

5. インドネシア国調査

5.1. インドネシア国の港湾

5.1.1. 港湾の概要

インドネシア国は 17,500 を超す大小の島々で構成される島嶼国である。5 つの大きな島と約 30 の島嶼群により形成される。国土面積は 1,904,443km²、海域は 3,116,163km² である。海岸線の総計延長は 81,000km に及ぶ。人口は 242 百万人、GDP は 7,066 億米ドル、一人当 GDP は 3005 米ドルである。インドネシアの経済はこの 10 年間、GDP は 5 から 6% の成長を見せている。首都ジャカルタの人口は 95,58,8,000 人で総人口の約 4 % でスラバヤ、バンドン、スマラン、メダンマカッサルと続く。(表 5.1-2 参照)

表 5.1-1 インドネシア国の基本指標

Land Area	1,904,443 km ²
Sea Area	3,116,163m ²
Coastal Line	81,000 km
Population	242 million
GDP	USD 706.6 Billion
GDP Percapita	USD 3,005

Year	Growth (%)
1994	7.5%
1995	6.2%
1996	7.0%
1997	4.7%
1998	-13.1%
1999	0.8%
2000	4.9%
2001	3.6%
2002	4.5%
2003	4.8%
2004	5.0%
2005	5.7%
2006	5.4%
2007	6.3%
2008	6.0%
2009	4.6%
2010	6.1%
2011	5.5%
2012*	6.5%

出典: Indonesia National Single Window (INSW) and Indonesia National Logistics System/SIStem LOGistic NASional (SISLOGNAS) , The Coordinating Ministry for Economic Affairs (June, 2012)

表 5.1-2 主要都市と港湾

Major City		Population (1000)	GDP Share (%)	GDP/Capita (1000USD)	Main ports
Jakarta	West Java	9,558	16.3	2.2	Tanjung Priok Port
Surabaya	East Java	2,584	14.7	8.1	Tanjung Perak Port
Bandung	West Java	2,393	14.3	2.6	(Inland)
Semarang	Central Java	1,553	8.5	14.3	Tanjung Emas Port
Medan	North Sumatra	2,109	5.4	2.4	Belawan Port
Samarinda	West Kalimantan	791	6.2	15.7	Samarinda Port
Makassar	West Sulawesi	1,339	2.3	12.6	Makassar Port

出典: Indonesia National Single Window (INSW) and Indonesia National Logistics System/SIStem LOGistic NASional (SISLOGNAS) , The Coordinating Ministry for Economic Affairs (June, 2012)

島々を繋ぐ海上交通はインドネシアの経済・社会活動を支える上で不可欠な存在であり、陸海の結節点である港湾は重要な社会インフラとなっている。インドネシアには 725 の公共港湾があ

り、運輸省令 (KN/53/2002) において、それらは、国際ハブ港湾(2 港)、国際貿易港湾(18 港)、国内貿易港湾(245 港)、地域港湾(139 港)及び地方港湾(321 港)に分類されている。これに加えて、私企業が所有する 1,414 の専用港湾がある (表 5.1-3 参照)。なお、これ港湾のうち 141 港が開港されている。

表 5.1-3 インドネシアの港湾(KM53/2002)

Category	Management Body	Number
Public ports		725
	international hub ports	2
	international trade ports	18
	domestic trade ports	245
	regional ports	139
	local ports	321
Dedicated Ports	Private Enterprises etc.	1,414
Total		2,139

注: 188 ferry ports which are administered by Directoriat General of Land Transpotation (DGLT) are not included in the table.

公共港湾のうち表 2-4 に示す 25 港湾がインドネシアの貿易強化のために重点投資を行う「戦略 25 港湾」に指定されている。その中でも、タンジュン プリオク (Tanjung Priok) 港は、国際ハブ港湾に位置づけられ、首都ジャカルタを背後圏に含むインドネシアを代表する港湾である。インドネシア国全体の輸出貨物量の約 25%、輸入貨物の約 50%、コンテナ貨物量の 50%以上を取扱っている。タンジュンペラ港湾、ベラワン港湾がこれに続く。

なお、2008 年の新海運法では運輸大臣が定めるインドネシア国港湾基本計画において港湾の位置、体系を定めること (第 71 条) とされているが、現時点では策定されていない。

表 5.1-4 インドネシア国戦略 25 港湾

	Name of Port	City	Province	Management Body
1	LHOK SEUMAWE	Banda Aceh	Aceh Special District	PELINDO 1
2	BELAWAN	Medan	North Sumatra	
3	PEKANBARU	Pekanbaru	Riau	
4	DUMAI	Dumai	Riau	
5	BATAM	Batam	Riau	
6	TANJUNG PINANG	Tanjung Pinang	Riau	
7	TELUK BAYUR	Padang	West Sumatra	PELINDO 2
8	PALEMBANG	Palembang	South Sumatra	
9	PANJANG	Panjang	Lampung	
10	BOJONEGARA	Serang	West Java	
11	TANJUNG PRIOK	Jakarta	Jakarta DKI	

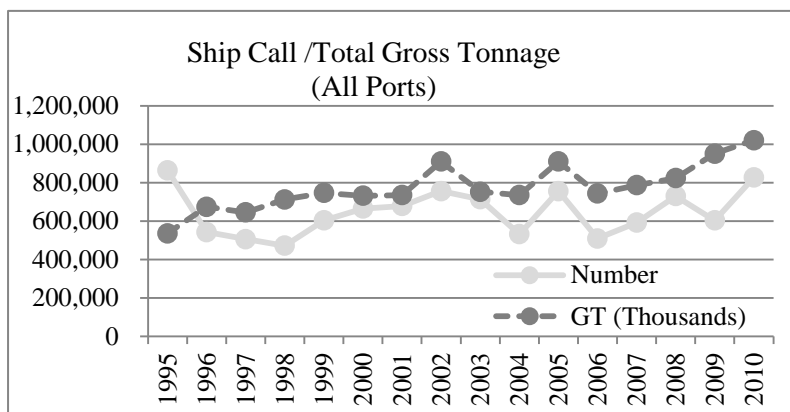
12	TANJUNG EMAS	Semarang	Central Java	PELINDO 3
13	TANJUNG PERAK	Surabaya	East Java	
14	BANJARMASIN	Banjarmasin	South Kalimantan	
15	PONTIANAK	Pontianak	West Kalimantan	PELINDO 2
16	BALIKPAPAN	Balikpapan	East Kalimantan	PELINDO 4
17	SAMARINDA	Samarinda	East Kalimantan	
18	BENOA	Denpasar	Bali	PELINDO 3
19	TENAU/KUPANG	Kupang	East Nusatenggara	
20	BITUNG	Bitung	North Sulawesi	PELINDO 4
21	MAKASAR	Ujung Pandang	South Sulawesi	
22	AMBON	Ambon	Maluku	
23	SORONG	Sorong	Irian Jaya	
24	BIAK	Biak	Irian Jaya	
25	JAYAPURA	Jayapura	Irian Jaya	



出典：調査団

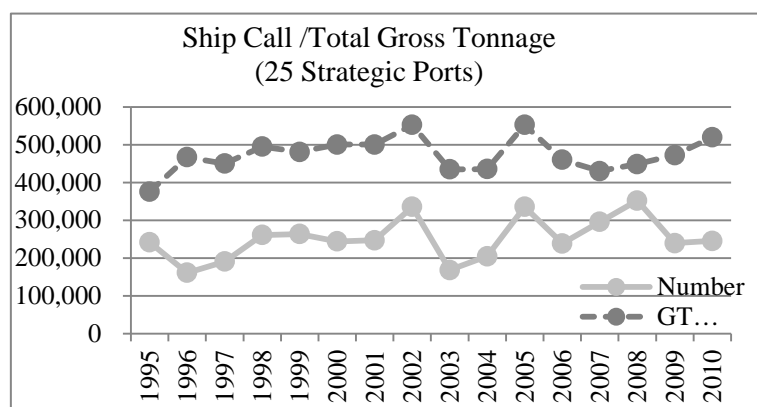
5.1.2. 港勢

インドネシア国政府統計に示された寄港船舶数及び総トン数を全港湾及び戦略 25 港湾について図示したものが図 5.1-1 及び図 5.1-2 である。これによると、2010 年におけるインドネシアの港湾に寄港した全船舶は 82 万隻で 1,020 百万総トンとなる。なお、1 隻あたりの 1,235 総トンとなる。このうち戦略港湾 25 港への寄港は 24.5 万隻で全国の概ね 30%に当たる。戦略 25 港湾に入港した船舶の総トン数の総計は約 519 百万総トンで、一隻当 2,118 総トンとなる。1995 年から 2010 年の間の戦略 25 港湾の入港船舶の一隻当総トン数は 1,500 総トンから 3,000 総トン、全国の港湾入港船舶に対するシェアは 25%から 55%と年によって変動している。



出典： http://dds2.bps.go.id/eng/menutab.php?tabel=1&kat=2&id_subyek=17

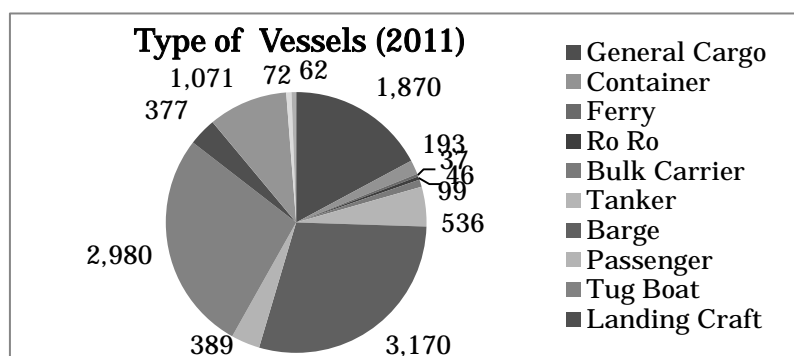
図 5.1-1 寄港船舶の推移(全港湾)



出典： http://dds2.bps.go.id/eng/menutab.php?tabel=1&kat=2&id_subyek=17

図 5.1-2 寄港船舶の推移(戦略 25 港湾)

DGSTの登録船舶資料を基に船種構成を整理したものが図 5.1-3 で 10,902 隻が登録されている。バージが最も多く 3,170 隻で、タグボート 2,980 隻、雑貨船 1,870 隻、漁船 1,071 隻と続く。なお、コンテナ船は 193 隻である。



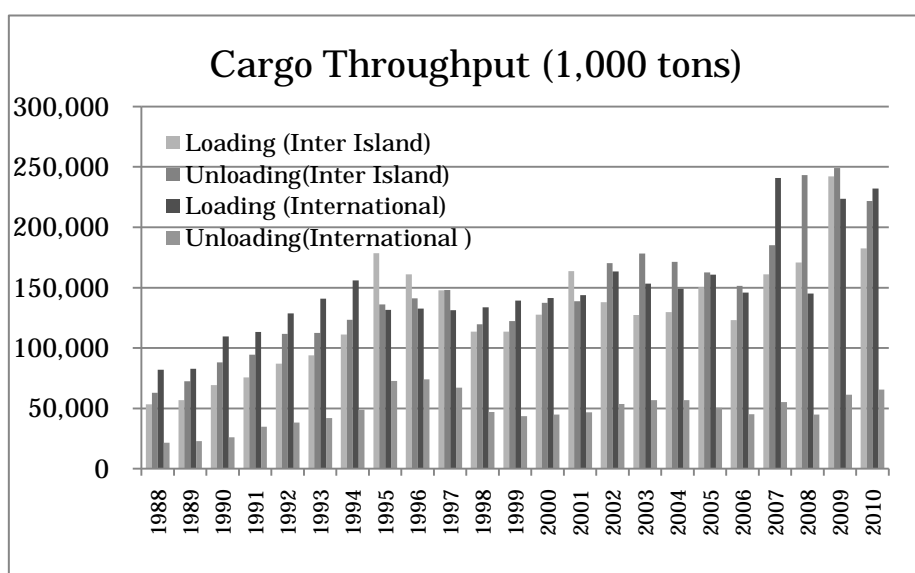
出典：DGST/調査団

図 5.1-3 登録船舶の船種構成

港湾貨物量についてインドネシア国政府統計データを基に図示したものが図 2-4 である。変動はあるが、増加の傾向を示している。2010 年の輸入貨物量は 65.6 百万トン、輸出貨物量は 232.2 百万トン、移入貨物量は 221.7 百万トン、移出貨物量は 182.5 百万トンで合計 702 百万トンとなっている。

品目別の貨物量については、DRAFT NATIONAL PORT MASTER PLAN DECREE Technical Report (Australian Aid, March 2012) に主要貨物の取扱量が掲載されており、そのデータを整理したものが表 2-5 である。2009 年における雑貨、コンテナ及びドライバルクの合計取扱貨物量は 792 百万トンで、外貿貨物は 406 百万トン(輸入 59 百万トン、輸出 347 百万トン)、内貿貨物は 386 百万トンとなっている。

輸入貨物についてみると、コンテナ貨物が 30 百万トン、雑貨が 19 百万トンで、穀物、肥料、鉄鉱石等ドライバルクが約 10 百万トンとなっている。輸出貨物については、コンテナ、雑貨がそれぞれ 30 百万トン、14 百万トンで、ドライバルクは 300 百万トンを超える。石炭が 280 百万とその大半を占める。



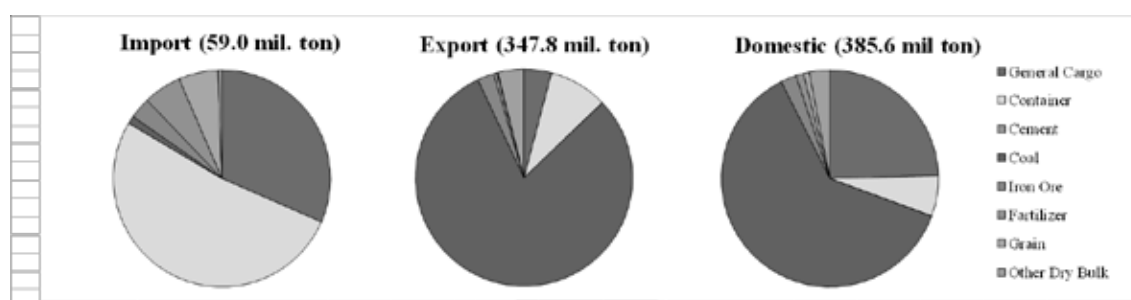
出典： http://dds2.bps.go.id/eng/menutab.php?tabel=1&kat=2&id_subyek=17

図 5.1-4 貨物量の推移

Commodity	Foreign			Domestic			Total
	Import	Export	Subtotal	Unloading	loading	Subtotal	
Total	59,000	347,687	406,692	192,786	192,811	385,596	792,287
General Cargo	18,628	14,212	32,840	5,5430	55,430	110,859	143,699
Container	30,653	30,342	61,000	13,613	13,610	27,223	88,222
Dry Bulk	9,719	303,133	312,852	123,743	123,771	247,514	560,366
Cement		144	144	7,469	7,483	14,941	15,086

Coal	686	278,618	279,303	69,674	69,674	139,349	418,652
Iron Ore	1,862	8,669	10,531	46	46	91	10,623
Fertilizer	3,360	1,802	5,162	15,331	15,334	30,665	35,828
Grain	3,469	363	3,832	1,172	1,172	2,343	6,175
Other Dry Bulk	343	13,537	13,879	30,062	30,062	60,124	74,003

Note : Liquid Bulk cargo is not included.



