	マルク州	アンボン
31		North Maluku	北マルク州	テルナテ
32	Papua Inlands パプア諸島	Papua	パプア州	ジャヤプラ
33		West Barat	西パプア州	マノクワリ

(出所：Republic of Indonesia-Home Page)

(4) 最近の内政・社会動向

- 1) 2004年4月の総選挙において、スハルト旧政権時代の与党であるゴルカル党が得票率21.6%で第1党、メガワティ大統領(当時)率いる闘争民主党が18.6%で第2党となった。また、同年7月には大統領選挙が行われた。スシロ・バンバン・ユドヨノ前政治治安調整相と、ユスフ・カッタ前国民福祉担当調整相の正副大統領候補のペアが第1位で第1ラウンドを通過し、第2位のメガワティ大統領・ハシム・ムサディ NU(Nadhlatul Ulama) 総裁のペアとの間で、決選投票が行われ(9月20日)、ユ

ドヨノ候補(陸軍・東ジャワ出身、56歳)が約6割の票を獲得当選し、10月20日、第6代大統領に就任した。

- 2) 2004年12月にユスフ・カッタ副大統領が、議会第1党ゴルカル党の総裁に選出されたことで、政権に安定感が増すこととなった。
- 3) ユドヨノ大統領は政権発足にあたり、平和と安全、公正と民主、福祉の向上を政策の3つの柱として掲げた。2004年以降、スマトラ沖地震・津波災害、石油価格高騰、鳥インフルエンザ、バリ島テロ事件、ジャワ島中部地震など相次ぐ危機への対応に追われる中、投資促進、貧困削減等の課題についても取組を進めている。
- 4) 2004年12月26日に起こったスマトラ沖地震では、アチェと北スマトラにおいて16万人を超える死者・行方不明者が出た。
- 5) 2006年5月27日に起こったジャワ島中部地震では、ジョグジャカルタ特別州、および中部ジャワ州において、5千人を超える死者、4万人に近い負傷者等が出た。
- 6) 2005年7月に鳥インフルエンザ感染による、初のヒト死亡例が確認されて以来、国内での被害は拡大傾向にあり、2006年5月には、世界保健機関(WHO)は、北スマトラ州において「ヒトからヒトへ」の感染があった旨報告があった。WHOによれば、2008年月12月16日現在、感染例139件、うち死亡例113件が確認されている。
- 7) ユドヨノ政権発足後、2回の内閣改造が行われた。(2005年12月と2007年5月)
- 8) 2006年5月27日に起こったジャワ島中部地震では、ジョグジャカルタ特別州、および中部ジャワ州において、5千人を超える死者、4万人に近い負傷者等が出た。
- 9) 2008年1月27日、スハルト元大統領死去(86歳)。日本からは山崎拓衆議院議員(日本・インドネシア国会議員連盟会長)を弔意伝達のための特派大使として派遣された。
- 10) 2009年4月に38政党、およびアチェにおいて6つの地方政党が参加する総選挙が実施され、ユドヨノ大統領の基盤政党である民主党が約20%の得票率で第1党になる見通し。
- 11) 2009年7月8日に予定されている大統領選挙の候補擁立に向けた各党間の動きが活発化。7月8日の投票で過半数を獲得した候補がない場合、上位2組による決戦投票が9月8日に行われる予定。新大統領の就任式は10月20日の予定。(出所：外務省ホームページ平成21年4月現在)

(5) 最近の経済動向

- 1) 「イ」国は、1997年7月に発生したアジア通貨危機において、東南アジア諸国連合(ASEAN)および韓国の中で最大の経済的影響を受け、1998年のGDP成長率はマイナス13%にまで落ち込んだ。
- 2) その後、各種改革の実施と好調な国内個人消費により、GDP成長率は、2003年4.5%、2004年には5.1%を達成し、総選挙、大統領選挙、オーストラリア大使館前爆破テロ事件等の懸念要素があったものの、経済は堅調に推移した。
- 3) 2005年は、大幅な石油燃料価格の引き上げによるインフレと、金利引き上げ等により、経済成長は減速し、成長率は政府目標の6%を下回る5.6%となった。
- 4) 2006年は、2005年の原油価格高騰の影響を引きずり、前半は成長が減速した。石油燃料補助金の削減、インフレ抑制のための高金利により、これまで経済成長を支えてきた消費は低迷した。また、企業にとっても生産コストが増大した。しかし、物価、対ドル・ルピアレートが安定し始めるとともに、中央銀行は5月から、段階的な政策金利の引き下げを開始した。それにより消費も徐々に回復を見せ始め、また、11月に過去最高額を記録するなど、輸出が好調だったこともあり、2006年後半の経済は回復基調となり、通年では2005年並みの5.5%の経済成長となった。

- 5) 2007 年は、2006 年の回復基調を維持し、6.3%を経済成長となった。政策金利の利下げが続けられ、民間消費が引き続き好調だったことに加え、好調な輸出も成長を牽引した。近年低迷していた内外投資も活発であった。
- 6) 2008 年の上半期は、アジア経済危機以降最高の 6.4%の経済成長となったが、国際金融危機の影響から、9 月中旬以降、株価・為替が急落し、外貨準備も減少傾向にある。今後、世界的な景気減速による輸出の減少等により、好調な実態経済にも悪影響が及ぶ懸念がある。
- 7) 当面は失業率の改善が課題である。2008 年 8 月の完全失業率 8.39%であった。(中央統計局統計)。毎年 250 万人が新規に労働市場に参入すると試算されており、それを吸収する雇用を創出するためには年率 6%~7%の経済成長が必要とされている。この高成長を達成するためには、現在の消費主導の経済成長から、投資主導の経済成長への転換が不可欠である。
- 8) 2007 年 6 月に実体経済・中小零細企業向けの政策パッケージが発表され、2008 年 6 月にはその後継政策となる、2008-09 年経済政策パッケージ(8 分野 109 プログラム)が公表された。2007 年 3 月 29 日には新投資法が国会において可決され、5 月 1 日にユドヨノ大統領が署名し公布されたが、その実施が課題。労働法改正など舵取りの厳しい問題もあるが、投資環境の整備・改善を今後も迅速に進めていくことが期待される。
- 9) 投資については、2008 年の直接投資実現額は、171.3 億ドル(前年比 20.5%増)で過去最高を更新。うち、外国直接投資実現額は 148.7 億ドル(前年比 43.8%増)で、1990 年以来最高額。日本の直接投資実現額は、13.7 億ドル(前年比 120.9%増)で第 3 位。
- 10) 2008 年以降、「イ」国では、保健大臣令(外国製薬企業の活動に関する規制)、商業大臣令(特定分野の輸入業者の事前登録の義務付け、輸入港の限定等)等の保護主義的な政策が打ち出されている。

(出所：外務省ホームページ平成 21 年 4 月現在)

(6) 治安情勢

- 1) 2002 年 10 月 12 日、バリ島で爆弾テロ事件が発生(死者 202 名、負傷者 300 名以上。邦人 2 名が死亡し、複数名が負傷)。2002 年 11 月、国家警察は、イスラム過激派組織「ジユマ・イスラミーヤ(JI : Jemaah Islamiyah)」の精神的指導者と言われる、アブ・バカル・バアシールを逮捕した。(出入国管理法違反の文書偽造の罪により 1 年 6 ヶ月の刑期を終え、2004 年 4 月に釈放後再逮捕)
また、国家警察本部は、バリ島爆弾事件の実行犯を含め、イマム・サムドラ、アムロジ等の容疑者を逮捕(いずれもインドネシア人)した。
また、2003 年 3 月、インテリジェンスの情報の裁判証拠としての採用、テロに関与した疑いのある人物の拘留(7 日間)、テロ計画の犯罪化等を内容とする「テロ撲滅法」が成立した。
- 2) 2003 年 8 月 5 日、ジャカルタの米系ホテル(マリOTT・ホテル)で爆弾テロ事件が発生(死者 12 名、負傷者約 150 名)。犯行の手口等から JI による犯行との見方が強い。
- 3) 2003 年 10 月、豪州の支援を受けて国家警察内に、テロ対策に特化した対テロ特殊部隊を設置。
- 4) 2004 年 4 月、国家警察は、JI の精神的指導者と言われるアブ・バカル・バアシールを、バリ島爆弾テロ事件、マリOTT・ホテル爆弾テロ事件等に関与した容疑で再逮捕した。(2 年 2 ヶ月の刑期を終え、2006 年 6 月に釈放)
- 5) 2004 年 9 月、ジャカルタ中心部に所在する在インドネシア豪州大使館前にて、大規模な爆発が発生(死者 11 名、負傷者約 180 名)。これも JI による犯行との見方が強い。
- 6) 2005 年 10 月 1 日夜、バリ島クタ地区、およびジンバラン地区において複数回の連続爆弾テロ事件が発生(死者 23 名、負傷者約 140 名)。警察当局は実行犯 3 名による自爆テロと断定。JI による犯行と見られている。