出典 : DRAFT NATIONAL PORT MASTER PLAN DECREE Technical Report, Australian Aid, March 2012)

図 5.1-5 主要品目

5.1.3. 主要港湾の概要

PELINDO 本部及び港湾庁が設置されているベラワン港、タンジュン・プリオク港、タンジュン・ペラ港、マカッサル港の港湾施設の概要、入港船舶及び取扱貨物量について以下に示す。

(1) ベラワン港

ベラワン港には、表 5.1-5 に示す T Belawan Lama, Ujung Baru, Citra, IKD, International CT 及び Domestic CT の 6 ターミナルがある。なお岸壁の最大水深は 11m である。

表 5.1-5 ベラワン港の主要ターミナル

Name of Terminal	Function	Quay
Belawan Lama	General Cargo	L=689 m, 5m-7mLSW
Ujung Baru (*)	General Cargo	L=1,670m, 9mLSW
Citra	General Cargo	L=625m, 5-8mLSW
IKD	General Cargo	L=300m
International CT	Container	L=500m, 11mLSW
Domestic CT	Container	L=350m, 11mLSW

*:Passenger terminal is located

出典: Study on Guidelines for Assessing Port Development Priorities including Acceptable Performance Levels in ASEAN

2011 年におけるベラワン港入港船舶は 2,781 隻で、内 955 隻が外航船、1,916 隻が内航船である。

寄港船舶は 2008 年と比較すると減少している。

表 5.1-6 ベラワン港寄港船舶

Year unit:1000	Total	International		Domestic	
		Container	Other Ship	Container	Other Ship
2011 ⁽¹⁾	2,871	955		1,916	
2008 ⁽²⁾	5,057	506	1,734	306	2,511

出典:(1) The port of Belawan PELINDO I, (2) Study on Guidelines for Assessing Port Development Priorities including Acceptable Performance Levels in ASEAN

2011 年におけるベラワン港の取扱貨物量は 7.02 百万トンで、うち外貿貨物が 6.01 百万トン、内貿貨物は 6.71 百万トンである。取扱貨物量は 2008 年と比較すると減少している。

表 5.1-7 ベラワン港取扱貨物量

Year unit:1000 ton	Total	International		Domestic	
		Import	Export	Inbound	Outbound
2011 ⁽¹⁾	12,715	6,007		6,709	
2008 ⁽²⁾	14,973	7,021		7,952	

出典：(1) source: The port of Belawan PELINDO I, (2) source: Study on Guidelines for Assessing Port Development Priorities including Acceptable Performance Levels in ASEAN

(2) タンジュンプリオク港

タンジュンプリオク港には、表 5.1-8 に示す JICT Terminal -1, JICT Terminal -2, KOJA Terminal, MTI Terminal, Multipurpose Terminals 及び Passenger Terminal の 6 ターミナルがある。なお、岸壁の最大水深は 14m である。

表 5.1-8 タンジュンプリオク港の主要ターミナル

Name of Terminal	Function	Quay
JICT Terminal -1	Container	L=1,629m, D=8.5-14m
JICT Terminal -2	Container	L=510m, D=8-11m
KOJA Terminal	Container	L=650m, D=14m
MTI Terminal	Container	L=404m, D=9m
Multipurpose Terminals	General, Liquid Bulk, Dry Bulk, Container	N/A
Passenger Terminal	Passenger	N/A

出典: Study on Guidelines for Assessing Port Development Priorities including Acceptable Performance Levels in ASEAN

2011 年におけるベラワン港入港船舶は 18,914 隻で、内 4,480 隻が外航船、114,425 隻が内航船である。寄港船舶は 2008 年と比較すると増加している。

表 5.1-9 タンジュンプリオク港寄港船舶

Year unit:1000	Total	International		Domestic	
		Container	Other Ship	Container	Other Ship
2011 ⁽¹⁾	18,914	4,489		14,425	
2007 ⁽²⁾	17,826	5,775		12,054	

出典：(1) Website of PELINDO II, (2) Study on Guidelines for Assessing Port Development Priorities including Acceptable Performance Levels in ASEAN

2011 年におけるタンジュンプリオク港の取扱貨物量は 47.12 百万トンで、うち輸入貨物が 16.48 百万トン、輸出貨物は 4.35 百万トン、内貿貨物は 26.29 百万トンである。取扱貨物量は 2008 年と比較すると増加している。

表 5.1-10 タンジュンプリオク港取扱貨物量

Year unit:1000ton	Total	International		Domestic	
		Import	Export	Inbound	Outbound
2011 ⁽¹⁾	47,119	16,481	4,353	16,890	9,395
2007 ⁽²⁾	41,980	11,996	7,379	15,788	6,817

出典(1) Website of PELINDO II, (2) Study on Guidelines for Assessing Port Development Priorities including Acceptable Performance Levels in ASEAN

(3) タンジュンペラ港

タンジュンペラ港には、表 5.1-11 に示す TPS terminal, Jamrud terminal, Berlian Terminal, Terminal, Mirah Terminal 及び Kalimas Terminal の 6 ターミナルがある。なお岸壁の最大水深は 14m である。

表 5.1-11 タンジュンペラ港の主要ターミナル

Name of Terminal	Function	Quay
TPS	Container	L=1,450 m, 7.5 m-10.5 m
Jamrud	Multi-purpose	L=2,210 m, 9.5 m
Berlian	Multi-purpose	L=1,625 m, 9.5 m
Nilam	Multi-purpose	L=930 m, 8m -9 m
Mirah	Multi-purpose	L=640 m, 6.7m
Kalimas	Conventional	2,900 m, 0.2 m- 4m

出典： Study on Guidelines for Assessing Port Development Priorities including Acceptable Performance Levels in ASEAN

2011 年におけるタンジュンペラ港入港船舶は 14,117 隻で、内 2,216 隻が外航船、11,901 隻が内航船である。寄港船舶は 2008 年と比較すると減少している。

表 5.1-12 タンジュンペラ港寄港船舶

Year unit:1000	Total	International		Domestic	
		Container	Other Ship	Container	Other Ship
2011 ⁽¹⁾	14,117	2,216		11,901	
2008 ⁽²⁾	15,399	2,346		13,053	

出典：(1) source: Website of PELINDO III, (2) source: Study on Guidelines for Assessing Port Development Priorities including Acceptable Performance Levels in ASEAN

2011 年におけるタンジュンペラ港の取扱貨物量は 12.92 百万トンで、うち外貿貨物が 6.33 百万トン、内貿貨物は 6.59 百万トンである。取扱貨物量は 2008 年と比較すると増加している。

表 5.1-13 タンジュンペラ港取扱貨物量

Year unit:1000 ton	Total	International		Domestic	
		Import	Export	Inbound	Outbound
2011 ⁽¹⁾	12,921	6,334		6,587	
2008 ⁽²⁾	12,011	3,879	1,071	7,060	

出典：(1) Website of PELINDO III, (2) source: Study on Guidelines for Assessing Port Development Priorities including Acceptable Performance Levels in ASEAN

(4) マカッサル港

マカッサル港には、表 5.1-14 に示す Container terminal (TPM) with Hatta Quay, Conventional terminal with Soekarno Quay 及び Cabotage terminal called 'Wood Ship Port. の 3 ターミナルがある。なお、岸壁の最大水深は 12m である。

表 5.1-14 マカッサル港の主要ターミナル

Name of Terminal	Function	Quay
Terminal Petikemas Makassar	Container	L = 850 m, D=12 m
Conventional	Multipurpose	L=1,360m, D=9 m
Wood Ship Port	Cabotage	L=510 m,D=3 m

出典：Study on Guidelines for Assessing Port Development Priorities including Acceptable Performance Levels in ASEAN

2011 年におけるマカッサル港入港船舶は 5,553 隻で、2008 年と比較すると増加している。

表 5.1-15 マカッサル港寄港船舶

Year unit:1000	Total	International		Domestic	
		Container	Other Ship	Container	Other Ship
2011 ⁽¹⁾	5,553	-		-	
2008 ⁽²⁾	5,216	319		4,897	

出典：(1) source: Website of PELINDO IV, (2) source: Study on Guidelines for Assessing Port Development Priorities

including Acceptable Performance Levels in ASEAN

2011 年におけるマカッサル港の取扱貨物量は 7.45 百万トンで、2008 年と比較すると増加している。

表 5.1-16 マカッサル港取扱貨物量

Year unit:1000 ton	Total	International		Domestic	
		Import	Export	Inbound	Outbound
2011 ⁽¹⁾	7,475	-	-	-	-
2008 ⁽¹⁾	6,048	-	-	-	-

出典：(1)Website of PELINDO IV

5.1.4. 改正海運法

インドネシア政府は 2008 年 5 月 7 日に海運法(No17/2008)を制定した。これは、科学技術、民間の参加と競争、地方自治の進展、合理的な法制度等に対応した海運を求める内外の情勢に照らし、1992 年の海運法に代わる新たな法律制定の要請に対応し制定したものである。法律は全 355 条からなり、22 章で構成されている(BOX 2-1 参照)。インドネシア領海内の全ての水上交通、港湾、船舶航行の安全及び保安、海域の保全などに関して必要な事項を規定している。

港湾に関する規定は第 7 章「港湾」の項に示され、全国の港湾の体系、港湾における活動の整理、料金、開港などについての規定が含まれている(BOX 2-2 参照)。また、ハーバースターに関しては第 11 章にハーバースターの業務、義務及び権利などについて規定している(BOX 5.1-1 参照)。

ボックス 5.1-1 海運法(2008 年)

Chapter I	General Elucidation	Article 1
Chapter II	Principles And Objectives	Article 2-3
Chapter III	Scope of Promulgation of the Law	Article 4
Chapter IV	Development	Article 5
Chapter V	Water Transportations	Article 6-59
Chapter VI	Prioritized Shipping Mortgage And Receivables	Article 60-66
Chapter VII	Port	Article 67-115
Chapter VIII	Shipping Security And Safety	Article 116-123
Chapter IX	Administrative Penalty	Article 124-171
Chapter X	Navigation	Article 172-206
Chapter XI	Harbor Master	Article 207-225
Chapter XII	Maritime Environment Protection	Article 226-243
Chapter XIII	Ship Accident and Search And Rescue	Article 244-260
Chapter XIV	Human Resources	Article 261-267
Chapter XV	Shipping Information System	Article 268-273
Chapter XVI	Community Participation	Article 274-275
Chapter XVII	Sea and Coast Guard	Article 276-281
Chapter XVIII	Investigation	Article 282-283
Chapter XIX	Criminal Provision	Article 284-336
Chapter XX	Miscellaneous	Article 337-340
Chapter XXI	Transitional Provision	Article 341-346

ボックス 5.1-2 第 7 章 港湾

Part I	National Port System	
Paragraph 1	General	Article 67
Paragraph 2	Roles, Functions, Types and Hierarchy of Port	Article 68 – 70
Paragraph 3	National Port Principal Plan	Article 71
Paragraph 4	Port Location	Article 72 - 78
Part II	Organization of Activity at Port	
Paragraph 1	General	Article 79
Paragraph 2	Governmental Activity at Port	Article 80
Paragraph 3	Port management body	Article 81 – 89
Paragraph 4	Business Activity at Port	Article 90 – 92
Paragraph 5	Port Business Entity	Article 93 - 95
Paragraph 6	Port Construction and Operation	Article 96 – 99
Paragraph 7	Compensation Liability	Article 100 – 101
Part III	Special Terminal for Self Interest	Article 102 - 108
Part IV	Tariff	Article 109 – 110
Part V	Port Open for Foreign Trade	Article 111 – 113
Part VI	The Role of Regional Government	Article 114-115

ボックス 5.1-3 第 11 章 ハーバースター

Part I	Function, Duty and Authority of Harbor Master	Article 207-210
Part II	Coordinating Government Activities at Port	Article 211- 212
Part III	Verification and Maintaining Letters, Documents and Ship Information	Article 213-215
Part IV	Clearance for Ship Activity at Port	Article 216
Part V	Ship Inspection	Article 217 -218
Part VI	Port Clearance	Article 219
Part VII	Preliminary Investigation on Ship Accident	Article 220 -221
Part VIII	Ship Detaining	Article 222 - 223
Part IX	Crew Registration	Article 224
Part X	Administrative Penalty	Article 225

新しい海運法において、新しい港湾管理者制度や港湾における民間ビジネス等港湾管理運営の基本的枠組に関する改正がなされた。施行後 4 年を経てこの間に法令の規定に基づく諸規則の整備が進みつつあるが、新制度は十分に定着していない状況にある。

港湾は海港と河川・湖沼港とに分類され、海港は、更に国際基幹港湾、国内基幹港湾及びフィダー港湾とに分類される。(図 5.1-6 参照)

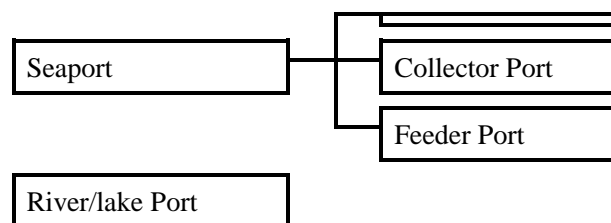


図 5.1-6 港湾の分類

港湾の立地は、国家港湾基本計画に従い運輸大臣が定める(第72条、第77条)こととされている。港湾区域は港湾区域と港湾関連区域とからなり、国際基幹港湾及び国内基幹港湾については、知事/地方の長の推薦をもとに運輸大臣が定め、フィーダー港湾については知事/地方の長等が、また、河川港及び湖沼港に関しては地方の長が定める(第76条)こととされており、港湾基本計画に示される。なお、港湾区域は、港湾施設の利用に必要な土地の区域及び水域と定義され、港湾関連区域は、航路、緊急避難場所、将来開発予定海域、沈船箇所、パイロットその他港湾区域周辺の海域と定義されている。これら区域は国が所管し、港湾管理者により管理される。

なお、第15章において船舶情報システムに関する規定がある。船舶情報システムでは、水上交通、港湾、安全航行に関する情報を取扱うこととし、政府及び地方政府が整備することを規定している。

5.1.5. 港湾管理

(1) 概要

インドネシアの港湾の管理運営の体制は2008年海運法において大きな改正がなされた。原則としてそれぞれの港湾に国の機関である港湾管理者とハーバースターが置かれることとなった。同法の制定以前は、商業港と呼ばれる主要港湾は国営企業省の監督下にある港湾公社(Indonesia Port Corporation: PELINDO)が港湾管理者として港湾管理業務を行っていた。一方、運輸省海運総局(MOT DGST)の地方組織である港湾行政事務所(ADPEL)は、関係機関間の調整や入出港管理、航路管理などの業務を行ない、また、同事務所に属する港長が安全の確保の責務を有していた。なお、非商業港と呼ばれる一般的に地方の小規模港湾は運輸省海運総局の地方組織である港湾行政事務所(KANPEL)が港湾管理を行っていた。

PELINDOは全国を4地域にわけ、メダン、ジャカルタ、スラバヤ及びマカッサルに本部を置く運輸省海運総局の下部機関として設立された。担当区域の各港湾に支所を置き港湾管理者としての業務を行ってきた。その後、1983年に国営企業となり、1991年にはさらなる経営の柔軟性の確保及び収益性の向上を図るため、大統領令に基づき、港湾施設の所有権が付与され国有株式会社(政府100%株保有の株式会社)となった。2008年海運法の施行に伴い、ターミナル運営者という性格の組織に変更されている。(図5.1-7参照)。

しかしながら、2012年現在、新体制への移行が十分になされておらず、PELINDOが従前の業

務の多くを引き続き実施しているようである。また、PELINDO と港湾庁との関係も、現状は各地区により異なり、かつ明確に整理できていないと推察される。

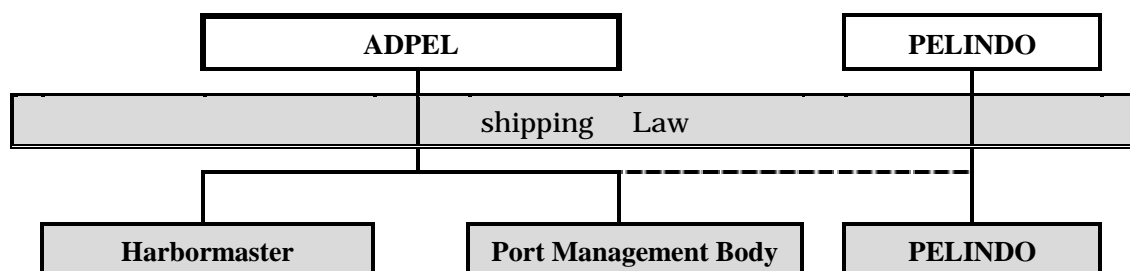


図 5.1-7 港湾管理組織の改編

(2) 港湾管理に関する海運法の規定

港湾の管理運営に関する基本的事項は、海運法(2008年)の第2章第2節に規定されている。港湾における政府の役割は、港湾活動の管理、指導及び監督、船舶の安全と保安、税関、入国管理及び検疫と明記している。前2者についてはそれぞれ港湾管理者及びハーバーマスターが実施、CIQ に関しては他の法律に基づき実施される旨規定している。(表 5.1-17 参照)