- 7) 2005年11月9日、東ジャワのバトゥにおいて、警察当局がテロリストの隠れ家を急襲。JIの首謀者の1人であったアザハリ・フシンが射殺された。
- 8) 2007年6月、国家警察は、中部ジャワ州においてテロリストの隠れ家数カ所を急襲。JI臨時指導者の地位にあると見られるザルカシ、軍事部門の長とされるアブ・ドゥジャナを含む8名が逮捕された。
- 9) 2008年4月、南ジャカルタ地裁は、ザルカシおよびアブ・ドゥジャナに対して、禁固15年の有罪判決を下すとともに、ジェマ・イスラミアを禁止団体とした。
- 10) 2008年6月と7月、国家警察は、南スマトラ州パレンバンにおいてテロリスト10名を逮捕。多くの爆弾が発見されるとともに、これらテロリストが具体的なテロの準備をしていたことが明らかになった。
- 11) 2008年10月、国家警察は、北ジャカルタにおいて、かつて中部スラウェシやマルクのテロに加担したテロリストを逮捕し、爆弾も発見された。
- 12) 2008年11月、バリ爆弾テロ事件の実行犯アムロジ、イマム・サムドラ、アリ・グフロンに対する死刑が執行された。
(出所：外務省ホームページ平成21年4月現在)

(7) 地方情勢(分離・独立の動きと政府の対応)

アチェ(ナングル・アチェ・ダルサラム州、「イ」国最西端の州)やパプア(旧名イリアン・ジャヤ州、インドネシア最東端)では、かねてからスハルト政権崩壊後、「イ」国からの分離・独立を目指す動きが存在。また、分離独立運動ではないが、マルク州、北マルク州(香料で有名な「イ」国東部の島嶼地域)、および中部スラウェシ州では、キリスト教徒とイスラム教徒の住民間抗争が発生・拡大し、多くの犠牲者が発生した。
(出所：外務省ホームページ平成21年4月現在)

(8) アチェ問題

- 1) アチェにおいては、1976年以降約30年間にわたり、「イ」国からの分離独立を目指す「独立アチェ運動(GAM: The Gerakan Aceh Merdeka)」と、それを押さえ込もうとする「イ」国治安当局との間で、衝突が続いてきており、1998年のスハルト政権崩壊後、分離運動が活発化。
- 2) この問題の平和的解決を目指す努力の一環として、2002年12月3日、東京において「アチェにおける平和・復興に関する準備会合」(日、米、EU、および世銀が共同議長)が開催され、アチェ問題の平和的解決を勧奨するとともに、和平達成後の復興に対する国際社会の支援姿勢を示した共同議長サマリーが発出された。さらに同年12月9日には、スイスにおいて、「イ」国政府とGAMの間で、「敵対行為停止の枠組合意」が署名された。
- 3) 「停戦合意」以後治安の回復が見られたが、2003年3月以降、国軍とGAMの武力衝突等が多数発生した。この事態打開と「停戦合意」の維持に向け、東京でアンリ・デュナン・センター(HDC: The Henry Dunant Centre)の仲介の下に「イ」国政府とGAMの双方が対話の場を設けたが、不調に終わったことから、2003年5月19日、「イ」国政府は6ヶ月の期限でアチェ地域に非常軍政事態を発令し、同年11月19日以降も6ヶ月間延長された。その後、治安の改善を反映し、2004年5月18日に非常民政事態に引き下げられ、2005年12月のスマトラ沖地震・津波災害を経て、2005年5月18日に非常民政事態は解除された。
- 4) ユドヨノ政権になって、スマトラ沖大地震・津波からの復興という共通の目標に向け、GAMと政府の間で和平の機運が高まり、2005年1月、フィンランドの元大統領の仲介よりフィンランドにてGAMと「イ」国政府との間で和平協議を実施。その後、5回の協議を経て、7月17日にGAM側と「イ」国政府側との間で和平へ向けた暫定合意に達し、8月15日には合意内容をまとめた覚書に署名が行われ

た。右合意を受け、EU と ASEAN の 5 カ国から構成されるアチェ・モニタリング・ミッション(AMM: Ache Monitoring Mission)が和平監視活動を実施。2005 年末までに GAM 部隊の動員解除、武器供出、「イ」国側増派部隊の撤退が完了した。なお、AMM は 3 度任期を延長し、2006 年 12 月 15 日までが活動期限とされた。

- 5) アチェにおける特別自治のベースとなるアチェ統治法は、当初の予定より制定が大幅に遅れたものの、2006 年 7 月に国会で可決され、同年 8 月より施行されている。同法の制定を受け、アチェ州内の首長選挙が同年 12 月 11 日に実施され、州知事等の地方首長が選出された。和平プロセスが着実に進み、基本的にはアチェに平和と安定が訪れつつあるが、一方で、今なお手榴弾の投擲事案なども発生している。
(出所：外務省ホームページ平成 21 年 4 月現在)

(9) パプア問題

- 1) 「イ」国独立(1945 年)後も、西イリアンの帰属をめぐる、オランダ国と「イ」国の間で対立が続く。現地では、「イ」国への帰属を拒否し、独立を目指す住民が「自由パプア組織(OPM: Free Papua Organization)」を結成し、60 年代～70 年代にかけて独立運動を展開した。
- 2) 1962 年に国連での米国主導の調停を経て、西イリアンの行政権は、オランダ国から「イ」国に委譲され、1969 年の「住民代表」による投票の結果、同 11 月、「イ」国への帰属が確定。1973 年、西イリアンは、イリアン・ジャヤ州へ改称した。
- 3) 1999 年 10 月、イリアン・ジャヤ州を 3 分割する(パプア分割法)が成立。その後、イリアン・ジャヤ州議会をはじめ反対意見が強まり、政府(ワヒッド政権)は同法の施行を無期延期とした。
- 4) 2002 年 1 月、パプア州特別自治法が施行される。州名が「イリアン・ジャヤ州」から「パプア州」に変更。上記 3) のパプア分割法との関係を巡って混乱が生じた。
- 5) 2003 年 1 月、メガワティ大統領は、無期延期とされていた「パプア分割法」の実施促進を指示する大統領令を発出。パプア州分割の有効性に関する議論が再燃した。
- 6) 2003 年 2 月、「西イリアン・ジャヤ州」の発足式が平穏に開催された一方で、2003 年 8 月、「中部イリアン・ジャヤ州」の発足に際しては、分割賛成派と反対派の住民の衝突が発生し、政府はパプア分割法の実施を延期した。
- 7) 2004 年 4 月 5 日、西イリアン・ジャヤ州とパプア州(未分割の中部イリアン・ジャヤ州を含む)において総選挙が実施され、両州の州議会議員および 4 名ずつの地方代表議会(DPD: The Regional Representative Council)議員が選出された。
- 8) 2004 年 11 月、パプア州政府が憲法裁判所に訴えていた西イリアン・ジャヤ州の合法性につき、同裁判所はパプア分割法を違憲とする一方、既で州政府等の統治体制が整っていることから、西イリアン・ジャヤ州についてはその存在を認めるという判決を下した。
- 9) 2007 年 4 月、西イリアン・ジャヤ州の名称が「西パプア州」に変更された。

(出所：外務省ホームページ平成 21 年 4 月現在)

(10) マルク情勢

- 1) マルク州と北マルク州では、キリスト教徒とイスラム教徒の間の住民間抗争が継続していたが、2002 年 2 月にマリノ和解協定が成立した。
- 2) 両州において、イスラム勢力への支援活動を行っていた、イスラム過激派勢力「ラスカル・ジハード」は、2002 年 10 月に解散を宣言し、マルクと北マルクに対して発出されていた非常民政事態は、北マルクについては 2003 年 5 月に、またマルクについては 9 月にそれぞれ解除された。
- 3) しかしながら、2004 年 4 月、アンボンにて、「南マルク共和国」支持者と統一インドネシアを支持する住民との間で抗争事件が発生し、暴動に発展し、20 数名の死者が出た。

付属資料 1-6

4)2007年には、「南マルク共和国」の設立記念日である4月25日、アンボンの市内交通ターミナルで爆発事件が発生し、7名が負傷した。また、6月には、アンボンで開催された式典行事(ユドヨノ大統領出席)にて、南マルク共和国側の勢力とみられる約30名の男が、チャカレレと称する闘いの踊りを踊り、南マルク共和国の旗を掲げた事件が発生した。2008年も、12月に中部マルク県マソヒ市内で、イスラムを冒瀆する発言を、キリスト教徒が行ったとされる事案に端を発し、騒乱が生じるなど、不安定な関係が継続している。(出所：外務省ホームページ平成21年4月現在)

(11) 中部スラウェシ情勢

- 1) 中部スラウェシ州では、2000年にイスラム教徒とキリスト教徒との間で、大規模な宗教抗争が発生した。2001年の「マリノ合意」で停戦合意があったものの、その後も不安定な情勢が継続している。
- 2) 近年は、これら宗教対立にJIが介入する動きがみられ、ジャワからテロリストを派遣するとともに、キリスト教徒に対する各種テロを敢行。2006年後半は、爆弾爆発、牧師射殺、警察襲撃などのテロ行為が続発した。その後も、同地域においては、散発的に爆弾が爆発するなど、不安定な情勢が継続している。(出所：外務省ホームページ平成21年4月現在)

1-2 社会・経済指標

「イ」国の基礎的経済指標をつぎの表A-2にまとめた。

表 A-2 「イ」国の基礎的経済指標

独立年	1945年8月17日、インドネシア独立宣言。初代大統領はスカルノ。
国土面積	面積約189.08万平方キロメートル(日本の約5倍)。約17,000の島々からなる世界最大の島嶼国家。東西約5,110キロメートル(米国の東西両海岸間の距離に匹敵)、南北約1,888キロメートル(赤道を挟む)に及ぶ。
人口、種族	約2.28億人(2008年)。中国、インド、米国に次いで世界第4位の人口。大半がマレー系(ジャワ、スンダ等27種族に大別される)。中国系は約3%。総人口の約6割が、全国土面積の約7%に過ぎないジャワ島に集中している。
人口密度*1	116人/km ²
人口増加率*1	1.34%/年(2000～2005年)
首都	ジャカルタ(人口914万人:2008年政府推計)
民族	大半がマレー系(ジャワ、スンダ等27種族に大別)
言語	インドネシア語
宗教構成	イスラム教88.6%、キリスト教8.9%、ヒンズー教1.7%、仏教0.6%、儒教0.1%、その他0.1%(インドネシア中央統計局統計)
国家政体	共和制の下、33州から構成される。(33州の内訳は表A-1参照) 国家元首は大統領(大統領は、国家元首であると共に行政府の長でもある)。 現大統領は、第6代スシロ・バンバン・ユドヨノ(任期は2009年10月まで)。 議会は、国民協議会(MPR)(憲法の制定および改正、国民協議会決定の策定等)、国会(DPR)(立法機能、国家予算作成機能、政府に対する監視機能)、および地方代表議会(DPD)(地方自治等に関する法案の提言、審議への参加)がある。国民協議会は、国会議員(550人)と地方代表議会議員(128人)で構成される。
元首	スシロ・バンバン・ユドヨノ大統領(2004年10月20日就任、任期5年)
議会	(1)国会(DPR):定数550名 (2)国民協議会(MPR):678名(国会議員550名と地方代表議員128名の計)
内閣	内閣は大統領の補佐機関で、大統領が国務大臣の任免権を有する。(ユドヨノ大統領は、2005年12月に第1回内閣改造、2007年5月に第2回内閣改造を行った)
内政	(1)2004年10月に行われた初の大統領直接選挙において、国軍出身のユドヨノ氏が大統領に就任。 (2)ユドヨノ大統領は、ゴルカル党総裁であるユスフ・カツラ副大統領とともに連立政権を運営、汚職撲滅政策等で成果をあげている。
外交基本方針	ASEANと連携、非同盟・積極自主外交
主要産業	鉱業(石油、LNG、アルミニウム、錫)、農業(米、ゴム、パーム油)、工業(木材製品、セメント、肥料)
GDP*2	2,576(2004年)、2,813(2005年)、3,643(2006年)、4,330(2007年)、5,088(2008年)

付属資料 1-7

(億ドル)	
1人当りのGDP* ² (ドル)	1,165 (2004年)、1,283 (2005年)、1,663 (2006年)、1,862 (2007年)、2,191 (2008年)
実質経済成長率* ²	5.1 (2004年)、5.6 (2005年)、5.5 (2006年)、6.3 (2007年)、6.1 (2008年)
物価上昇率(%)	6.4 (2004年)、17.1 (2005年)、6.6 (2006年)、6.6 (2007年)、11.1 (2008年)
総貿易額* ²	(1)輸出:1136,760百万ドル (2008年) (2)輸入:128,790百万ドル (2008年)
主要貿易品目* ²	(1)輸出:石油・ガス(21%)、動物・植物油(9%)、電気機器(8%) (2008年) (2)輸入:石油・ガス(23.7%)、一般機械機器(14%)、鉄鋼(6%) (2008年)
主要貿易相手国* ²	(1)輸出:日本(21%)、EU(12%)、米国(10%) (2007年) (2)輸入:シンガポール(13%)、中国(11%)、EU(10%) (2007年)
会計年度* ³	1月1日～12月31日
為替レート	1ドル=10,695ルピア (2009年4月16日)

(出所:外務省ホームページ2009年4月現在、*¹:Country Health System Profile, WHO, 2005年、*²:インドネシア政府統計、*³:関係者への聞き取り調査に基づく情報、*⁴:) DPD: The Regional Representative Council、DPR: The Member of Parliament、LNG: Liquefied Natural Gas(液化天然ガス)、MPR: The People's Consultative Assembly

1-3 経済

(1) 貿易

- 「イ」国にとって日本は輸出面で最大の貿易相手国である。2008年の「イ」国の対日輸出は322.9億ドル、対日輸入125.1億ドル(JETRO貿易統計)で日本の大幅な入超。輸出入総額では、日本は最大の貿易相手国である。
- 日本の「イ」国からの主な輸入品は、石油、液化天然ガス、石炭、鉱物資源、エビ、パルプ、繊維、繊維製品、一般機械、電気機器等である。他方、日本から「イ」国への主な輸出品は、一般機械・部品、プラスチック等の化学製品、鉄鋼、電気機器、電子部品、輸送機械、および自動車部品である。
- 「イ」国は日本にとって重要なエネルギー供給国。
日本のエネルギー輸入に占めるインドネシアの割合(2008年JETRO貿易統計)は、液化天然ガス:14.9%(第2位)、石炭・同製品:12.3(第2位)、原油:2.8%(第7位)である。
- 「イ」国は、中東の石油、豪州の食料品などの産品を、日本に運ぶ重要なルートに位置しており、日本の輸入石油の約9割がマラッカ海峡を通過している。(出所:外務省ホームページ平成21年4月現在)