表 5.1-17 国の業務と実施機関

Government Affairs	Function
Management, advancement, control and supervision of port activities	Port authority is a responsible agency.
Securing security and safety in shipping	Harbormaster is a responsible agency.
Customs, Immigration and Quarantine	Execution under other laws and regulations

Article 80 Shipping Law

Source: Study Team

港湾に関する管理一般を行う港湾管理者には、商業港湾において設立される港湾庁と非商業港湾において設置される港湾管理機関の2種類がある。そして、港湾管理機関には中央政府が設立するものと地方政府が設立するものがある。また、港湾庁及び港湾管理機関は複数の港湾の港湾管理者となることもできる。

港湾庁の責務として、港湾用地及び港湾海域の提供、防波堤、ドック、航路及びアクセス道路の整備及び維持、航行援助施設の整備及び維持、保安及び秩序の確保、良好な環境の確保及び保全、港湾基本計画、臨港区域及び港湾関連区域の整備、港湾施設、用地及び海域の使用料金の提案(大臣宛)、円滑な貨物の流通が規定されている。また、民間企業が提供しない場合には必要な港湾サービスを提供することとなる。これら業務を実施するため、港湾庁には、港湾用地及び海域の調整及び管理、港湾区域及び港湾関連区域の管理、パイロットを通じた入出港船舶の運航の調整及び港湾サービスの運用基準の設定の権限が付与される。

一方、港湾管理機関は、防波堤、ドック及び航路の整備及び維持、航行援助施設の整備及び維

持、保安及び秩序の確保、良好な環境の確保及び維持、港湾基本計画、臨港区域、港湾関連区域の調整、円滑な貨物の流通及び港湾施設の提供の責務を有する。

なお、港湾庁及び港湾管理組織は、法規則の執行のために用地及び海域の使用権限を有し、また、港湾庁及び港湾管理機関の職員は政府職員とされている。

表 5.1-18 港湾管理者の性格・責務

Port Management Body	Type	Responsibilities/Duties, Authority
Port Authority The Central Government	Commercial Port	<p>Responsibilities/Duties</p> <ul style="list-style-type: none"> -to provide land and water areas, -to provide and maintain breakwater, dock, channel and roads -to provide and maintain navigation aids -to secure security and order of the port -to keep environmentally sustainability at the port -to arrange port master plan, port working area and port interest area -to propose tariff to the Minister of Transport -to guarantee smooth cargo handling -to provide necessary service for port use when private companies do not provide it. <p>Authority</p> <ul style="list-style-type: none"> -to arrange and manage the use of the port land and port waters -to control the use of port working area and port interest area -to arrange the traffic of entering and departing ships through pilotage -to stipulate standards on operational performance of port service. -to use land and water areas for enforcement of laws and regulations
Port Management Unit The Central Government/ Local Government	Non-Commercial Port	<p>Responsibilities/Duties</p> <ul style="list-style-type: none"> -to provide and maintain breakwater, dock and channel -to provide and maintain navigation aids -to secure security and order of the port -to maintain environmentally sustainability at the port -to arrange port master plan, the port working area and the port interest area -to guarantee smooth cargo handling -to provide port facilities <p>Authority</p> <ul style="list-style-type: none"> -to use land and water areas for enforcement of laws and regulations

Source: Study Team

港湾庁の組織及び業務に関して、2010年に運輸大臣令 KM 63/2010 Organization and Work at Port Authority Office が制定され、ベラワン、ジャカルタ、スラバヤ、マカッサルに港湾庁が配置された。大臣令では港湾庁の組織を、総務部、計画・開発部及び海上交通・運営・事業部の3部体制と規定している。総務部は財務、人事、法務、渉外に関する業務等を担当し、財務課、人事庶務課及び法務・広報課からなる。計画・開発部は、計画、設計、事業、料金解析等に関する業務等を担当し、計画調整課、設計・事業課及び料金解析・評価課からなる。海上交通・運営・事業部

は、海上交通の管理、土地・水域利用の規制・監督、港湾事業者の監督に関する業務などを担当し、運営課、施設管理課、事業監督・港湾サービス課からなる。

表 5.1-19 港湾庁の配置

Port Authority	Areas	
Port Authority of Belawan Port (I)	27	Aceh Special District (5), North Sumatra (6), Riau (9)、Island Riau (3), West Sumatra (1), Jambi (3)
Port Authority of Tanjung Priok Port (II)	20	Bengkulu (1), South Sumatr (1), Bangka Belitung (3), Lampung (2), Jakarta DKI (7), West Java (1), Banten(1), West Kalimantan (4)
Port Authority of Tanjung Perak Port (III)	31	Central Java (3), East Java (7), Bali (3), NTB (3), NTT(5), Central Kalimantan (8), South Kalimantan (2)
Port Authority of Makassar Port (IV)	21	East Kalimantan(4), North Sulawesi (2), Gorontalo (1), Central Sulawesi (2), South Sulawesi (2), South East Sulawesi (1), Maluku (2), North Maluku (1), Papua (3), West Papua(3)

Source: Study Team

港湾における安全に関し責務を有するハーバースターに関しては独立した章においてその業務等について規定している。ハーバースターは、大臣により指名され(第 207 条)、港湾における海上交通の安全及び保安並びに港湾環境の保全に関し、必要な業務、調査の実施及び法律の執行にあたる。併せて港湾における捜索救助活動の支援を行う(第 207 条)。なお、ハーバースターは業務事項として、船舶の耐航並びに港湾の安全、保安及び秩序の管理、港湾水域及び航路における船舶交通の秩序の管理、港湾水域における船舶相互の荷役の管理、サルベージ工事、海底工事の管理、船舶曳航の管理、水先業務の管理、危険物資、危険廃棄物、毒物の荷役の管理、給油の管理、乗客乗降の管理、浚渫及び埋立工事の管理、港湾施設建設の管理、捜索救難活動への支援、港湾における汚染、火災対策の指揮、海洋環境保全の管理が規定されている。なお、船舶の保安安全に関する法執行のために特別司法警察職員としての業務を行う。これら業務を実施するためにハーバースターは、政府機関の港湾における活動の調整、文書、書類及び報告書類の検査及び管理、港湾における船舶活動に関する許可証の発行、船舶検査の実施、出港許可の発行、船舶事故の調査、裁判所命令に基づく船舶の拘束及び船員登録の権限を有する(第 208 条)。

なお、政府機関の港湾における活動の調整に関しては、ハーバースターは関税、出入国管理、検疫その他の政府機関の業務について航海の安全と保安の観点からの調整権限を有するとともに、港湾保安委員会 (PSC) の役割を担う(第 211 条、第 212 条)。また、船長等はハーバースターに対し船舶が港湾に到着することを通報し、必要な文書、書類及び報告書類を提出することを定めている(第 214 条)。

なおこの他、海運法では、工業、エネルギー、林業、納涼、漁業、工業あるいは造船等の特定

この目的のための港湾について規定している。こうした目的のターミナルを港湾区域あるいは港湾港湾関連区域外に建設することができるが、それは、最も近接する港湾に属し、港湾区域及び環境区域を定める必要があり、また、船舶の保安と安全を確保するための政府機関その他必要な政府機関を設置するとしている。

5.1.6. 港湾開発

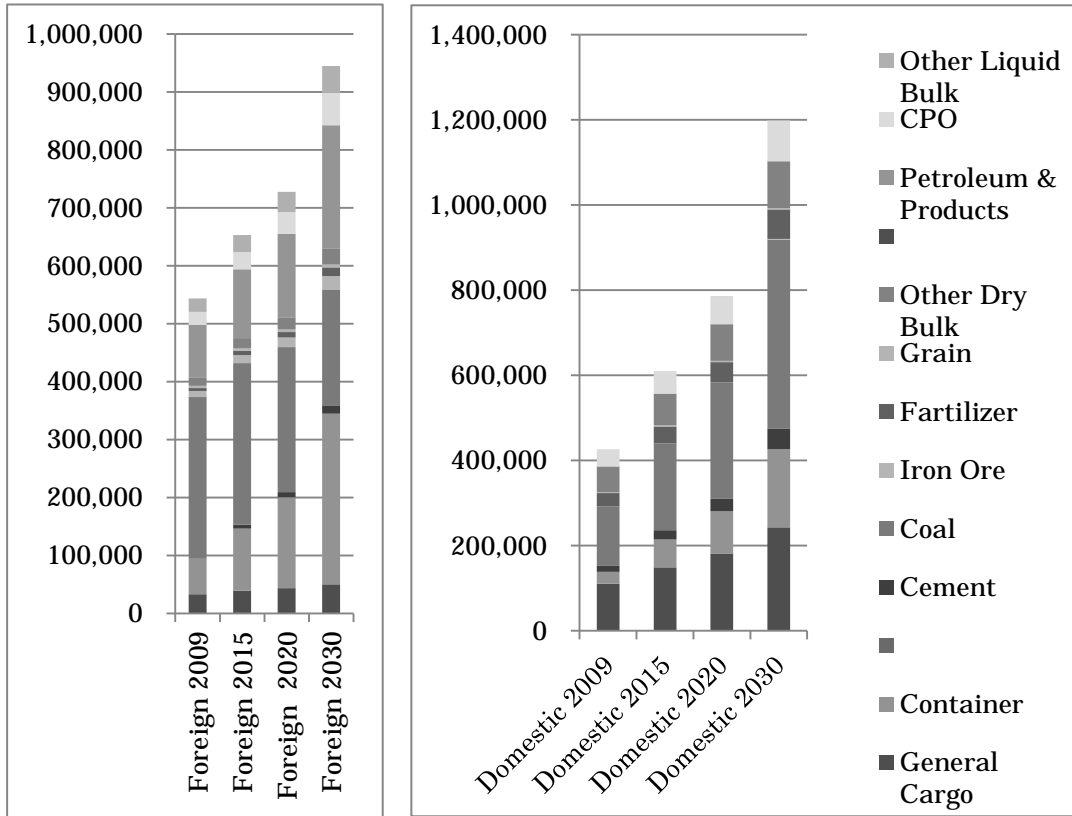
港湾の開発に関しては、海運法第 7 章第 1 節第 3 款及び第 4 款に定められている。国(運輸大臣)は国家港湾基本計画を策定(第 71 条)し、当計画のもとで全ての港湾が港湾基本計画を作成すること(第 73 条)とされている。

国家港湾基本計画は、港湾の位置、建設、運営、開発を定めるガイドラインで、国家港湾政策及び港湾の位置及び格付計画を含むものである。なお、この計画は 20 年後を見通して作成し、5 年毎に見直される(第 71 条)。

各港湾の港湾基本計画では、港湾区域及び港湾関連区域を定めるとともに、陸域及び水域における主要港湾施設及び関連港湾施設に関する配置を計画する(第 74 条)。

オーストラリアの支援により国家港湾基本計画大臣令が検討されており、2012 年 3 月に案(DRAFT NATIONAL PORT MASTER PLAN DECREE Technical report)が取りまとめられている。同案において、国家港湾政策、実施戦略、港湾需要予測及び港湾開発への影響、港湾の配置及び開発計画、及び規則及び政策実行計画が盛り込まれている。また、港湾の分類格付が付録に付されている。

同案に記載の港湾将来需要推計を図 2-8 に示すが、インドネシア全国の外貿貨物量は 2030 年には 944,867,000 トンで 2009 年の 1.74 倍、内貿貨物量は 1,199.340 トンと 200 年の 2.82 倍と予測されている。外貿コンテナは 4.82 倍、内貿コンテナは 6.74 倍と大きな伸びが見込まれている。



出典： DRAFT NATIONAL PORT MASTER PLAN DECREE Technical Report: Australian Aid, March 2012

図 5.1-8 港湾貨物の将来需要予測値

5.2. 港湾関連手続の現状

5.2.1. 港湾関連手続の法的枠組

(1) 概要

インドネシア国の法律では、船舶の港湾関連手続は、関係する海事、港湾、関税、出入国管理、検疫の法令に個別に規定されている。FAL 条約に関して、インドネシア政府は 2002 年 7 月 3 日付大統領令により、FAL 条約(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic,1965) を批准した。その後 DGST は国の関係機関による委員会を設置しようとしたが、関係機関との調整が図られずに終わっている。

(2) 関係する法令

港湾手続に係るインドネシア国の主な法令には、港湾の保安、港湾の秩序の維持、船舶の安全、海運の管理、通関・入国管理・検疫にかかるものがある。これらの主な法令を表 5.2-1 に示す。

表 5.2-1 港湾手続に係る主な法令

On FAL Convention
Presidential Decree N0 51/2002
On Duties of Harbor Master

Law No.17-2008 on Shipping
On ISPS code
Decision of Ministry of Transportation No.KM33-2003 on Implementation of Amendment to SOLAS 1974 concerning International Ships and Port Facility Security/ ISPS CODE in Indonesian Region
Presidential Decision No,65-1980 on Ratification of SOLAS
Governmental Regulation No.61-2009 on Port
On Procedures at Port Entry
Decision of Ministry of Transportation No.KM33-2001 on Implementation and Operation Sea Transport
Decision of Ministry of Transportation No.KM21-2007 on System and Procedure for Ship Services, Goods and Passenger on the Sea Ports Implemented by the Technical Unit(UPT) Port Office
On Procedures at Departure from Ports
Decision of Ministry of Transportation No.KM01-2010 on Procedure of Issuance of Port Clearance
Decision of DGST No.U14-11/17/13/ODIN on Guidelines for Printing, Filling and Reporting Letter of Sailing Approval
On CIQ clearance
Law No.10-1995 on Customs and Law No.17-2006 on Amendment of LawNo.10-1995 on Customs
Regulation of DGCE (Director General of Customs and Excise) No.P-12/BC-2006 on Operation of Electronic Data Interchange (EDI) Service Center in the Framework of Forwarding Arrival Plan of Carriers (RKSP), Inward Manifest & Outward Manifest
Law No.6-2011 on Immigration
Law No.1-1962 on Quarantine on the Sea

Source:Study team

1) 港長の業務

海事法(Law No.17-2008 on Shipping)においては Harbor Master の業務(to perform sailing safety and security function) に関し、第 210 条に入港手続、第 219 条に出港手続について規定している。その他の業務として、ISPS コードに関する規定、航行記録の書面受理、税関、入国管理、検疫その他の政府機関の業務について調整などに関する規定が港湾手続に関連する条項として含まれている。

ボックス 5.2-1 海事法における港湾関連手続の規定

第 210 条：航海の安全と安心のために、港長を置く

第211条：港長は、航海の安全と保安に関する管理と法執行を目的として、関税、出入国管理、検疫その他の政府機関の業務について調整する権限を有す

第 212 条：国際条約に定められた港湾の安全と保安に関する規定を執行するために、港長は港湾保安委員会（PSC）の役割を担う

第 213 条(入港時の手続)：船主、運航者または船長は船舶の港湾への到着を港長に通報しなければならない。入港する船舶は検査のため船舶に係る所要の通知、書類、情報を入港時速やかに港長に提出する。検査の後、港長はこれらの船舶に係る通知、書類、情報を保管し、出港許可証の発行時にこれを返却する。

第 214 条：船長は大臣の規定する書式において船舶の記録に署名して、これを港長に提出

する。

第 219 条(出港時の手続)：出港する船舶は港長の発行する出港許可証を入手しなければならない。この出港許可証の発行後 24 時間以内に船舶が出港しなかった場合には、許可の効力を失う。

2) ISPA コードについて

インドネシア国は大統領令 No.65-1980 をもって SOLAS 条約を批准しており、2002 年の条約改正（港湾関連施設の保安対策や外航船と国際港湾が順守すべき国際規則など）については、運輸大臣決定 No.KM33-2003 により ISPS コード (International Ships and Port facility Security Code) に基づく国内行政が執行されている。