(2) 投資

- 日本から「イ」国への民間直接投資については、2008年は実現ベースで13.7億ドル(前年比120.9%増)で、第3位であった。日本の投資分野は、自動車部品関係(46%)、金属、金属製品、電子(35%)。大部分が二輪・四輪車関連での拡張型投資。
- これらの直接投資により設立された「イ」国における日系企業は約1,000社に上り(JETRO資料)、その投資額は承認ベースで約395億ドルに達している。また日系企業によるインドネシア人雇用者の数は35万人と言われている。(投資調整庁統計)
- ユドヨノ政権発足後、両国間で「投資に関するハイレベル官民合同フォーラム」を発足。ジャカルタ・ジャパン・クラブが従来から行ってきたインドネシア政府への提言・対話を踏まえつつ、2005年6月のユドヨノ大統領訪日の際に、税、通関、労働、インフラ、競争力/中小企業の5分野に関する戦略的投資行動計画(SIAP)を策定。2006年11月のユドヨノ大統領訪日に併せ進捗報告書をまとめた。
(出所:外務省ホームページ平成21年4月現在)

(3) 日インドネシア経済連携協定(EPA)

日インドネシア EPA (Economic Partnership Agreement) については、2005 年 6 月のユドヨノ大統領訪日の際に、正式交渉立ち上げを決定した。2007 年 8 月の安倍総理(当時)の「イ」国訪問時に首脳間で署名、2008 年 7 月 1 日に発効。今後、これまで以上の投資・貿易の交流が期待されている。また、看護師、介護福祉士候補者を日本として初めて受け入れている。(出所：外務省ホームページ平成 21 年 4 月現在)

1-4 援助状況・動向

(1) 我が国の対「イ」国の援助動向

1) 政府開発援助(ODA)供与国

我が国は長年にわたり、「イ」国に対する最大の ODA 供与国である。ただし、支出純額ベースで回収額が貸付実行額を大きく上回った 2004 年(実績：マイナス 3 億 1,900 万ドル)を除く。

2) 援助実績

我が国の 2007 年度の「イ」国に対する援助実績は、有償資金協力：1,060 億円(交換公文ベース)、無償資金協力：67 億円(交換公文ベース)、技術協力：61 億円(JICA 実績ベース)である。2006 年度までの援助実績は、有償資金協力：4 兆 1,659,33 億円、無償資金協力：2,524,64 億円、技術協力：2,830,33 億円である。我が国の「イ」国に対する港湾分野に関する ODA 案件実績を、つぎの表 A-3 に示した。

(出所：外務省ホームページ平成 21 年 4 月現在、外務省インドネシア国別データブック)

表 A-3 我が国の「イ」国に対する ODA 実績

#	案件名	年度	供与限度額	備考
1	マラッカ海峡およびシンガポール海峡船舶航行安全システム向上計画(1/2 期)	2008	15.73	無償：一般 1/2 期においては、マラッカ海峡とシンガポール海峡のシンガポール海峡側において、船舶航行サービス(VTS: Vessel Traffic Service)センサー局 4 か所、VTS センター1 か所の建設、および基地局システム、トラッキングシステム、マルチファンクション・コンソール、船舶情報データベース等の監視システムの機材設置を行うための資金供与。
2	港湾保安機材整備計画	2008	5.45	無償：一般 インドネシアの主要貿易港 8 港において、1) CCTV カメラ(54 台)、2) 照明設備(23 基)、3) スピーカー(7 港・29 台)、4) X 線手荷物検査装置(2 台)、5) 門型金属探知機(3 台)他の設置を行うための資金供与。
3	スラバヤ大都市圏港湾整備計画調査	2007	—	技プロ：事前調査 実施期間 2006 年 11 月～2007 年 10 月
4	海賊、海上テロおよび兵器拡散の防止のための巡視船艇建造計画	2006	19.21	無償：一般 リアウ州および北スマトラ州警察海上警察部と国家警察本部海上警察局(ジャカルタ)に船艇 3 隻が配置され、マラッカ海峡における海賊、海上テロおよび兵器拡散の防止のための取締りのための資金供与。
5	主要貿易港保安対策強化計画調査	2006	—	開発調査： 実施期間 2005 年 4 月～2006 年 7 月 「イ」国における主要貿易 26 港を調査し、脆弱性を評価して保安警句化を策定するとともに、保安設備の整備計画を策定した。
6	スラバヤ大都市圏港湾整備計画調査	2006	—	開発調査：事前調査 実施期間 2006 年 6 月 30 日～20 日間
7	港湾保安運営強化プロジェクト	2006	—	技プロ： 実施期間 2006 年 12 月～2009 年 5 月 「イ」国における港湾保安体制の脆弱性評価、および改善方策に係る技術移転、港湾保安演習、

付属資料 1-9

				および助言を行った。
8	港湾保安セミナー	2005		研修員受入れ: 2005～2007年度。ASEAN 諸国を対象に港湾保安対策に関する国際的な基礎知識の習得と机上演習を実施。
9	国内海運および海事産業振興マスタープラン調査	2004	—	マスタープラン調査: 実施期間 2002年12月～2004年3月
10	主要空港・港湾安全対策拡充計画	2004	—	無償:一般 国内の主要7空港および主要3港湾における保安検査機器の更新・新設、および保安要員への指導等のために必要な資金につき、我が国政府に対し無償協力を要請してきた。
11	主要空港・港湾施設改善計画	2004	—	基本設計調査: 実施期間 2003年10月～2004年3月
12	港湾整備長期政策調査	1999	—	開発調査: 実施期間 1997年11月～1999年2月
13	全国フェリー網整備計画調査(フェーズII)	1998	—	開発調査: 実施期間 1997年3月～1998年7月
14	マラッカ・シンガポール海峡水路再調査	1998	—	開発調査: 実施期間 1996年10月～1998年3月
15	ドマイ港開発事業(II)	1997	38.19	有償資金協力
16	クパン港・ビトゥン港開発事業	1996	52.50	有償資金協力
17	フェリーターミナル整備事業	1995	31.29	有償資金協力
18	防災船調達事業	1995	55.01	有償資金協力
19	海員学校整備事業	1995	80.08	有償資金協力
20	パロンボン海員学校改修計画	1994	8.52	無償:一般
21	スマラン港開発事業(第2期第2段階)	1992	35.90	有償資金協力
22	東部インドネシア海運振興セクターローン(第2期)	1992	52.31	有償資金協力
23	スマラン港開発事業(第2期第1段階)	1991	75.30	有償資金協力
24	東部インドネシア海運セクターローン	1991	84.99	有償資金協力
25	ウジュバンダン港緊急改修事業計画	1990	66.58	有償資金協力
26	バリ海岸緊急保全事業計画(E/S)	1990	2.79	有償資金協力
27	ドバイ港開発計画	1989	43.75	有償資金協力
28	スマラン港緊急補強事業	1987	24.20	有償資金協力
29	スマラン港開発(II)(E/S)	1986	5.45	有償資金協力
30	ウジュバンダン海員学校整備計画	1986	4.74	無償:一般
31	商船大学教育資材	1985	41.28	有償資金協力
32	ウジュバンダン港緊急改修(E/S)	1985	1.89	有償資金協力
33	フェリーターミナル拡張(パカウニおよびメラク)	1984	22.00	有償資金協力
34	ドバイ港開発(E/S)	1983	2.30	有償資金協力
35	スマラン港開発	1980	173.00	有償資金協力
36	バサル・イカン港(II)	1979	36.22	有償資金協力
37	ジャカルタ漁港	1978	44.30	有償資金協力
38	スマラン港(E/S)	1978	4.80	有償資金協力
39	浚渫船建造	1978	41.50	有償資金協力
40	ウジュバンダン海員学校建設	1978	10.50	無償:一般
41	漁業調査船	1978	6.00	無償:一般
42	ジャカルタ魚市場・漁港(E/S)	1977	2.24	有償資金協力
43	海運復旧事業(プリタバハリ造船所)	1977	45.00	有償資金協力
44	パカウニ～メラク間フェリーボート	1976	46.88	有償資金協力
45	内航船	1975	3.56	有償資金協力
46	ランボン州道路・フェリーボート	1975	94.87	有償資金協力
47	漁業訓練船、漁業訓練機材	1975	6.00	無償:一般
48	港湾浚渫船	1974	29.23	有償資金協力
49	航行補助施設	1974	27.35	有償資金協力