ISPS コードに関しては、DGST が ISPS コードに規定される責任機関として指名されている。DGST は入港 1 週間前に International Ship Security Certificate (ISSC) のコピーの提出を求めており、一方、PELINDO に対する入港事前登録にあたってはそのコピーの提示が求められる。

同条約が求める入港 24 時間前の事前通報については、港湾に関する政府規則 No.61-2009 に港長への提出に関する規定があり、船舶代理店は Pre-Arrival Notification of Ship Security (PANS) を提出する。

また、出港許可の発行に係る手続においても港長による確認事項として ISSC の提示が必要とされている。

3) 入港時の手続

インドネシア国の港湾に入港する外国船舶は、その都度 DGST が発行する外国船入港許可証 PKKA (Notification of Foreign Ship Agency) を入手しなければならない。PKKA に関する規則は、運輸省決定 No.KM33-2001 “海上輸送の運営と実施” に規定されている。

入港及び荷役作業も含めた港湾手続は運輸省決定 No.KM21-2007 “港湾事務所による船舶、貨物及び旅客のためのサービスの実施に係る制度と手続” に規定されている。2008 年海事法の施行以降もこの規定の改定がなされていない。これは、新しい海事法の下で港湾庁と港長の業務に関する規程について、すべてが整備されていないことによると考えられる。

No.KM21-2007 の規定の概要は次のとおりである。

内航船の入港

- ・ 船長は、入港 24 時間前にテレグラムなどにより、入港について港湾事務所（港湾庁と港長の両者）及び所定の官署に連絡する。なお、24 時間未満の航海では前港出港時に連絡する。
- ・ 船舶代理店は、入港通知（PKK: Ship arrival Notification）、入港時のパイロット/タグ/荷役サ

ービス依頼(PPKB: Request for ship and cargo service)及び船舶入出港報告 LK-3(Ship Arrival and Departure Report)、DGST より受理した航行計画(RPT: Rout Pattern Plan)のコピー及びその他の書面のコピーを港湾事務所に提出する。

- ・港湾事務所は書面確認の後、船舶へのサービスを許可する。
- ・荷役業務会社は、荷役業務通知(PKBM: Notification of loading/unloading activity)を港湾事務所に提出し、港湾事務所は荷役作業の安全確認の後、同意書(Note of Agreement)を発行する。

外航船の入港

- ・船長には出港の 24 時間前に港湾事務所及び所定の官署に連絡する。
- ・船舶代理店は、PKK、PPKB、LK-3 その他所定の書類及び DGST が発行する外国船籍船入港許可証(PKKA: Notification of Foreign Ship Agency)のコピーを港湾事務所に提出するとともに CIQ 官署に必要な書類のコピーを提出する。
- ・港湾事務所は CIQ 官署と連携して書面確認の後、船舶へのサービス許可を出す。
- ・荷役業務会社は PKBM を港湾事務所に提出し、港湾事務所は荷役作業の安全確認の後、同意書(Note of Agreement)を発行する。

この規定においては、港湾荷役作業の安全管理のために荷役作業の許可は港湾事務所が発行することになっているが、実際の手続業務では PELINDO に提出されている。2008 年海事法の施行により、PELINDO はターミナルオペレーターとしての位置づけとなり、パイロット、タグ及び荷役作業に関する準備の手続は B to B に係る依頼/承諾に係るものとなったが、いわゆる港湾手続として位置付けられているといった特徴がある。

なお、実際の入港手続においては LK-3 及び RPT など他の書類と重複する書類については、簡略化が行われているとのことである。

4) 出港手続に係る法令

出港手続に関する事項は手続書類の様式も含め、運輸省決定 No.KM01-2010 “出港許可証の発行手続”に規定されている。第 3 条において、港湾サービスの支払証明、ナビゲーションサービスの支払証明、税関の許可、出国許可、検疫許可、動植物検疫許可の提出が規定されている。なお、これらの書類は港長事務所に設置されているワンストップ・サービスカウンターに提出するか、INSW の INAPORTNET を介して電子的に送信してもよいとされている。

この規定の主要部分をボックス 5.2-2 に示す。また、DGST 決定 No.U14-11/17/13/ODIN “出港許可証の発行に関するガイドライン”に、より詳細な規定がある。

ボックス 5.2-2 出港手続に係る規定

No.KM01-2010

第 3 条：出港許可証を得るために、船社/運航者は Annex1 の様式による書面に必要書類を添付して、港長に提出する。

第 4 条：申請に基づいて船舶検査官は書面及び実地検査を実施する。

第 5 条：書面検査は Annex3 のチェックリストにより実施し、これに合格した後に実地検査を行う。合格しない場合、Annex4 の書面を発行する。

第 6 条：実地検査は Annex5 のチェックリストにより実施し、合格しない場合 Annex6 の書面を発行する。

第 7 条：船舶検査を受けて港長の発行する出港許可証の様式は Annex 7 による。出港許可証の有効性は出港時刻の 24 時間以内とし、1 回のみ有効である。

第 10 条：出港許可証の免除は、港内移動、緊急事態による停泊、一時的退避などの場合であり、免除承認証は Annex8 様式による。

第 11 条：出港予定を 24 時間以上超えている場合、航行の安全を阻害する場合など、港長は出港許可証の取消を Annex 9 様式により行う。

第 12 条：DGST はこの規定の実施に係る技術的事項を別にガイダンスとして定める。

5) CIQ にかかる法令

税関

税関に係る事前の手続は、法律 No.10-1995 “税関法” とそれを改正した法律 No.17-2006 “法律 No.10-1995 税関法の改正” に基づく、到着通知 RKSP (Arrival Plan of Carriers) と輸入マニフェスト、輸出マニフェストの提出、承認である。それぞれ FAL 様式の一般申告書と貨物申告書に当たる。また、船舶入港時の乗船検査による手続として、船用品申告書、船舶保税品申告書、乗組員携帯品申告書、貯蔵薬物リスト、貯蔵麻酔薬/睡眠薬リスト、ニルリストの授受、検査である。

事前手続の電子化については、税関規則 No.P-12/BC-2006 “RKSP、輸入マニフェスト及び輸出マニフェスト授受のための EDI サービスセンターの運営” に規定されている。

出入国管理

出入国管理に係る手続は法律 No.6-2011 “出入国法” に規定されている。同法第 18 条によれば、運航者は入出港に先立って、運航計画、乗客名簿、乗員名簿を書面により、あるいは電子的に提出することとなっている。これらは FAL 様式の一般申告書、旅客名簿及び乗組員名簿に相当する。

検疫

検疫に係る手続は法律 No.1-1962 “海上検疫法” に規定されている。これによれば、船長は船上で明告書を提出すると規定されているが、この規定は非常に古く、後述するように実際には入港前に船舶代理店が明告書と乗客名簿、乗組員名簿を提出する。入港時に検疫官が乗船し、検査の

後、船長は健康証明書を受取る。

5.2.2. 港湾関連手続の関係機関

(1) 概説

港湾関連手続を担当する国の官庁は、DGST、港湾庁、港長、税関、出入国管理及び検疫機関である。さらに動物検疫と植物検疫を担当する農業検疫所（農業省）及び魚類検疫を担当する魚類検疫及び監視庁（海事及び漁業省）がある。

新しい海事法の施行以降ターミナルオペレーターとなっている PELINDO は、今もって港湾手続と密接な関係を有している。PELINDO は INAPORTNET の運用に重要な役割を有しており、タンジュンプリオク港における電子申請の実現において PELINDO の参加は不可欠のものである。

表 5.2-2 港湾手続に関係する国の官庁

Agency	Ministry	Main Task at Ports
DGST	Ministry of Transportation	Administrative works on maritime, port, safety of navigation and coast guard etc.
Port Authority*		Port management
Harbormaster*		Securing security and safety on ports
General Derectarate of Customs and Excise	Ministry of Finance	Supervision of Import cargo and collection of customs duties
Directorate General of Immigration	Ministry of Law and Human Rights	Passport control
Port Health Office	Ministry of Health	Quarantine inspection
Agricultural Quarantine Agency	Ministry of Agriculture	Plant and animal quarantine inspection
Fish Quarantine and Inspection Agency	Ministry of Maritime Affairs and Fisheries	Fish quarantine inspection

*The former ADPEL (Port Administration) was divided into Port Authority and Harbormaster.

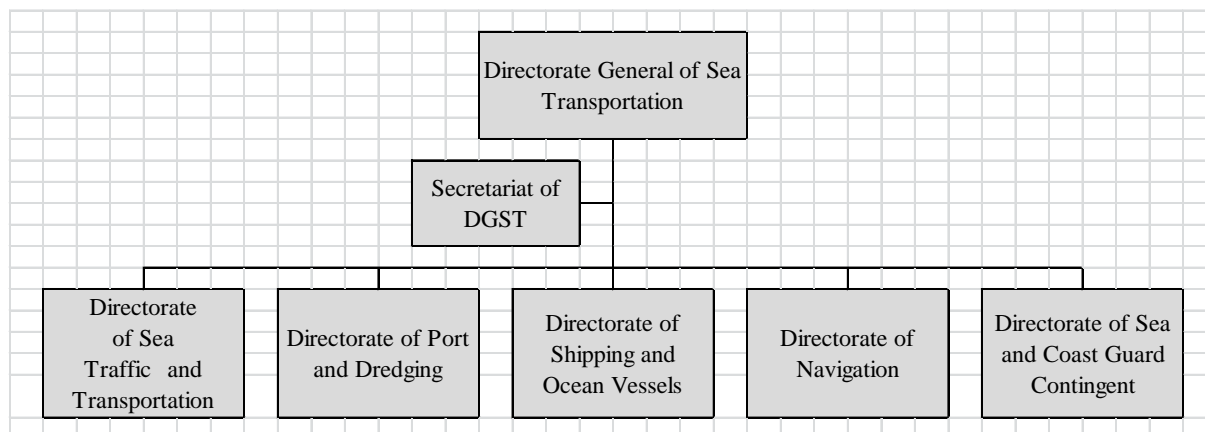
Source: Study Team

(2) DGST、海運・海上交通局

DGST は運輸省に属し、海事、港湾、船舶、海上保安などの行政を担当する組織である。組織機構を図 3.2-1 に示す。港湾手続に関しては、海運・海上交通局が担当し、電子化については IT 部門が担務している。

DGST は入港の 1 週間前に提出が義務付けられている PKKA (Permission of Foreign Ship Agency) を発行する。外国籍船舶がインドネシアの港湾に入港する際にはこの PKKA を取得する必要があることが、運輸省規則 No.KM33-2001 “海上輸送の実施” において規定されている。

また、この入港 1 週間前の手続の際には船舶保安証書 International Ship Security Certificate (ISSC) のコピーも DGST に提出することとなっている。



出典：アセスメント報告書、2011DGST

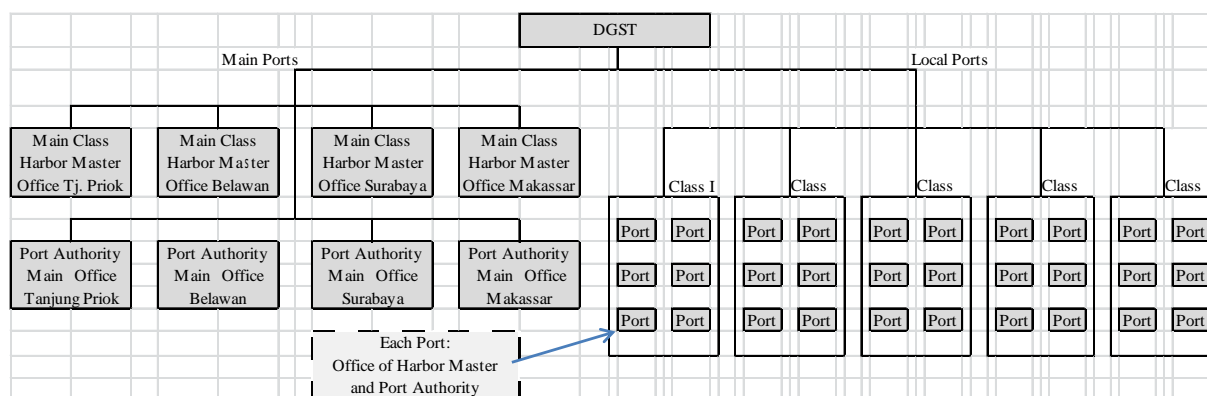
図 5.2-1 DGST、海運・海上交通局の組織

(3) 港湾庁

2008 年の海運法により、インドネシア港湾建設局(PELINDO)が運営する商業港湾については、DGST の地方港湾行政機関である ADPEL(Port Administration Office)を港湾庁と港長に分割し、港湾庁が港湾管理を行うこととなった。港湾庁の組織と業務は運輸省決定 No.KM63-2010 に規定されている。港湾庁は諸規則の整備、港湾計画、港湾開発、施設管理、事業開発などの業務を行う。しかしながら、現在も港湾料金の設定及び徴収などこれまで PELINDO が行ってきた業務で港湾庁に移管されていないものもある。

インドネシア国内の主要港湾は四つの港湾庁によって管轄されている。この区域分割は PELINDO ~ の区域と同じである。なお、DGST 直轄の地方港湾の管理主体は従来のとおり ADPEL (Port Administration Office) で、ADPEL は PA と HM の両業務を担当している。つまり、2008 年海運法以前の行政組織がそのまま残っている。なお、各 ADPEL からはその区域を担当する港湾庁に定期的に行政報告が挙げられている。また、港湾庁は DGST に対し定期的に報告をしている。

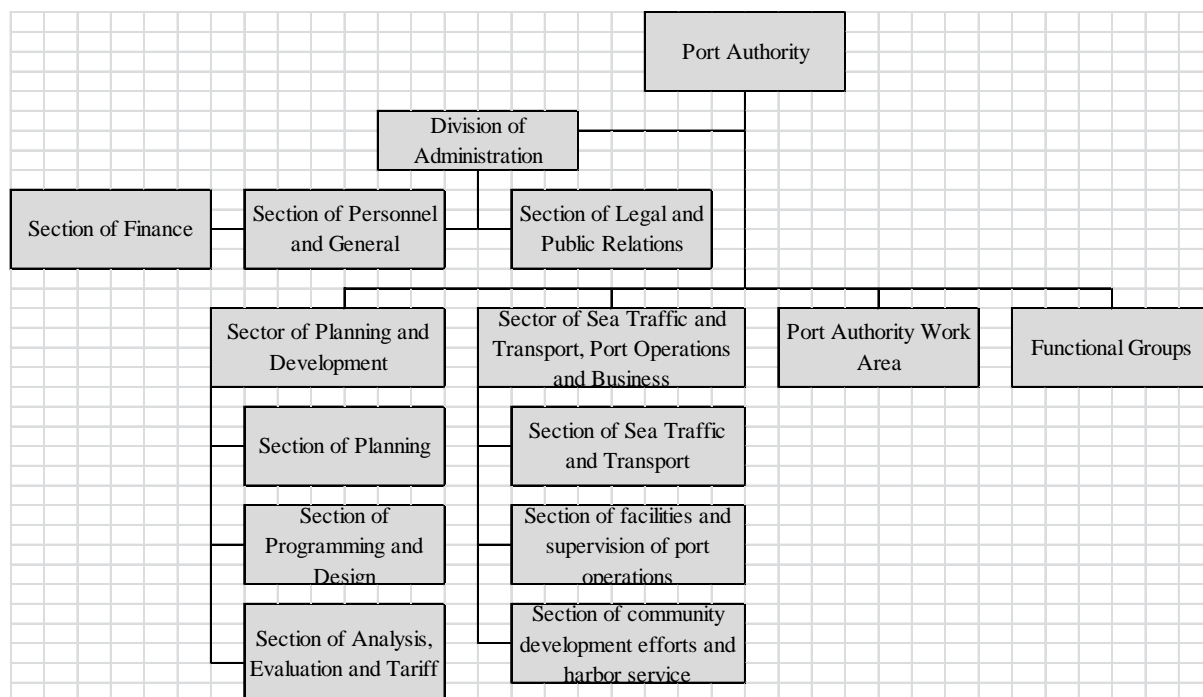
PA の組織図、管轄の地方港湾などを図 5.2-2 に示す。



Source: Study Trem

図 5.2-2 DGST 地方機関の組織図

港湾庁は港湾手続として、施設管理者に関わる手続を担当することとなっている。しかしながら、業務の移管が十分に進捗していないこともあり、該当する手続のほとんどは従来どおり PELINDO が施設運営の一環として実施している。