50	内航船 13 隻	1974	69.54	有償資金協力
51	漁業訓練船、漁業訓練センター用機材	1973	4.20	無償：一般
52	ブイ・テンダー補給船	1973	4.90	有償資金協力
53	ベラワン港修復	1973	6.59	有償資金協力
54	ランボン州道路・フェリーボート	1973	0.80	有償資金協力
55	港湾浚渫船	1973	13.50	有償資金協力
56	ブイ・テンダー補給船	1972	10.07	有償資金協力
57	内航船	1972	12.57	有償資金協力
58	ランボン州道路・フェリーボート	1972	4.65	無償：一般
59	港湾浚渫船	1972	1.80	無償：一般
60	沿岸無線通信	1972	1.17	無償：一般
61	ブイ・テンダー補給船	1971	7.82	有償資金協力
62	東ジャワ・スラバヤ乾式ドック修復	1971	3.73	無償：一般
63	ジャワ等河川浚渫船修復	1971	0.72	無償：一般
64	沿岸無線通信	1971	2.39	無償：一般
65	航行補助施設	1971	3.60	無償：一般
66	海運復旧事業(ベサラン港修復)	1970	0.27	無償：一般
67	航行補助施設(標識船 2 隻)	1970	3.10	無償：一般
68	沿岸無線通信	1969	2.88	無償：一般
69	航行補助施設	1969	3.20	無償：一般
70	沿岸無線通信	1968	4.61	無償：一般

(出所：外務省ホームページ 2009 年 4 月現在)、「湾保安施設整備計画基本設計調査報告書 2008 年」、CCTV：Closed Circuit Television System(監視カメラシステム)、E/S：Engineering Service(役務協力)、無償：無償資金協力、技プロ：技術協力プロジェクト、単位：億円

3) 円借款(有償資金協力)

有償資金協力は、これまで我が国の対「イ」国援助において極めて重要な役割を果たしてきており、経済インフラ、保健、教育、人材育成まで幅広い分野を対象としてきた。今後は、前述「三つの柱」の「民間主導の持続的な成長」実現に資する支援を念頭に置き、技術協力等、他の援助形態とも有機的に連携しつつ、投資環境改善のための経済インフラ整備(電力、道路、港湾、空港、鉄道等)を重点分野とし、支援を行っていく。(出所：外務省対「イ」国別援助計画 2004 年)

4) 無償資金協力

無償資金協力は、アジア通貨危機後、一般プロジェクト無償とともに、即効性のある緊急無償、ノン・プロジェクト無償等を実施することにより、「イ」国経済の危機回避に大きく貢献してきた。今後は、前述「三つの柱」の「民主的で公正な社会造り」、および「平和と安定」に資する支援を念頭に置き、貧困削減に関わる保健、教育、農漁村開発並びにガバナンス強化、平和構築等を中心に協力する。(出所：外務省対「イ」国別援助計画 2004 年)

5) 技術協力

技術協力は、これまで人材育成から政策支援まで相当幅広い分野で実施されてきている。今後は、前述「三つの柱」の下、重点事項を念頭に置きつつ、人材育成では政治・経済分野において、日本・「イ」両国間の橋渡しとなり得る、知日派リーダーや政策形成を担う人材、産業を担う人材、地方人材等の育成に重点を置くと共に、政策支援では引き続き幅広い分野での支援を行っていく。特に、司法改革、警察改革等のガバナンス分野で、一層積極的な支援の可能性を探求する。

(出所：外務省対「イ」国別援助計画 2004 年)

2. その他資料、情報等

2-1 国際海事機関(IMO)と SOLAS 条約

(1) IMO

1) 概要

IMO は船舶の安全、および船舶からの海洋汚染の防止等、海自問題に関する国際協力を促進するための国連の専門機関として、1958 年に設立された。設立当時は「政府間海事協議機関」と称され、1982 年に国際海事機関に改称された。2007 年 9 月現在、167 の国と地域が正式に加盟し、3 地域が準加盟国となっている。

2) 主な活動

IMO は船舶の安全、海洋汚染防止、海難事故発生時の適切な対応、被害者への補償、円滑な物流の確保などの様々な観点から、船舶の構造や設備などの安全基準、積載限度に係る技術要件、船舶からの油、有害物質や排ガスの排出規制等に関する条約等の作成や改訂を随時行っている。

3) 主な条約

IMO が作成した主な条約には、船の構造、救命設備、無線設備などの基準を定めた「1974 年海上人命安全条約(SOLAS 条約)」、貨物の積載限度に関する「1966 年満載喫水線条約(LL 条約)」、船舶の運航に起因する汚染防止のための「海洋汚染防止条約(MARPOL73/78 条約)」、国際航海に従事する船舶の入出港に関する手続きを簡易化する「国際海上交通簡易化条約(FAL 条約)」等がある。

(出所：外務省「国際海事機関」平成 19 年 10 月)

(2) SOLAS 条約

SOLAS 条約とは、海上における人命の安全のための国際条約で、国際船舶の航行と港湾関係の保安対策について定めている。英語での名称は The International Convention for the Safety of Life at Sea であるため、SOLAS 条約と呼ばれる。

SOLAS 条約は、1912 年のタイタニック号海難事故を契機に 1914 年に締結された。この事故において、同船からの SOS を受信しながら、救難に向かわなかった船舶の存在や、救命ボートの定員が乗客乗員分確保されていなかったこと、救命ボードの誘導にあたり一等、二等といった船客の階級で差別があったことなど、海難事故の対応として反省すべき点が多々あった。そこで、1914 年に IMO において、遭難の際の取扱い、船舶構造や、通信の安全上の技術基準、その他の海上における、人命の安全のための取り決めが定められ、現在に至っている。

(3) 改正 SOLAS 条約

2001 年米国同時多発テロを契機に、2002 年 12 月に、海事・港湾の保安強化を目的として、IMO において SOLAS 条約の改正が採択された。2004 年 7 月 1 日の条約発効までに、国際貨物船等、およびこれらの船舶が使用される港湾施設において、テロ対策として港湾関連施設についても、侵入防止などの保安対策を強化することが義務付けられた。

保安対策を行う目的は船舶所有者、港湾管理者に対して、保安の確保のための措置を講じさせることにより、国際海上運送システムの信頼性の向上を図り、併せて急迫した脅威が認められる船舶の入港を拒否することにより、国際海上運送への不法な行為の防止を図ることにある。同条約締結国である「イ」国においても、同条約にしたがった対応が求められている。

改正 SOLAS 条約に基づき、国際航海に従事する貨物船(500 総トン以上)や、旅客船が使用する港湾施設が遵守すべき国際規則(ISPS コード)は 2004 年 7 月 1 日付けで発効した。

ISPS コードに基づく、国際航海船舶が一定頻度で利用する重要港湾の岸壁等については、保安措置の実施が義務づけられている。国際港湾施設の保安対策について、つぎの表 B-1 にまとめた。

付属資料 2-1

表 B-1 国際港湾施設の保安対策

項目	内容
国際航海船舶が利用する岸壁等	①制限区域内への人や車両の出入り管理、船舶に積み込まれる貨物の管理、港湾施設内外の監視などの措置 ②フェンスや照明などの保安設備の設置 ③保安措置の実施責任者(保安管理者)の選任 ④保安措置の実施のための訓練 ⑤上記の①～④について、とりまとめた保安規定の作成
保安措置の実施対象となる港湾施設	重要港湾の岸壁等で旅客船(国際航海船舶)が年間 1 回以上利用する施設 または 500 トン以上の貨物船(国際航海船舶)が年間 12 回以上利用する施設
制限区域	保安措置の実施対象となる港湾施設では、施設と船舶の保安の確保のため制限区域を設定している。 岸壁等の全面水域にも制限区域が設けられ、正当な理由のない船舶の侵入を禁止する。 制限区域においては、正当な理由なく立ち入ることを禁止する。 制限区域の出入り口での身分証等のチェックを行う。