Source: Decision of MOT No. KM63/2010

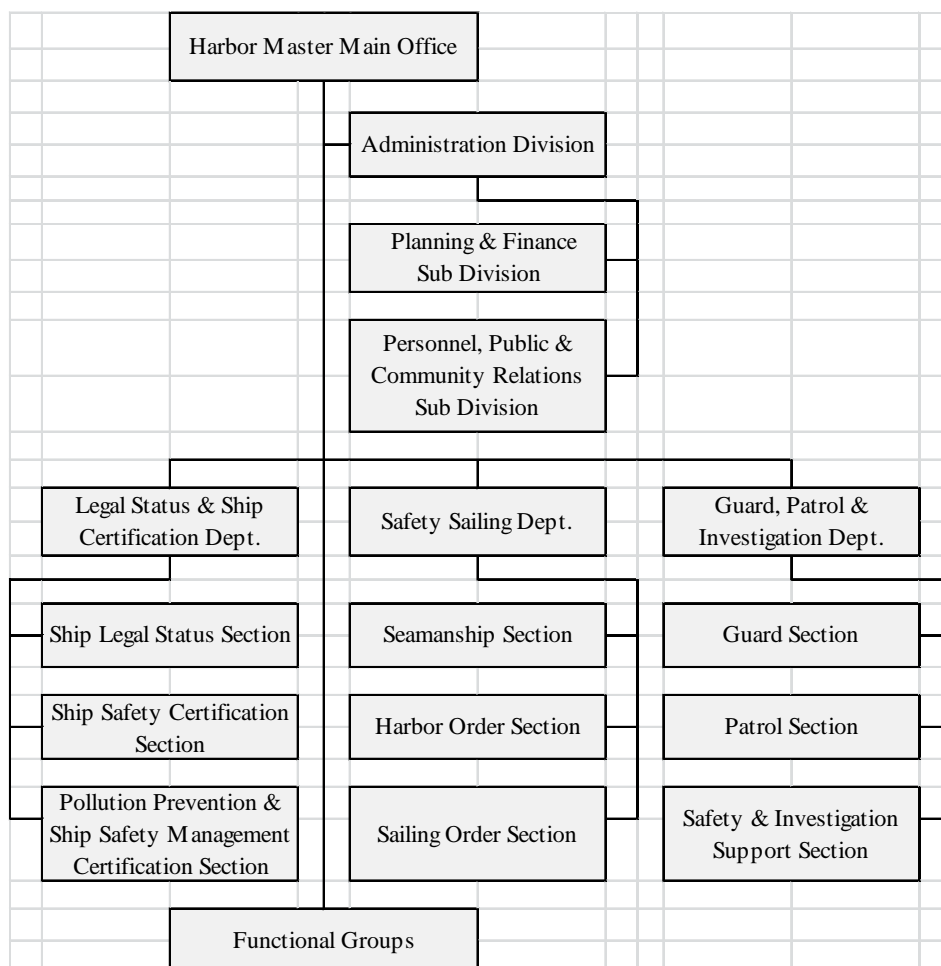
図 5.2-3 港湾庁の組織

(4) 港長

港長は港湾の保安と安全の維持を担当する。この業務はこれまでの ADPEL の業務で業務はそのまま引継がれている。主要港湾に設置されている港長の組織は図 3.2-3 となっている。港

湾手続に関しては、港長は港湾の安全/保安、船舶の航行安全を確保に関する事項を担当する。

入港時には一般申告書を受理するとともに、船舶関係証書類を確認の上、出港までの間それら書類を保管する。出港時には、船舶検査及び SOLAS 条約に係る船舶保安省証の確認を行い、最終的に出港許可証を発行する。これらの業務は耐航海及び船員管理部門が担当している。

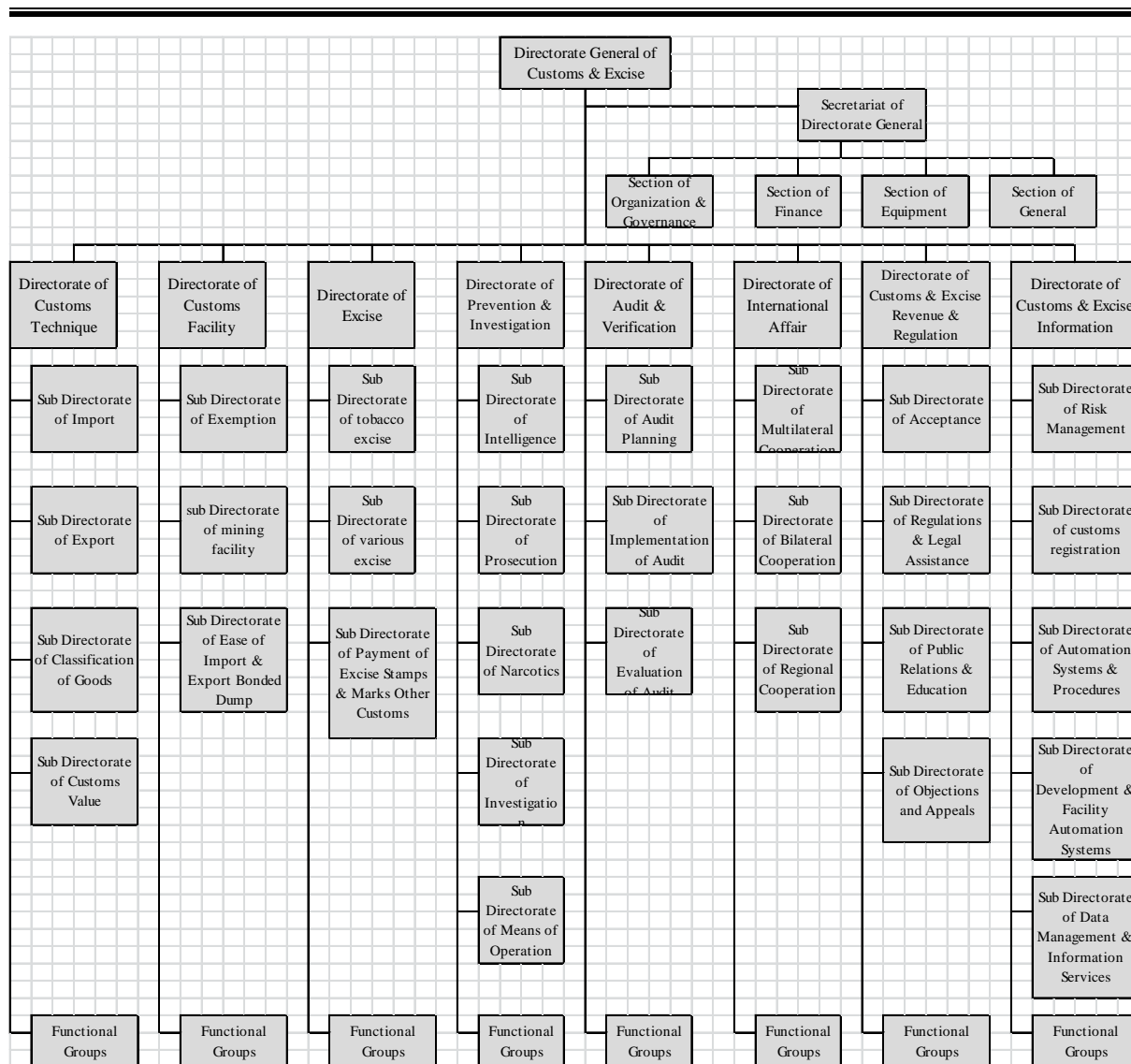


Source: Decision of MOT No. KM64/2010

図 5.2-4 主要港長の組織

(5) 税関総局

税関総局は財務省の組織で、税関業務を担当する。その組織を図 3.2-5 に示す。税関情報局は税関の情報システムの開発、維持管理を担当する。



Source: Regulation of MOF No.184/PMK.01/2010

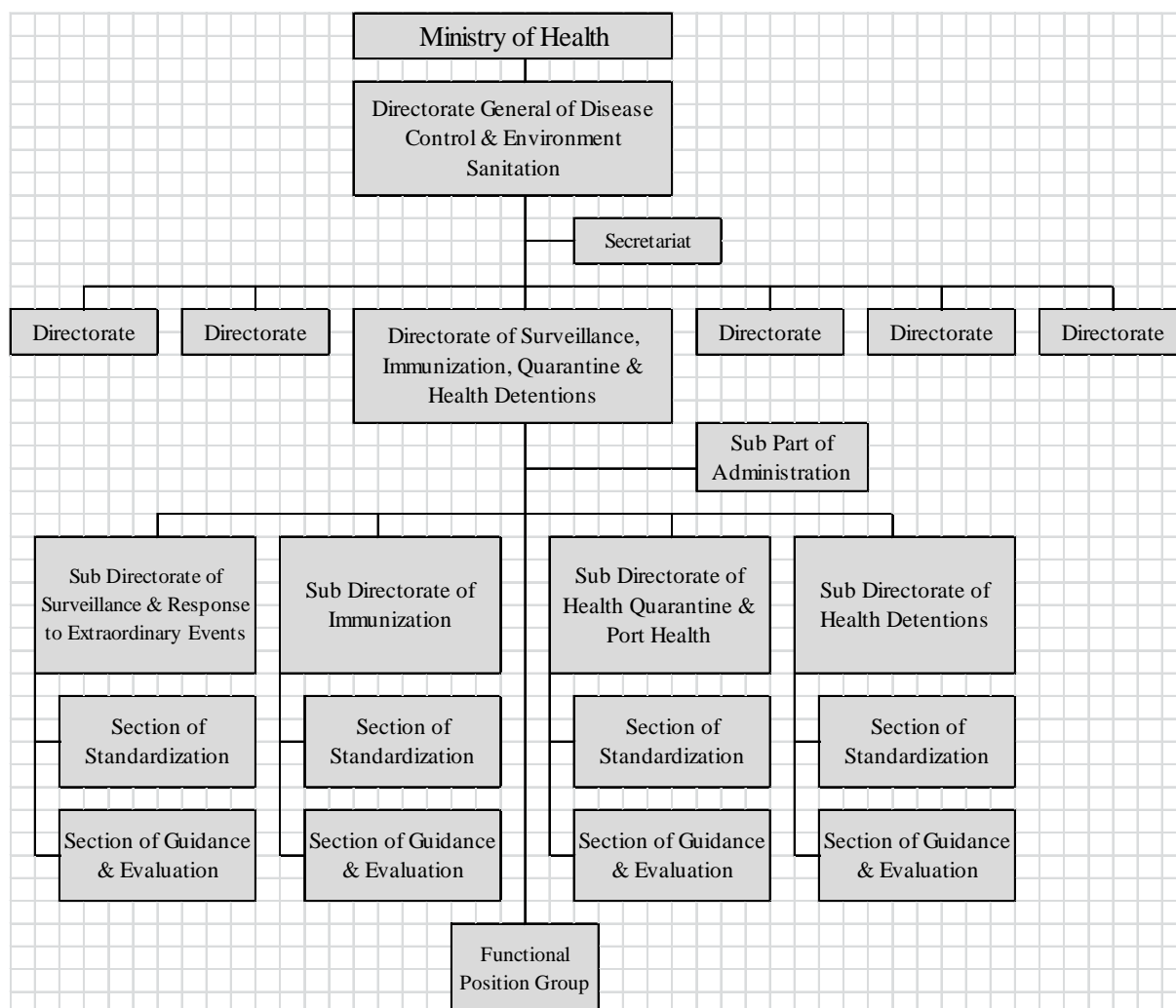
図 5.2-5 税関総局の組織

(6) 出入国管理総局

出入国管理総局は法律人権省に属し、パスポート管理の業務を担当する。その機構は、総務局、旅行書類・旅券・出入国管理設備局、出入国監視・執行局、国境・国際協力局、出入国管理局、入国滞在承認局及び出入国情報システム局から構成されている。

(7) 監視・予防・検疫及び拘留局

監視・予防・検疫及び拘留局は、厚生省に属し、港湾での検疫検査を担当する。この組織図を図 5.2-6 に示す。



Source: Regulation of MOH No.1144/MENKES/PER/8-2010

図 5.2-6 監視・予防・検疫及び拘留局の組織

(8) その他の関係機関

農業検疫庁は農業省に属し、動物と植物検疫を担当する。魚類検疫・検査庁は海事及び漁業省に属し、魚類検疫を担当する。

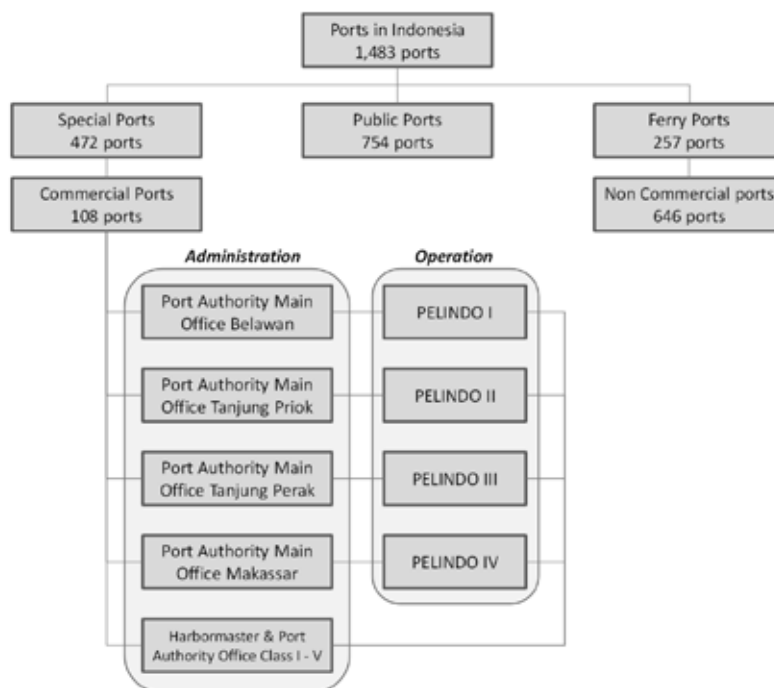
(9) PELINDO

1) 沿革と事業概要

PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) はインドネシア国の主要商業港の運営を行なう国営企業体である。PELINDO には地域ごとに独立した 4 つの国営企業体、PT Pelabuhan Indonesia I から IV が設立されている。PELINDO 4 社は、1991 年の政令 PP No.56 から No.59 に基づき、それまでの公益企業 (Perusahaan Umum, 略称 PERUM) から有限責任の会社 (Persahaan Perseroan, 略称

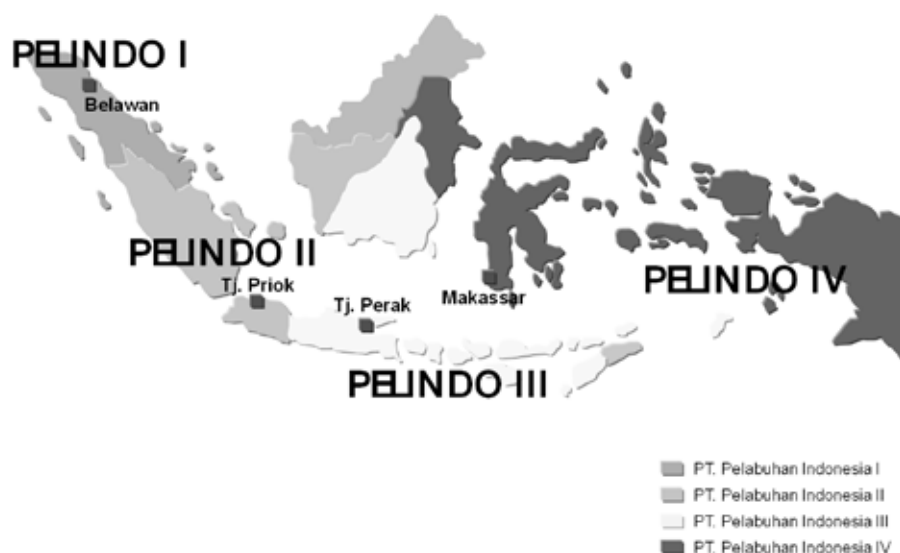
PERSERO) に変更する形で 1992 年に設立された。

一方、商業港の管理については、2012 年の運輸省令 KM No.34 と No.36 により ベラワン、タンジュンプリオク、タンジュンペラク、マカッサルの 4 大港については Port Authority Main Offices が、その他の商業港については Harbormaster & Port Authority Offices Class I~V が、それぞれ責任を負うことが定められている。下図 5.2-7 に インドネシア国の港湾の分類と商業港における PELINDO と港湾管理者の関係を、図 5.2-8 に各 PELINDO の管轄地域と本部の場所を示す。



出典：PELINDO IV 資料を基に調査団作成

図 5.2-7 インドネシア国港湾の分類 (2011 年 11 月現在)



出典：PELINDO III

図 5.2-8 各 PELINDO の管轄地域と本部

2) 2008 年新海運法の下での制度改革

2008 年の改正海運法 UU No.17 によりインドネシア国の港湾における PELINDO の独占体制は終わりを告げる事となった。旧海運法のもとでは国有企業である PELINDO が主要商業港の管理と運営という 2 つの機能を併せ持っていたが、新海運法により、施行から 3 年経過時点で PELINDO は港湾管理者としての機能を失い、また港湾運営においても独占的地位がなくなる旨の制度改革が行われた。

3) 主要経営指標

表 5.2-3 は PELINDO I~IV の 2010 年の年次報告書から抜粋した事業規模、財務指標、取扱実績を示す。PELINDO 4 社は合計で 7.8 兆ルピアの収益と 2.2 兆ルピアの税引後利益を計上し、24 万隻の寄港船と、コンテナ 10.7 百万 TEU を含む 4 億 2 千万トンの貨物と 15 百万人の船客を取扱っている。4 社のうち財務上最大の実績を挙げているのは PELINDO II であり、4 社合計収益の 38.9%、税引後純利益の 57.0%を稼いでいる。

表 5.2-3 PELINDO I～IV の 2010 年の主要経営指標

Item	Unit	PELINDO I	PELINDO II	PELINDO III	PELINDO IV	Total
Number of ports under jurisdiction	-	21	22	43	22	108
Number of employees	-	1,260	2,518	2,181	1,279	7,238
Capital as of Dec.31, 2010	million Rupiah	1,265,279	4,000,000	3,421,945	350,625	9,037,849
Total assets as of Dec.31, 2012	million Rupiah	2,005,180	7,735,810	4,888,665	1,696,715	16,326,370
Revenus in 2010	million Rupiah	998,429	3,017,100	2,859,237	889,141	7,763,907
Net Profit in 2010	million Rupiah	138,667	1,256,180	566,043	244,833	2,205,723
Number of ship calls in 2010	-	61,679	50,147	68,963	59,464	240,253
GT of ships called in 2010	-	139,953,211	171,669,854	228,180,391	266,985,831	806,789,287
Total volume of cargoes handled in 2010	metric tons (Pelindo I ,II, III), revenue tons (Pelindo IV)	78,439,809	117,720,203	103,830,393	119,630,085	419,620,490
Container throughput in 2010	TEUs	1,111,398	5,109,090	3,244,829	1,204,204	10,669,521
Number of passegers handled in 2010	-	5,019,908	1,428,654	3,145,773	5,839,046	15,433,381

出典：PELINDO I～IV の 2010 年度年報

(10) PELINDO II (IPC)

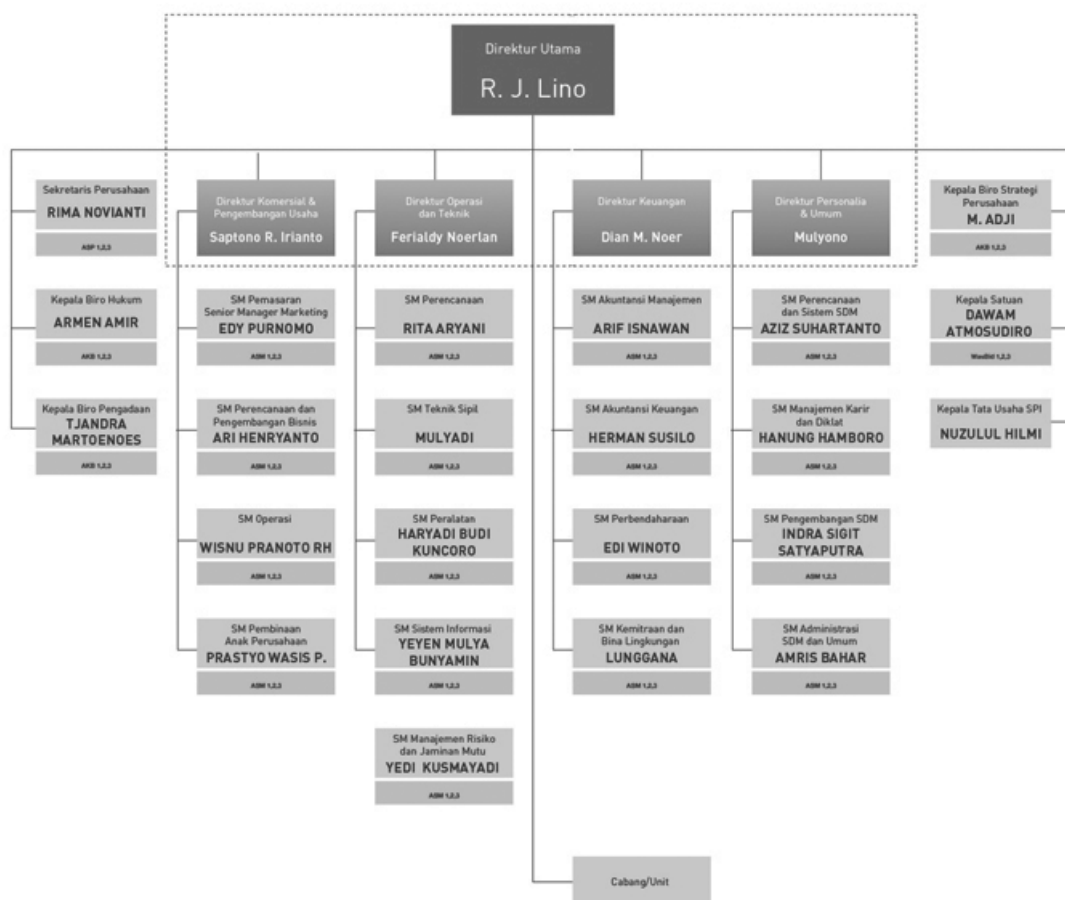
1) 組織と機能

PELINDO II は本部をジャカルタに置き、10 州に 12 の支店を置く。支店の場所は、西スマトラ州 Teluk Bayur 港、ジャンビ州 Jambi 港、南スマトラ州 Boom Baru 港（パレンバン）、ブンクル州 Bengkulu 港、ランプン州 Panjang 港、バンカ・プリトゥン州 Tanjung Pandan 港・Balam 港、バンテン州 Banten 港、ジャカルタ首都特別州タンジュンプリオク港・Sunda Kelapa 港、西ジャワ州 Cirebon 港、西カリマンタン州 Pontianak 港である。2012 年 2 月に従来の略称 PELINDO II を「IPC」に改め、新しいブランド名とした。

同社は系列に子会社 3 社、関係会社 1 社、付属の事業体 2 つ、共同運営 1 つを有している。子会社は PT Rumah Sakit Pelabuhan、PT Multi Terminal Indonesia、PT EDI Indonesia で、関係会社は PT Jakarta International Container Terminal (JICT)、付属事業体は Tanjung Priok Car Terminal (TPT) と Port Training Centre、共同運営は Terminal Petikemas Koja (TPK Koja) である。

同社が 51% の株式を保有する PT EDI Indonesia は、輸出入通関や輸入/輸出 マニフェスト等税関の EDI システムをはじめ、初期における INAPORTNET 開発も手掛けるなど、インドネシア国の B to G 手続の EDI 化に大きく貢献した。また、近年アジア各国の EDI システムの標準化を推進する民間団体 Pan Asian e-Commerce Alliance (PAA) にインドネシア国の代表企業として加盟した。

PELINDO II はターミナル・オペレーション、タグ、倉庫などの分野で民間企業と提携を結んでいるほか、不動産・ビルなど港湾付属施設の賃貸業も手掛けている。



出典：PELINDO II ウェブサイト

図 5.2-9 PELINDO II の組織図

2) 港湾関連手続

現行の PELINDO II に関連する港湾手続は、行政手続（B to B）ではなく、岸壁の割当て、パイロット、タグ、綱取り、荷役など B to B の範疇に属するものである。

5.2.3. 申請者および港湾利用者

(1) 船舶代理店

1) 船舶代理店の業務

船舶代理店の資格認定

2008 年の海運法 UU No.17 では、船舶代理店は General Agent と呼ばれ、第 1 条で以下のとおり定義されている：

「General Agent とは国内の海運会社（national shipping companies）または国内の会社（national companies）で、船舶の代理店業務を行うために設立され、外国の海運会社の指名を受けて彼らの船舶がインドネシア国内に滞在する間の諸手配を行う者を意味する」

同法の第 11 条では、外国船社は国内の会社を彼らの general agent として指名しなければならない。彼らが継続的に海運の活動を行う場合には彼らのインドネシア国における駐在員を指名することができる、と規定している。

「国内の会社」に関する明確な定義はないものの、第 27 条にはインドネシア国内の水域（海上、河川、湖沼、フェリー）における輸送活動はインドネシア国の個人または法人でなければならず、そのための事業免許を取得しなければならない、と規定している。第 28 条では、州間または国際海上輸送の免許は運輸省が発行し、州内の輸送免許は地方自治体が発行する、と規定している。第 29 条には、免許を付与する条件として最小限 175 総トンのインドネシア国籍の船舶を 1 隻所有していることが定められている。免許付与の手続については 2001 年の運輸大臣規則 KM33 第 21 条に詳細が定められている。運輸省が発行する海運事業免許には、公共の海運業を対象とする SIUPAL と、特定の荷主のための海運事業を対象とする SIOPSUS がある。

「国内の海運会社」は同法で「インドネシア国に登記した海上輸送会社（Indonesian national shipping company）で、インドネシア国内海域または海外との間の海上輸送を行うもの、と定義している。同法第 29 条では、「国内の海運会社」は外国資本とのジョイントベンチャーでも構わないが、最小限 5,000 総トンの堪航性のあるインドネシア国籍船を 1 隻以上所有していることが条件となる。また、2007 年の大統領規則 No.111 では、海運の事業分野において外国資本がジョイントベンチャーの株式を保有する場合最大 49% に制限する旨規定されている。国内の海運会社も 2001 年の運輸大臣規則 KM33 第 21 条に従って運輸省の免許 SIUPAL または SIOPSUS を取得しなければならない。

2001 年の規則 KM33 施行以来、約 2,200 社に SIUPAL または SIOPSUS が付与されている（DGST のウェブサイトによる）。

なお、カボタージュの原則については、同法第 8 条に「外国の船舶がインドネシア国海域内の島嶼間及び港湾間において船客および貨物の輸送を行うことを禁ずる」と規定され、施行後 3 年後から効力を生ずるとされている。

業務範囲

船舶代理店の業務・責任範囲と報酬は、起用者（船舶の運航会社または所有者）と締結する代理店契約によって取り決められる。これは特に定期船事業において一般的に行われている。多くの場合起用者は自身の代理である代理店が行った行為に対して法的責任を負う。

船舶代理店の業務はそのサービスの提供先により異なる（定期船/不定期船、船舶の運航者/所有者など）。例えば、貨物の集荷や船積み前の追い出しは定期船に特有の業務であって不定期船では見られない。また船舶の修理のための諸手配は船舶所有者の代理店としての業務であって運航船

社代理店の業務ではない。このように船舶代理店には、港湾代理店や定期船代理店などのいくつかのカテゴリーがある。港湾代理店とは、定期船運航船社のある特定の寄港地の利益代表者である。港湾代理店の業務は以下のように要約できる：

- ・ 寄港船のバース確保
- ・ パイロット、タグ、綱取りの手配
- ・ 入出港書類の作成
- ・ 港湾当局や関連機関との交渉
- ・ 船長の港湾当局との交渉の支援
- ・ 船用品の補給手配
- ・ 補油の手配
- ・ 船舶修理の手配
- ・ 船舶運航会社・所有者の指示の船長への伝達
- ・ 積/揚荷役やその他貨物取扱いに関するターミナルオペレーターや荷役業者との調整
- ・ 貨物に関する荷主・フォワーダー・トラック業者との交渉
- ・ 集荷

これらのサービスに対し、港湾代理店は起用者から報酬（代理店料）を受け取る。また、代理店によっては自身の業務の一部を他社（サブ・エージェント）に外部委託する場合がある。

2) 港湾利用者の意見

リーマンショックからユーロ危機を経て海運業界の不況が長期化する中、各船社は代理店料を含む運航コストの管理を一層強化しつつある。インドネシア国の船舶代理店各社は、起用者側から代理店料引き下げを求められ、現地法人の場合には本社からの人件費引き下げに関する強い圧力を受けている。こうした状況下、インドネシア国政府がイニシアティブをとって港湾関連手続の簡略化や EDI システム導入を推進することは、インドネシア国の船舶代理店各社およびその起用者や本社にとっても歓迎すべきことと考えられる。

また、手続の簡略化・EDI 化はインドネシア国の輸出入者にとっても便益をもたらすと考えられる。インドネシア国の海運セクターにおける合理化は、長期的にはインドネシア国の輸出入者の国際貿易における競争力を高めるのにつながる。すなわち、ある港湾において代理店コストを含む総コストが低減できれば、その港に寄港する船が増え、このことが荷主の海上輸送サービスに関する選択肢の増加に寄与し、ひいては当該港発着貨物の海上運賃率の引き下げにつながるからである。

5.2.4. 法的港湾手続

外航船がインドネシアの港湾に入出港する場合には、一般的に、入港の 15 日以内、24 時間以内及び出港の 24 時間以内に手続きをする必要がある。表 5.2-4 にこの手続きを示す。

表 5.2-4 港湾手続の手順

within 15 days before arrival	
DGST	Shipping agents shall submit Report of Foreign Vessel Operation (PKKA) with the proof of general agency agreement or evidence of agency designation letter, a copy of Crew List, Tonnage Certificate. Decision of MOT No.KM.33-2001 on Implementation and Operation of Sea Transport: Article 50
within 24 hours before arrival	
ADPEL	Ship master shall notify the plan of arrival. Decision of MOT No.KM21-2007 on System & Procedures for Ship Services, Goods and Passenger on Sea Ports Implemented by Technical Unit (UPT) Port Office: Article 11
ADPEL	Shipping agents shall submit a copy of PPKB with PKK, LK-3, a copy of manifest (or lading documents) , a copy of PKKA and a copy of RPT Decision of MOT No.KM21-2007 on System & Procedure for Ship Services, Goods and Passenger on Sea Ports Implemented by Technical Unit (UPT) Port Office: Article 12
CIQ	Shipping agents shall submit a copy of PPKB. Decision of MOT No.KM21-2007 on System & Procedure for Ship Services, Goods and Passenger on Sea Ports implemented by Technical Unit (UPT) Port Office: Article 12
Immigration	Prior to the arrival, ships are required to notify plan of arrival to the immigration office. Law No.6-2011 on Immigration: Article 18
Customs	Carriers shall notify the arrival plan of the transportation of goods to the customs office before at least 24 hours from the arrival, with the list of goods in the manifest. Law No.17-2006 on Amendment of Customs Law No.10-1995: Article 7A
On board	
Quarantine	Shipmaster shall provide; A. maritime health declaration, B. information of rat free/ rat free policies, C. vaccination certificate, D. medical book stipulated by Ministry of Health (for Indonesian ships) Law No.1-1962 on Quarantine on the Sea:Article 27
Immigration	Shipmaster shall submit Passenger List/Crew List with his sign to the Immigration Officer. Law No.6-2011 on Immigration: Article 18
Customs	Shipmaster shall submit such documents as Ship's Store Declaration, Crew's Effects Declaration, Medicine List, Narcotic List, Nil List and others.
Harbor Master	Shipmaster shall submit documents such as General Declaration and certificates.
within 24 hours before departure	
Customs	Carriers shall submit the customs declaration with the list of goods in the manifest Law No.17-2006 on Amendment of Customs Law No.10-1995: Article 9A
Immigration	Prior to the departure, ships are required to notify plan of departure to the immigration office. Law No.6-2011 on Immigration: Article 18
Harbor Master	Shipping agents shall submit Letter of Approval Port Clearance with Sailing Master Declaration , proof of payment of port services, proof of payment of navigation services, clearance of Customs and Excise, Immigration, Health quarantine, Animal and Plant quarantine. Decision of MOT No.KM01-2010 on Procedure of Issuance of Sailing Approval Letter (Port Clearance): Article 3