(出所：国土交通省「国際航海および国際港湾施設の保安の確保等に関する法律とは？」2004 年)、国際航海船舶：国際航海(1 国の港と他の国の港との間の航海)に従事するすべての旅客船と、総トン数が 500 トン以上の貨物船(もっぱら漁業に従事する船舶や 500 トン未満の貨物船等は除く)

(4) ISPS コード

ISPS コードとは、2001 年 9 月の米国同時多発テロ事件を契機として米国が提唱し、SOLAS 条約の改定に伴い、2004 年 7 月 1 日に発効された国際規則のひとつである。各国の政府、海運・港湾が協力し合い、船舶および港湾施設の保安強化を目的としている。ISPS コードは強制として取り扱われるべき規定(A 部)と、勧告として取り扱われるべき規定(B 部)から構成されている。

ISPS コードで規定されている用語を抜粋し、つぎの表 B-2 に用語の説明をまとめた。

表 B-2 ISPS コードの用語の説明

用語	内容
ISPS コードの正式名称	船舶と港湾施設の保安のための国際コード(The International Ship and Port Facility Security Code)と称する。省略名称として、国際船舶と港湾施設の保安コード、あるいは ISPS コードという。
ISPS コードの適用	(1)国際航海に従事する下記の船種 1. 高速旅客船を含む旅客船 2. 500 総トン以上の高速船を含む貨物船 3. 移動式海底資源掘削ユニット (2)国際航海に従事する当該船舶に供する港湾施設
国際航海船舶* ¹	国際航海(一国の港と他の国の港との間の航海)に従事するすべての旅客船と、総トン数が 500 トン以上の貨物船(もっぱら漁業に従事する船舶や、500 トン未満の貨物船等は除く)
国際港湾施設* ¹	国際航海船舶が利用する岸壁や、停泊地等。
国際港湾施設の義務* ¹	国際航海船舶が利用する岸壁では以下の義務が課せられる。 ●保安措置の実施(港湾施設の出入管理、貨物の取扱管理、港湾施設内外の監視等) ●フェンス、照明等の保安設備の設置 ●保安措置の実施責任者(保安管理者)の選任 ●保安措置の実施のための訓練 ●上記をとりまとめた保安規定の作成等の実施
国際港湾施設の保安* ¹	保安措置の実施が義務づけられる国際港湾施設は、重要港湾の岸壁等で旅客船が年 1 回以上、または貨物船が年 12 回以上利用する施設(重要国際埠頭施設)、並びに重要国際埠頭施設のある港湾内の停泊地等の水域施設。
港湾施設 (Port Facility)	締約政府(寄港国)もしくは指定当局が定めた、船舶と港との間で相互作用(interface)が起こる場所。港湾施設には投錨地(anchorage)、停泊地(waiting berth)、および海面口(approached from seaward)のような地域が含まれる。
指定当局 (Designated Authority)	指定当局は、港湾施設の保安、船舶と港との相互作用に関する ISPS コードの規定を、港湾施設の観点から確実に実施し、その責任を負うべき締約政府内で特定された機関、あるいは行政機関をいう。
保安レベル 1 (Security Level 1)	常時、最小限の適切な防護の保安措置が維持されなければならない。

保安レベル 2 (Security Level 2)	保安事件の危険性の増大の結果、ある一定の期間、適切な追加防護的保安措置が維持されなければならない。
保安レベル 3 (Security Level 3)	特定のターゲットを特定することができなくとも、保安事件が起こりそうな場合、もしくは差し迫っている場合、ある一定の期間、さらに特別な防護的保安措置が維持されなければならない。
港湾施設保安計画 (PFSP)	保安事件の危険から、港湾施設と船舶、貨物、乗船者、貨物輸送ユニット、および船舶用品を保護するために計画された措置の適用を確実にするために、構築された計画。
船舶保安計画 (SSP)	保安事件の危険から、船舶に乗船している者、貨物、貨物輸送ユニット、船舶用品および船舶を保護するために計画された措置の適用を確実にするために、構築された計画。
港湾施設保安管理者 (PFSP)	港湾施設保安計画構築、実施、改訂と維持、および船舶保安職員と会社保安職員と連携する責任を負う会社により指定された人物。
船舶保安管理者 (SSO)	船舶保安計画を実施、維持すること、かつ会社保安職員と港湾施設保安職員と連携することを含め、船舶の保安に関して責任者として、会社に任命された、船長への報告義務を負う船舶上の人物。
会社保安管理者 (CSO)	船舶保安評価が実施され、船舶保安計画が実施され、承認のため提出され、その後実施され、維持されることを確保すること、および港湾保安職員と船舶保安職員との連携を行うことを確実にするために、会社により指定された人物。

(出所：The International Code for the Security of Ships and Port Facilities、*1：国土交通省「国際船舶・港湾保安法の施行について」、SSP：Ship Security Plan)

2-2 調達事情

(1) 「イ」国の輸入規制

本プロジェクトで調達される機材については、日本や第三国(欧米)から、「イ」国へ輸出する場合、同国の「輸入通関法 1995 年法律第 10 号の輸入規制品目規制」に該当しない。

「イ」国政府は、2006 年 11 月 15 日付で第号法律により、1995 年第 10 号通関法を改正した。「輸入規制品目規制」において、有害廃棄物、危険物および毒性原料廃棄物、中古輸送車などが輸入禁止品目としてあげられている。(出所：日本貿易振興機構「貿易為替制度 - 貿易管理制度」)

(2) 「イ」国の免税

我が国の無償資金協力により調達された機材は、「イ」国への輸入の際、同国が負担事項として免税処置を行う。免税の適用は、日本あるいは第三国から、「イ」国へ輸入される機材に対する輸入関税、および「イ」国国内で調達された機材の付加価値税である。「イ」国の免税に関する情報について、つぎの表 B-3 と表 B-3 に示した。

表 B-3 輸入関税の免税

項目	内容
免税を管轄する官庁名	財務省
官庁の所在地	Jl. Jend. Ahmad Yani, Jakarta Pusat Tel : +62-21-3841961
担当部署	関税総局
輸入関税の免税手続きと必要な書類	輸入通知書、輸入納付書、送り状(Invoice)、梱包明細書(Packing List)、船荷証券(B/L : Bill of Lading)ほか。免税に必要な書類と手続き等は表 B-5 参照。

(出所：日本貿易振興機構「イ」国の「貿易為替制度」2009 年現在)

表 B-4 VAT の免税

項目	内容
免税を管轄する官庁名	財務省
官庁の所在地	Jl. Jend. Ahmad Yani, Jakarta Pusat Tel : +62-21-3841961
担当部署	租税総局
備考	2006 年 8 月 15 日付け租税総局長規定第 122 号(PER-122/PJ/2006)、政府通達 2002 年第 43 号(2002 年 8 月 2 日より施行)