5.3. 港湾手続システム

5.3.1. INAPORTNET

(1) 概要

INAPORTNET はインドネシア・ナショナル・シングルウインドウ(INSW)を構成する港湾関連のシステムとして開発されたものである。そのため、最終的には貿易・輸出入・港湾関連の申請手続全ての電子化を目指し、B to G のみでなく B to B の間の情報のやり取りも対象とするシステムである。

INAPORTNET の開発責任機関は DGST で、政府が INSW への取組を開始した 2006 年に開発に着手し、現在に至っている。このシステムは、それまでに PELINDO-II がタンジュンプリオク港の港湾利用を情報化するために開発・利用してきたシステムを基に、INSW の構成システムとして開発(改変)された。この INAPORTNET は、タンジュンプリオク港で先行して検討された後、ベラワン港、タンジュンペラ港及びタンジュンエマス港への導入も検討され、必要なハードウェアやソフトウェア等がこれら 4 港湾に貸与されている。

INAPORTNET のシステム開発は 2007 年以降運輸省予算をもって DGST が行ってきており、システムの所有権は DGST に所属している。一方、その運用は PELINDO が行うこととし、ハードウェア及びソフトウェア等を PELINDO I、II、III に無償で貸与している。システムの維持・保守も含め、運用に関する経費は PELINDO-II が負担する。なお、PELINDO-IV とは調整未了で貸与していない。

INAPORTNET のシステム開発は INSW に関する政府の取組の一環として行われてきているが、タンジュンプリオク港において先行的に検討がなされてきた。具体的にはタンジュンプリオク港湾庁の調整のもとで関係機関が定期的に会合を持つなどして検討が進められてきた。港湾関連手続のための全体業務フローを見直し、港湾関連手続の「標準モデル(Standard Operating Procedure(SOP))」についての関係行政機関の合意(Service Level Agreement(SLA))を図ってきた。SOP には入港時、在港時、出港時の各段階において「必要とされる港湾関連手続」、「申請のタイミンク・期限」、「行政機関の承認・交付行為のための業務処理に要する時間」などが定められている。なお、ここで整理された SOP に対応するためには、国内統一の標準手続制度の整備や様式の統一が必要となり、関連法制度の改正が必要なものもある。このように DGST は INAPORTNET の構築に向け、積極的な取組を始めている。

タンジュンプリオク港における INAPORTNET の利用に関して、2012 年 6 月 21 日に関係行政機関と PELINDO-II とが MOU (Memorandum of Understandings) に署名した。MOU に署名した関係行政機関は、タンジュンプリオク港湾庁、タンジュンプリオク A タイプ税関本庁、タンジュンプリオク本官港長、タンジュンプリオククラス 1 港湾保健所、タンジュンプリオク農業検疫所、魚類品櫃管理・安全ジャカルタ 魚類クラス 1 事務所、タンジュンプリオククラス 1 入国管理事務所の 7 機関である。これに基づき、7 月 1 日より PELINDO-II タンジュンプリオク支店の運用によ

り INAPORTNET がスタートしたとされるが、INAPORTNET を利用した関係行政機関に対する手続は、実際には行われていない。

また、他の港湾における INAPORTNET に関する検討及び取組の状況は不明であるが、タンジュンプリオク港よりも遅れた段階にあると考えられる。

(2) INAPORTNET 開発の経緯

PELINDO-II は 1995 年にタンジュンプリオク港における港湾関連事務の電子化への取組を開始し、1997 年に運用を開始した。その後、2002 年には港湾における貨物流動の円滑化のためのチームを立上げるなど、港湾手続の情報化に取組んできた。そうした中、2006 年に政府がインドネシア・ナショナル・シングル・ウィンドウの開発を決定した。それを受け、DGST はタンジュンプリオク港において PELINDO-II が開発使用してきた上記システムを基に IINSW の一構成システムとして INAPORTNET のシステム開発に着手した。2007 年においては経財省の予算が準備されたが、2008 年以降は運輸省の予算を持って、システム開発や関連施設の整備を進めてきた。その経緯を表 5.3-1 に示す。

表 5.3-1 INAPORTNET 開発の経緯

2007:	
Port	Tanjung Priok Port, DGST HQ
Scope	-Installation of Supporting Facilities (Rooms and Accessories) -Procurement of Hardware, Networking, Software Tools -Development of Applications based on the system developed by PELINDO II
Fund	Ministry of Economy
2008:	
Port	Belawan Port, Tanjung Perak Port, Tanjung Emas Port
Scope	-Installation of Supporting Facilities (Rooms, Accessories and Cabling etc) -Enhancement of Servers, Client-PC -Procurement of Hardware, Software Tools and Network -Development of Applications of the system
Fund	Ministry of Transport
2009	
Port	DGST HQ, Tanjung Priok Port, Belawan Port, Tanjung Perak Port, Tanjung Emas Port
Scope	-Procurement of Supporting facilities of DGST HQ office -Procurement of Hardware, Software and Data Communications Network for Belawan Port, Tanjung Perak Port and Tanjung Emas Port -Procurement Software License -Development of Applications of the system
Fund	Ministry of Transport
2010	
Port	DGST HQ, Tanjung Priok Port, Belawan Port, Tanjung Perak Port, Tanjung Emas Port
Scope	-Procurement of Software License -Development of Applications for Monitoring and Auditing INAPORTNET in DGST office
Fund	Ministry of Transport
2011	
Port	DGST HQ
Scope	-Preparing Blueprint and Roadmap for INAPORTNET Development -Monitoring and Evaluation -Socialization of Blueprint

2) INAPORTNET の対象範囲

INAPORTNET は 8 個のモジュールにより構成される ; これらは RKSP モジュール、PSAD モジュール (申請、受理、決定及び承認、モニタリング)、クルーモジュール、海事申告モジュール、荷役モジュール、マニフェストモジュール、一時記憶モジュール、マスタデータモジュール (シップマスタ、船会社及び船舶明細記録) である。各モジュールの特徴を表 5.3-2 に要約する。

表 5.3-2 各モジュールの特徴

Module	Description	Entry Data Item	Entering Entity	Receiving Entity
RKSP Module	Submission of Arrival Plan of Vessels	Arrival Plan of Vessels	Shipping Line	Related Agencies
	Proposal of Clearance & Ship Service			
PSAD Module	Proposal of Ship Arrival			
	Proposal of Cancellation	PSAD	Shipping Line	Related Agencies
(Proposal of PSAD)	Proposal of Ship Shifting			
	Proposal of Ship Departure			
(Response on PSAD)	Response to the above proposals	Free Pratique	Port Health	Shipping line, Port Operator, Port Administration
		Entry Permit	Immigration	
		Mooring Permit	Quarantine	
		determination of berth etc,	PELONDO	
		SPOG	ADPEL	
		SIB	ADPEL	
		SPBB	ADPEL	
		Report of Ship Arrival	ADPEL	
(Monitoring Progress)	Monitoring Status of responding		Shipping Line, OGA, Port Operator, Port Administration	
Crew Module	Submission of Crew List	Data of ship crew	Shipping line	Immigration
Maritime Declaration Module	Submission of Maritime Declaration	Data of disease, plague, crew health	Shipping line	Port Health
Stevedoring Module	Proposal of container stevedoring	Data of container stevedoring	Container Terminal	Related Agencies
	Receiving manifest data of ship cargo and display on INAPORTNET	Manifest data of ship cargo from customs in-house system	Customs	Related Agencies
Temporary Stacking Module	Transaction of in and out cargo/container in temporary storehouse	Data of in and out cargo	TPS	Related Agencies
Master Data Module (Ship Master)	Module for ship main data process	Data of PKKA from Sea Transport in-house system or INAPORTNET	DGST (DST)	Port Administration & Port Operator
(Master of Company)	Managing company main data registered in Sea Transport	Company data are based on registration to Sea Transport	DGST (DST)	Related Agencies
(Ship Specification)	Managing data of ship specification registered in Sea Transport	Data of Ship Specification	DGST (DST)	Related Agencies

Prepared from DGST "Assessment Report of INAPORTNET, Dec. 2011"

INAPORTNET は税関のインハウスシステム、港長のインハウスシステム及び PELINDO のインハウスシステムと相互作用を実現している。これらのシステム間の応答を図 5.3-2 に示す。

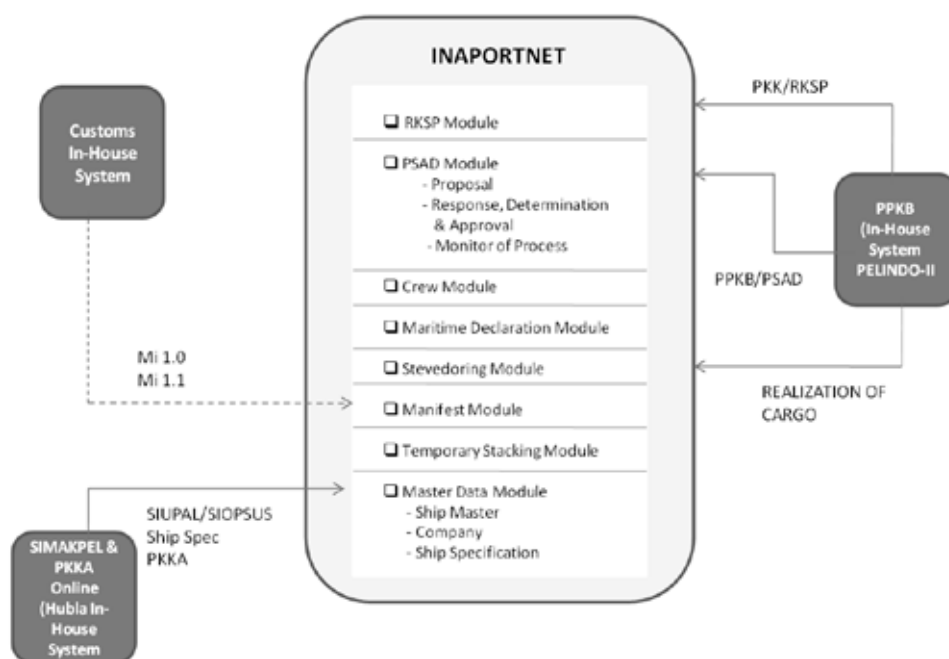


図 5.3-2 INAPORTNET のモジュールと相互作用

3) システム利用者

INAPORTNET の利用者は、港湾関連の行政官庁及び港湾利用者（港湾関連手続申請者、ターミナルオペレーター）である。港湾行政官庁（港湾庁及び港長）、港湾保健事務所（検疫）、魚類検疫、動物検疫、植物検疫、出入国管理及び税関が INAPORTNET を通して申請を受取ることができるが、現在のところ彼らは INAPORTNET を利用してはいない。

表 5.3-3 システム利用者

Category	Entity
State Administrative Agencies	-DGST -Port Administrator (Port Authority & Harbor Master) -Port Health Office (Quarantine) -Fish Quarantine -Animal Quarantine -Plant Quarantine -Immigration -Custom
Terminal Operators	-PELINDO -TPS
Port Users	-Shippers, Shipping agents and shipping lines -Cargo handling companies

Source: Study Team

4) システム方式

INAPORTNET のアプリケーションは 3 層により構成される。受渡しチャンネルレイヤー、業務ロジックレイヤー及びデータベース管理レイヤーである。これらを図 5.3-3 に示す。

受渡しチャンネルレイヤー

利用者はシングル・サイン・オンにより INAPORTNET ポータルから INAPORTNET にアクセスできる。ポータルのアドレスは www.inaportnet.go.id である。適切なアクセス権を有する利用者のみが INAPORTNET モジュールにアクセスすることができる。ただし、INAPORTNET ポータルは今のところ稼働してはいない。

業務ロジックレイヤー

システムはそれぞれの港湾の必要に合わせて企画された各 INAPORTNET の業務処理フローを所持している。具体的にはタンジュンプリオクのためのフローとその他の 3 港湾（タンジュンエマス、タンジュンペラク及びベラワン）のためのフローの二つのカテゴリーがある。タンジュンプリオクの INAPORTNET システムでは、船舶代理店は PELINDO のインハウスシステムを通じてマニフェストデータ（PPKB）を入力する。すると PPKB データは INAPORTNET システムに転送される。一方その他の港湾では、船舶代理店は直接 INAPORTNET システムにマニフェストデータ（PPKB）を入力する。

データベース管理レイヤー

INAPORTNET システムに使われているデータ保管レイヤーには、マスターデータベース(DB)とトランザクショナルデータベースがある。マスターDBのデータはDGSTの外国船社登録(PKKA)から得られることとなっているが、PKKA マスターDB と INSAPORTNET マスターDB との同期は今のところ取られてはいない。データベースは個別に管理されており、各港湾の関係者のみがその港湾のデータベースにアクセスすることができる。

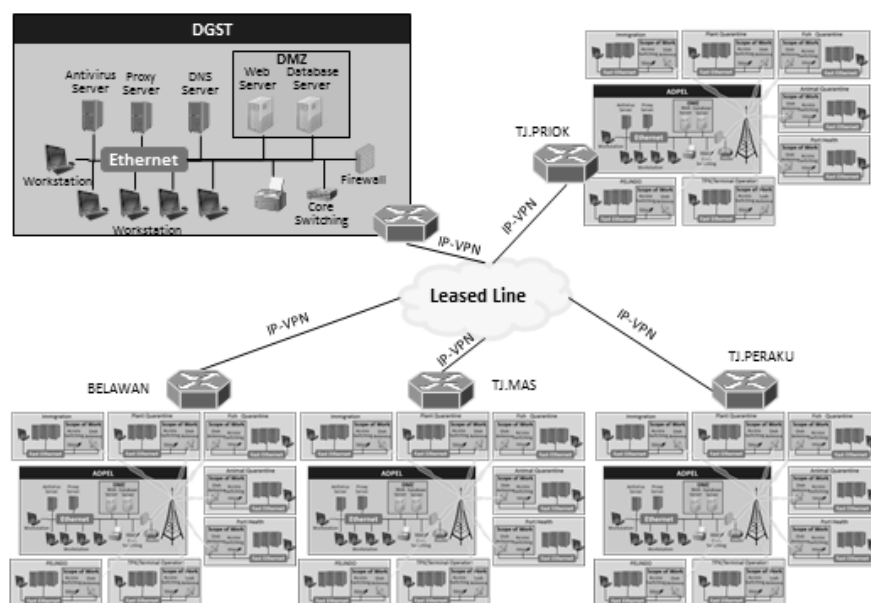


Source: DGST "Assessment Report of INAPORTNET, Dec. 2011"