(出所：日本貿易振興機構「イ」国の「税制」2009 年現在)、VAT：Value Added Tax

(3) 免税に関する問題点

「イ」国の免税に関する問題点を、つぎの表 B-5 にまとめた。

表 B-5 免税手続きの問題点

#	項目	内容
1	免税に関する法律	無償資金協力案件において適用される免税に関する法律として、PP-42(Peraturan Pemerintah)がある。交換公文(E/N)締結により、E/N の範囲内で免税が適用される。 本法律においては、実施機関が予算処置を行い、免税申請業者の肩代わりをして税金を納める。実施機関が予算処置を行うには、DIP(Daftar Isian Proyek: プロジェクト登録リスト、Counterpart Budget が確保される)にプロジェクト登録する必要がある。
2	免税に必要な書類	①マスターリスト: オリジナル 3 部 ②船積み書類(船荷証券、送り状、梱包明細書): 1 部 ③DIP(プロジェクト登録リスト): コピー 1 部 ④A/P of Counterpart Budget(実施機関が開設したプロジェクトの Special Account)
3	免税手続き上の問題点	実施機関が、無償資金協力案件を DIP に登録していないところに問題が発生する。「イ」国では一般に E/N 調印後に、初めてプロジェクトとして認知されるため、E/N 調印前の DIP 登録は無理である。 したがって、無償資金協力において、E/N 調印後よりプロジェクト実施までの期間が短いことから、「イ」国の会計年度内の予算編成に間に合わないことに問題が起因している。 プロジェクトが、DIP に未登録のために起こる問題はつぎのとおり。 a) コンサルタント契約の実施機関側の調印者: プロジェクトが正式に認知されていないため、実施機関の責任者(PM: Project Manager)が任命されておらず、臨時にサインする人の決定に時間が掛かる。 b) 銀行取極め(B/A)費用: 予算処置が行われていないため、B/A がスムーズに実施できない。 c) 免税処置: 上記の理由により、PP-42 の適用が難しい。 d) 関税局: 無償資金協力案件の免税実績が不足しており、関税局の勉強不足から、手続きに時間を要することがある。

(出所: 日本貿易振興機構、および海運貨物取扱業者の情報)、A/P: Authorization to Pay、支払授權書、B/A: Banking Arrangement

現段階では、免税申請業者が税金を支払って 2~3 年後に、還付を受ける方法が考えられるが、基本設計調査においては、免税処置の内容の確認と手続きに関して、プロジェクトの実施機関と十分協議することが重要である。

(4) 環境影響評価(EIA)に関わる法律

港湾開発事業に係る環境影響評価(EIA: Environmental Impact Assessment)のガイドラインとしては、1994 年運輸大臣令 No.75 港湾事業 EIA 報告書作成ガイドラインが策定されている。港湾開発事業に係る EIA を実施する場合は、このガイドラインに留意する必要がある。

(出所: 「インドネシア国スラバヤ大都市圏港湾整備計画調査事前調査報告書 2006 年」)

(5) 調達機材の輸出規制

1) 調達国

本プロジェクトで調達される機材メーカーは、第 5 章の表 5-2 に示したように日本、あるいはドイツや米国などの第三国が想定される。調達機材のメーカー選定は、機材の運営維持管理、スペアパーツ調達の容易さ、およびアフターセールスサービスなどの観点から、「イ」国に代理店のあるメーカーを選定することを推奨する。

2) 日本調達機材

付属資料 2-4

①輸出許可¹

機材の調達国を日本とした場合、日本から輸出される貨物は、国際的な平和と安全を維持するために、外国為替、外国貿易法、および輸出貿易管理令²の輸出規制を受ける。規制内容等はつぎの表 B-6 にまとめた。

表 B-6 日本の輸出規制

内容	主管官庁	該当法令
輸出承認書 ³	経済産業省	外国為替および外国貿易法第 48 条第 1 項
輸出貿易管理令	経済産業省	別表第 1 条、および第 2 条
キャッチオール規制 ⁴	経済産業省	輸出貿易管理令の別表第 1 条の第 16 項

補足説明：

- ¹貨物を輸出する場合、輸出者はその貨物を保税地域へ搬入後、その保税地域を管轄する税関に対して、輸出申告を行う。税関は貨物に対して必要な審査と検査を行い、輸出者に対して輸出許可を与える。また、輸出貿易管理令²に特定されている貨物を輸出する場合には、あらかじめ経済産業省大臣の輸出承認を受ける必要がある。輸出申請が認められ発給される承認書を輸出承認書³という。
- ²外為法に基づき、日本の輸出貿易に係る規定を実施するために制定された政令。とくに輸出の許可・承認に関する必要な事項が定められている。
- ³貿易管理令に特定されている貨物を輸出する場合、あらかじめ経済産業省大臣の承認を受ける必要があり、申請が認められ発給される書類を輸出承認書という。
- ⁴規制対象貨物をあらかじめ特定することなく、懸念があれば「すべての輸出される貨物または提供される技術等が規制対象になる」規制をいう。平成 14 年から導入された。

②輸出梱包

日本調達機材は、海上輸送と内陸輸送に適した輸出梱包を施した後、ダメージ・盗難防止、および天候による劣化等を防止するため、原則として、コンテナに機材を収めて輸送することを推奨する。とくに要請機材が精密機材の場合、防湿・防水・防錆を目的としたバリヤ梱包を推奨する。

3) 第三国調達機材

輸出に関する法規制は、機材製造国により異なるため、第三国調達機材については、機材製造国の輸出規制を確認する必要がある。たとえば、米国からの X 線貨物検査システムの輸出については、同国の商務省の輸出許可を得る必要があり、輸出許可申請から許可を得るまでは約 3~4 ヶ月を要することがある。

(6) 輸送ルートと所要日数

①輸出ルート

機材調達国が日本、あるいは第三国とした場合、機材の海上輸送後、「イ」国のタンジュンプリオク港(以下、ジャカルタ港と略)で荷揚げして、輸入通関を行い、その後、貨物を内航船に積替えて、本プロジェクトの対象港湾へ輸送する方法が考えられる。あるいは、本プロジェクトの対象港湾(貿易港)で荷揚げして、輸入通関後、貨物を対象港湾へ搬入する方法も合理的である。

②海上輸送の所要日数

日本の東京港、横浜港、清水港、名古屋港、大阪港、神戸港等から「イ」国のタンジュンプリオク港(以下、ジャカルタ港と略)、スマラン港、ベラワン港などへは定期船が就航している。定期船の就航頻度は、東京港~ジャカルタ港と横浜港~ジャカルタ港がそれぞれ毎月約 70 船以上配船している。ジャカルタ港への配船について、船種、所要日数、および運行している船舶会社をつぎの表 B-7 にまとめた。

表 B-7 日本～「イ」国のジャカルタ港向け配船

出港	荷揚港	船種		所要日数	おもな船舶会社
東京	ジャカルタ	コンテナ船	定期船	約 13～19 日	商船三井、萬海航運、高麗海運ほか
横浜	ジャカルタ	コンテナ船	定期船	約 14～19 日	商船三井、Evergreen、CNC Line ほか
名古屋	ジャカルタ	コンテナ船	定期船	約 13～17 日	Maersk Line、商船三井、東京船舶ほか
大阪	ジャカルタ	コンテナ船	定期船	約 15～20 日	川崎汽船、萬海航運、Evergreen ほか
神戸	ジャカルタ	コンテナ船	定期船	約 11～21 日	萬海航運、商船三井、東京船舶ほか

(出所: Shipping Gazette 2009 年 4 月 20 日と号 5 月 25 日号)、CNC Line: Cheng Lie Navigation Company、Evergreen: Evergreen Shipping Agency Japan

日本からジャカルタ港までの通関、海上輸送、内陸輸送等の所要日数をつぎの表 B-8 に示した。

表 B-8 通関、海上輸送、内陸輸送の所要日数

出発・到着国	内容	所要日数	備考
日本	輸出通関	2～3 日間	東京港、横浜港、名古屋港、神戸港ほか
	海上輸送	13～21 日間	東京港、横浜港ほか→ジャカルタ港
インドネシア	輸入通関	3 日間	免税の許可が下りている場合、本船到着後にジャカルタ港で輸入申告を行い、貨物検査が無ければ即日輸入通関の許可が下りる。貨物検査がある場合は 3 日目に輸入通関が完了する。
	免税手続き	14～21 日間	免税申請書類に記載の品名・数量等を実際の船積み書類と照合する。PP-42 の場合、税関に免税申請を行い、書類に不備が無ければ提出後、約 2～3 週間で許可が下りる。
	内陸輸送	2～3 日間	ジャカルタ港→本プロジェクトの対象港湾へ輸送
	合計	34～51 日間	

(出所: Shipping Gazette 2009 年 4 月 20 日号と 5 月 25 日号、海運貨物取扱業者の聞き取り調査の結果に基づく情報)

3. 関連する事業の状況及び今後の方針等について

3-1 関連する事業

2004年に「主要空港・港湾施設安全対策拡充計画」にて、主要3港（タンジュンプリオク港・スラバヤ港・バタム港）に対して保安機材の整備が実施された。

2008年に「港湾保安機材整備計画」のE/Nが結ばれ、主要8港湾（ベラワン・ドゥマイ・タンジュンピナン・パレンバン・トゥルクバユール・ボンティアナック・ベノア・マカッサル）に対して港湾保安強化機材の調達を実施しているところである。

3-2 今後の対応方針

調査団による帰国後の報告会を経て、下記事項について出席者間（外務省・国土交通省港湾局・JICA）にて共通認識に至った。

- ・タンジュンプリオク港へ供与した港湾保安機材（CCTV等）は、故障や未稼働が確認されている。DGSTはこれらに対応するとしているが、維持管理体制が不十分であれば今後の協力は困難である。
- ・ミニッツに記載の質問書に関する回答が得られなければ、基本設計（B/D）へ進まない可能性があることと合意していることから、回答のあった港湾のみを対象とするなどの検討も必要。
- ・同じ実施機関（DGST）で実施中の港湾保安機材整備計画において、港湾保安機材供与予定の港湾でPELINDOが同様の保安機材を設置しているという問題が発生している。DGSTとPELINDOとの指揮命令系統が不透明であり、DGSTが実施機関（施主）として十分に機能していない状況が見受けられる。
- ・これらの問題や課題に対応がなされた上で本フェーズ2を進めるのが妥当。

上記を踏まえ、質問票に対する回答文書の催促レターの送付及び調査団から指摘があった①変更要請数量の根拠、②港湾・水域保安計画、③過去に供与した機材の稼働率と故障原因や未稼働理由及びそれらの復旧と改善策について、先方からの公式見解を確認する必要があることを確認した。今後、B/Dへ進むためには、これらを確認するレターを発出し、先方からの回答が出揃い、分析や評価が出来た段階で、進展を検討することとし、先方からの回答が揃わなかった場合、本調査の打ち切りも検討する必要がある。回答が得られず打ち切りを行った場合には、真に必要と判断された時点で再要請してもらうことになる。

3-3 Letter

DGSTへ送付したletterは次ページの通りである。

August 25, 2009

Capt. SATO M.BISRI, SH
Director of Sea and Coast Guard
Directorate General of Sea Transportation
Ministry of Transportation
The Republic of Indonesia

**Request of Answering Questionnaires for the Project for Improvement of Port Security System
(Phase II)**

Dear Capt. SATO:

As you remember, Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") has conducted the Preparatory Survey on the Project for Improvement of Port Security System (Phase II) to Indonesia from May 3 to May 15, 2009.

According to the minutes of discussions, answers of questionnaires expected to be sent to JICA by June 15, 2009. However up to now, we haven't received it yet.

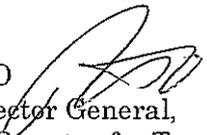
We attach revised questionnaire for evaluating and analyzing your request. You are kindly requested to fill out the questionnaires as attached and return it to our office by September 18, 2009.

In order to facilitate the smooth implementation of the Phase II project, your fully cooperation and efforts are indispensable. Otherwise it is difficult for us to implement this project properly.

We are looking forward to hear your prompt response regarding this matter and it will be reported to the Ministry of Foreign Affairs in Japan.

Thank you.

Best regards,


Tomiaki ITO
Deputy Director General,
and Group Director for Transportation and ICT
Transportation and ICT Group
Economic Infrastructure Department
Japan International cooperation Agency

Questionnaire: Related to the Phase II project

Please answer following questionnaire with some concerned documents. If your organization doesn't have information about the questions, please collecting necessary data from other organizations.

Q1. Budget and Expenditure for Sea Transportation and Security Equipment

Items	(unit: million RP.)	2004	2005	2006	2007	2008
Ordinary Budget	Approved					
	Expenditure					
Special Investment Budget	Approved					
	Expenditure					
Total	Approved					
	Expenditure					

Description	(unit: million Rp.)	2004	2005	2006	2007	2008
Seaport Security Costs	Budget					
	Expenditures					
Running Costs of Security Equipment	Budget					
	Expenditures					
Purchase of New Security Equipment	Budget					
	Expenditures					
Costs of Spare Parts of Security Equipment	Budget					
	Expenditures					
Repair and Maintenance Costs of Security Equipment	Budget					
	Expenditures					
Total Amount	Budget					
	Expenditures					

Q2. Priority of requested site for Port Security Equipment Please answer the following questions as in the example.

Requested 7 Ports	qualify ISPS code	Existing Port Security Equipment
[Example]	Yes	No
Balikpapan		
Banten		
Bitung		
Kupang		
Panjang		
Samarinda		
Sorong		

Q3. Priority of requested site for Patrol Boat.

Requested 27 Ports	qualify ISPS code	Number of Existing Patrol Boat / Class / year*
[Example]	Yes	2 /Class□/1995
Ambon		/
Balikpapan		/
Banjarmasin		/
Banten		/
Batam		/
Belawan		/
Benoa		/
Biak		/
Bitung		/
Bojonegara		/
Cilacap		/
Dumai		/
Jayapura		/
Kendari		/
Kupang		/
Makassar		/
Palembang		/
Panjan		/
Pekanbaru		/
Pontianak		/
Samarinda		/
Semarang		/
Sorong		/
Teluk Bayur		/
Tg.Perak		/
Tg.Pinang		/
Tg.Priok		/

* Installed year

Q4. Present Condition of each port

Requested 27 Ports	Port Interest Area (DLKP)	Port Working Area(DLKR)		Number of called vessels (Domestic)		Number of called vessels (International)	
		Land Area	Water Area	Cargo ship	Ferry	Cargo ship	Ferry
[Example]	4000ha	2000ha	3000ha				
Ambon	ha	ha	ha				
Balikpapan	ha	ha	ha				
Banjarmasin	ha	ha	ha				
Banten	ha	ha	ha				
Batam	ha	ha	ha				
Belawan	ha	ha	ha				
Benoa	ha	ha	ha				
Biak	ha	ha	ha				
Bitung	ha	ha	ha				
Bojonegara	ha	ha	ha				
Cilacap	ha	ha	ha				
Dumai	ha	ha	ha				
Jayapura	ha	ha	ha				
Kendari	ha	ha	ha				
Kupang	ha	ha	ha				
Makassar	ha	ha	ha				
Palembang	ha	ha	ha				
Panjan	ha	ha	ha				
Pekanbaru	ha	ha	ha				
Pontianak	ha	ha	ha				
Samarinda	ha	ha	ha				
Semarang	ha	ha	ha				
Sorong	ha	ha	ha				
Teluk Bayur	ha	ha	ha				
Tg.Perak	ha	ha	ha				
Tg.Pinang	ha	ha	ha				
Tg.Priok	ha	ha	ha				

Q5. Please explain the plan how to recruit Seaport Security Personnel for the Project Implementation at each port?

Q6. Please explain the plan to allocate qualified personnel properly and effectively to operate/maintain the requested Equipment for each port?

Q7. Please explain the plan to allocate sufficient budget to operate, maintain the requested equipment and Patrol boat at each port?

Q8. Please explain Port Master Plan of Patrol boats arrangement, and the reason for additional number of patrol boats from the original application.

Q9. Please explain the development plans or new construction plans of 25 strategic ports.

Q10. Please provide us with existing plan and future layout of 27ports.

Q11. Please provide us with arrangement of security equipments on requested 27 ports.

Q12. Please provide us with copy of ISPS code certification of 24 ports, except 3 ports which don't certificate ISPS code.

We'd really appreciate for your cooperation.