図 5.3-3 INAPORTNET のアプリケーション

5) 機材及びネットワーク構成

INAPORTNET のハードウェア及びソフトウェアは DGST 本部及びタンジュンプリオク港、ベラワン港、タンジュンペラク港及びタンジュンエマス港の各港湾庁に配置されている。機材構成を図 5.3-4 に示す。各港湾管理庁のシステムは DMS を、また、DGST のシステムはデータセンターを保有し、DGST と各港湾庁のシステムは IP-VAN により接続されている。



Source: DGST “Assessment Report of INAPORTNET, Dec.2011”

図 5.3-4 INAPORTNET の機材構成

5.3.2. 港湾手続に係るその他のシステム

(1) インドネシア・ナショナル・シングルウィンドウ (INSW)

1) INSW 構築と実施の背景

「ASEAN 経済共同体」のための経済的統合の理念を掲げた ASEAN 協定（バリ協定）の宣言における ASEAN 諸国のリーダーの責務をサポートするために、インドネシア政府は経財調整大臣府決定 No.KEP-22/M.EKON/03-2006 により「NSW 準備チーム」を発足させた。

大統領令 No. 10-2008 には、INSW は『貨物の通関のための申請、同期的情報処理、決定を全て 1 回で可能にする国家的システム』と定義されている。

インドネシアの NSW はインドネシア・ナショナル・シングルウィンドウ (INSW) ポータルの運営により実現される。これは INSW のホームページ、<http://www.insw.go.id> からアクセスできる。INSW ポータルは政府が利用者に提供するもので、財務省が構築し、大統領令で定めるポータル・マネージャーが運営すると規定されている。

表 5.3-4 に INSW に関する主な法令を示す。これらの法令によれば、INSW の推進役である経済調整大臣府に加えて、税関総局及び通商省が INSW の開発・完成に向けて積極的に活動していることがうかがえる。

表 5.3-4 INSW に関する主な法令

Regulation	Date
Presidential Regulation No.35-2012	2012/3/20
Amendment of No.10-2008	
Regulation of Ministry of Trade No.01/M-DAG/ PER/1-2012	2012/1/2
Delegation of authority to give investment business permit in the trading field to head of investment coordination board in the framework of integrated single window implementation in the investment field	
Regulation of Ministry of Trade No.40/M-DAG/ PER/10-2010	2010/10/12
Kinds of export & import license, standard operating procedure & service level arrangement by electronic system through INATRADE in the framework of indonesia national single window	
Circular of DGCE No.SE-2/BC-2010	2010/1/15
Using print out to comply provision on the prohibition/restriction from INSW portal	
Regulation of Ministry of Trade No.30/M-DAG/ PER/6-2009	2009/6/30
Kinds of export & import license, standard operating procedure & service level agreement by electronic system through INATRADE in the framework of INSW	
Regulation of Ministry of Trade No.28/M-DAG/ PER/6-2009	2009/6/30
Provisions on export & import license service by electronic system through INATRADE in the framework of INSW	
Presidential Regulation No.10-2008	2008/2/26
Use of electronic systems in the framework of INSW	
Decision of Chairman of NSW Preparation Team No.KEP-08/ KET.T-NSW/ 08-2007	2007/8/14
Establishment of INSW system and blue print as guidelines in the development	
Decision of MOF No.1049/KMK.01-2006	2006/12/28
Appointment of Batam & Tanjung Priok seaport Jakarta as piloting national single window locations	
Decision of Coordinating Ministry for Economic Affairs No.KEP-22/M/ EKON/032006	2006/3/27
The team for preparation of National Single Window	

Source: Study Team

このチームの議長は財務大臣が務めることとなっており、また、その構成員は経済調整大臣（EKUIN）が指名する。現在はボックス 5.3-1 に示す 16 省庁で構成されている。財務大臣、運輸大臣及び通商大臣が INSW 実施のキーパーソンである。EKUIN はチームの事務局として活動を支えている。

ボックス 5.3-1 INSW 準備チームの構成

Coordinating Ministry for Economic Affairs
 Ministry of Agriculture: Animal Quarantine, Plant Quarantine, Office of License and Investment/PPI
 Ministry of Communication and Information: DG Post and Telecommunication
 Ministry of Defense
 Ministry of Energy and Mineral Resources
 Ministry of Environment
 Ministry of Finance: DG of Customs and Excise
 Ministry of Forestry
 Ministry of Health
 Ministry of Industry
 Ministry of Oceanic and Fishery: Fishery Quarantine
 Ministry of Trade: DG of Foreign Trade
 Ministry of Transport: DG of Sea Transport, DG of Air Transport
 BPOM – Food and Drug Administration
 Indonesian National Police
 Nuclear Energy Regulatory Agency/BAPETEN

INSW の開発・改良・運用に係る全ての権限と責任がこの INSW 準備チームに委任されている。日々の運用では DGCE が構成した技術チームが INSW システムの開発と利用の技術的業務を執り行う。INSW システムの稼働管理を担当する恒久的な組織が必要であると認識されている。

PR No.10-2008 を改正する大統領令 PR No.35-2012 (2012.3.20 制定)によれば、INSW プロジェクトの達成、開発、実施は 2006 年である。その目的は貨物の通関事務の改善による競争力の強化にある。タンジュンプリオク港のパイロットプロジェクトは 11 の主要な輸入業者と税関、通商省及び食品薬品庁の参加のもとに実施されている。このプロジェクトは官民共同協議方式を通じて民間企業の参加により実施されている。現在のところ、利用者 ID は 8,279 の利用者（一つの会社が輸出と輸入の異なる ID を持つ）がいて、主要な 9 港湾/空港において電子的手続の利用が指定されている。

2) INSW システム

INSW は TRADENET と INAPORTNET が協力する形で構築されるものである。その目標は 2015 年で、2013 年にはタスクフォースが活動を開始する計画である。INSW のシステム運用は 2013 年に設置される予定の組織により実施される。日本の NACCS のように政府から独立した官民参加の組織が考えられている。INSW は日本のシングルウィンドウの取組とは異なり、それぞれの行政機関は個別システムを保有しつつ、申請者から見たウィンドウを統合するという、シングル・サインオン (SSO) によるポータルを基本とした構想で構築されている。最近、マニフェスト情報の共有化が進められ、リアルタイムで貨物の輸送が把握できるシステム構築を目指している。

税関のシステム、TRADENET が運用されているが、最近 INSPORTNET の開発が遅れており、TRADENET との接続が不可能となっている。TRADENET のメンテナンスは INSW 関連予算をもって PT-EDI 社に委託する形で税関当局が実施している。

インドネシア政府（税関当局）は、電子化の進捗が ASEAN 各国の中ではシンガポールに次いで進んでいるとの認識を示している。ただし、ASW の活用が期待される原産地証明に係る作業が進んでいるが、それは計画とおりではないとも言われている。

INSW に関しては ECUIN が運営する専用ウェブサイトがあり、利用者は INSW に組込まれた行政機関のシステムにインターネットを通じてアクセスできる。ウェブサイトのスクリーンは次のとおりである。

INSW のウェブサイト(<http://www.insw.go.id>)は ECUIN が構築したものであり、英語ページのポータル画面は図 5.3-5 に示すとおりである。INSW を利用しようとする者は、INSW ポータル画面から目的とするウィンドウにアクセスすることができる。現在までに 18 の行政組織が INSW ポータルに組込まれている。これらは、税関総局、食品薬品庁、外国貿易総局、農業検疫局、魚類検疫センター、保健局、郵政・通信総局、原子力エネルギー規制庁、海運総局、航空総局、PPI 農業局、産業局、ESDM 局、KLH 省、森林局、ROI 警察庁、国防局及びインドネシア銀行である。

The screenshot shows the INSW website portal. At the top, there is a navigation bar with links for Home, Information, References, and INSW Application. A search bar labeled 'Cari' is present. The main content area is divided into several sections: 'MOST POPULAR APPLICATIONS' (listing INSW System Portal, INSW eService, User Registration Portal, and INSW Forum), 'SITE APPLICATIONS' (listing Customs Module Registration, Importer registration, and PPJK Registration), and 'CALL CENTER' (providing email, phone, and fax numbers). A callout box highlights a 'Login' form with fields for 'USER NAME', 'PASSWORD', and 'KEY CODE'. The bottom of the page features a row of logos for various Indonesian government agencies and a footer with contact information and a disclaimer.

Source : Website of INSW

図 5.3-5 INSW ウェブサイトのポータル画面

(2) 税関のシステム

インドネシアの輸入手続の電子化に関しては、税関による取組が先行し、通商省がそれに次いでいる。税関の取組は他の政府機関と比較して相当程度進んだ段階にある。

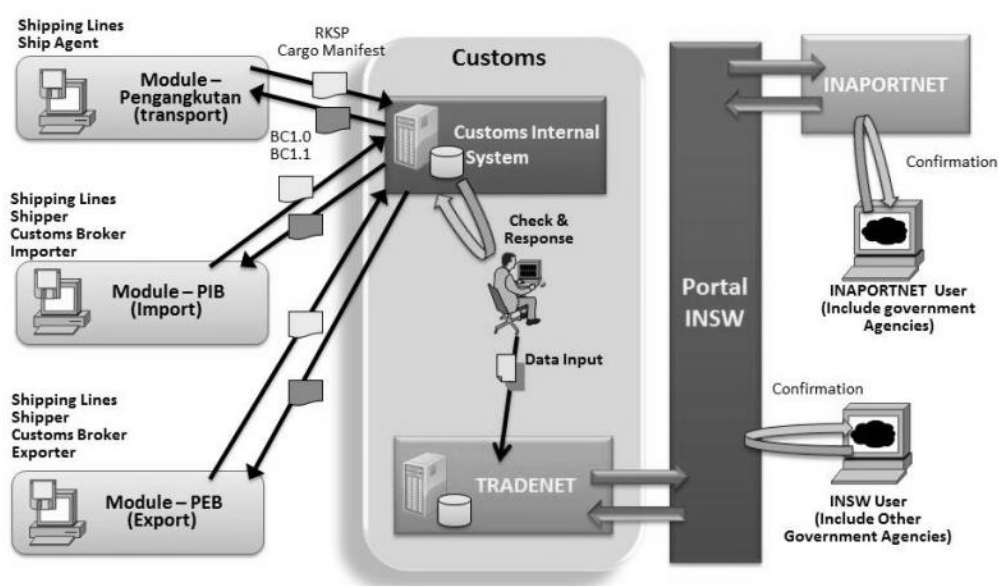
税関は2006年12月からバタム地域において、また、タンジュンプリオク港においては2007年6月から、財務省決定 No.1049/KMK.01-2006「ナショナル・シングルウィンドウの試行地域をバタム及びタンジュンプリオク港に指定すること」に基づいて、主に品目分類及び港湾通関手続の分野で税関申告の電子化を開始した。

現在、EDI 化している手続に関しては、EDI の使用を強制的とし、書面のみによる申請はできないことになっている。ただし、EDI 申請に加えて、検査等のために書面の提出を要求することは一般的である。

手続申請者が税関に行う手続書類の提出、及び回答の送受信については、港湾関連手続書類、及び輸入手続書類ともに、税関から申請者に提供されたモジュールと税関のインハウスシステムとを介して情報の送受信が実施されている。提供されるモジュールは申請者が行う業務により複数あり、船舶の入出港手続には、“モジュール-ペンガングタン”、輸入手続には、“モジュール-インポート”、輸出手続には、“モジュール-エクスポート”が利用される。税関から提供されるモジュールは無償で提供されているが、当該モジュールの稼働には Parapa(<http://palapa.co.id/>)等の市販のソフトウェアが必要である。

なお、上記の手続システムとは別に、税関職員が TRADENET に情報を登録することにより、INAPORTNET ユーザ等の INSW ユーザが情報のトラッキングが可能となっている。

税関システム及び関係システムの概要を図 5.3-6 に示す。



Source: Study Team

図 5.3-6 税関のシステム

(3) PELINDO のシステム

PPKB オンライン/SIMOPPEL は 1998 年に PELINDO がインハウスシステムとして開発したシステムである。PPKB オンラインは PELINDO が用いる名称で、SIMOPPEL は船会社/船舶代理店が用いる呼び名であり、同一のシステムである。

PPKB オンライン/ SIMOPPEL は、運輸大臣指令 No.3/PR/2003/PHB-92 及び DGST 決定 No.72/7/7-02 に基づき全国的に統一された手続の実現に向けて構築されたシステムである。PPKB オンライン/ SIMOPPEL はウェブにより船会社/船舶代理店に開放(ID/パスワードの取得要) されているが、申請者は PKK の申請情報を新規登録することはできず、PELIDO の職員が窓口にて提示された書類(表 5.3-5 参照)に基づいて申請情報を登録した後の参照・更新が可能である。なお、出力は、PKK,PPKB の様式出力が可能となっている。

表 5.3-5 PELINDO に最初に提示される書類

Ocean going Vessels
<ul style="list-style-type: none"> - International Tonnage Certificate - Ship's Particulars - Certificate of Registry - International Ship Security Certificate - PKKA Certificate issued by DGST - Letter of Appointment of Agency - DSB(Dispensation of Flag Condition)/PPKA(Notification of Foreign Vessel's Operation) in case of Cabotage
Domestic service Vessels
<ul style="list-style-type: none"> - International Ship Measurement Certificate - Sailing Certificate - Letter of Appointment of Agency - RPT(Plan of Rout Pattern)

事前登録が船舶代理店の事務所でなぜできないのかは不明であるが、インターネットや通信手段の不確実性などのため、事前登録に漏れが出ないようにすることも一つの理由ではないかと推察される。また、DGST で入港 1 週間前に PKKA の申請をする情報とほぼ同様のデータを改めて入力するのは、DGST と PELINDO のシステム間でデータ連携がまだに行われていないことが原因である。

船舶代理店からの聞き取りによれば、タンジュンプリオク港で港湾手続の EDI 化が行われているのは、税関への RKSP(入港通知)と輸出・輸入マニフェストの提出、及び PELINDO への PKK(入港通報)と PPKB (船舶・荷役業務要請書)だけである。

電子申請に対する応答は、税関、PELINDO から EDI によって行われている。

申請・回答の EDI 化がこの 2 組織に限られているのは、恐らくシステムのメンテナンス・改修が組織的に確実に実施されているためであろうと推察される。タンジュンプリオク港での INAPORTNET の導入は 2008 年 12 月 19 日のパイロットプロジェクトの稼働開始からであるが、利用者への利用説明の周知、問合せ体制の確保、システムトラブルへの対応、通信環境の信頼性などの面で、システム提供者としての確実な運営が、ほとんどできていなかったものと推察される。

なお、タンジュンプリオク港における INAPORTNET の開発・運用は、タンジュンプリオク港湾庁が、責任機関として PELINDO に対して指示を出し、実務は PELINDO がその予算措置も含めて対応しているのが現状のようである。港湾庁の所長を議長として、タンジュンプリオク港

の行政関係機関で INAPORTNET の開発・運用に関する会議を港湾庁が運営しているが、権限も実行力も伴っていないのではないかと推察される。

5.4. タンジュンプリオク港における港湾関連手続

5.4.1. タンジュンプリオク港の概要

(1) 港湾のレイアウト

タンジュンプリオク港はジャワ島北西部ジャカルタの北東 10km に位置するインドネシア最大の港であり、首都ジャカルタの海の窓口としてのみならず、インドネシア全国の海運流通及び海上旅客交通の中心的な位置を占めている。現在、インドネシアの全輸出貨物の約 25% 及び全輸入貨物の約 50%、コンテナ貨物の 50% 以上がタンジュンプリオク港で取扱われている。同港の歴史は古く、1886 年に開港され、従来は在来船を対象としていたが、1978 年のコンテナターミナル（現在の JICT-II）の開設以降コンテナ貨物は急増し、さらに 1990 年には新コンテナターミナル（現在の JICT-I）、1999 年には Koja コンテナターミナルが供用を開始され、一段とコンテナ化が進んでいる。

同港は東西約 6km に広がり、六つの埠頭から構成されている。港口部は東西に二つあるが、西側航路（水深-14m 幅 125m）のみ使用されている。なお、その幅員の狭さから航路内では原則一方通行で、入出港に課題をもつ港湾となっている。港湾区域は 604ha であり、その詳細を表 5.4-1 に、そのレイアウトを図 5.4-1 に示す。

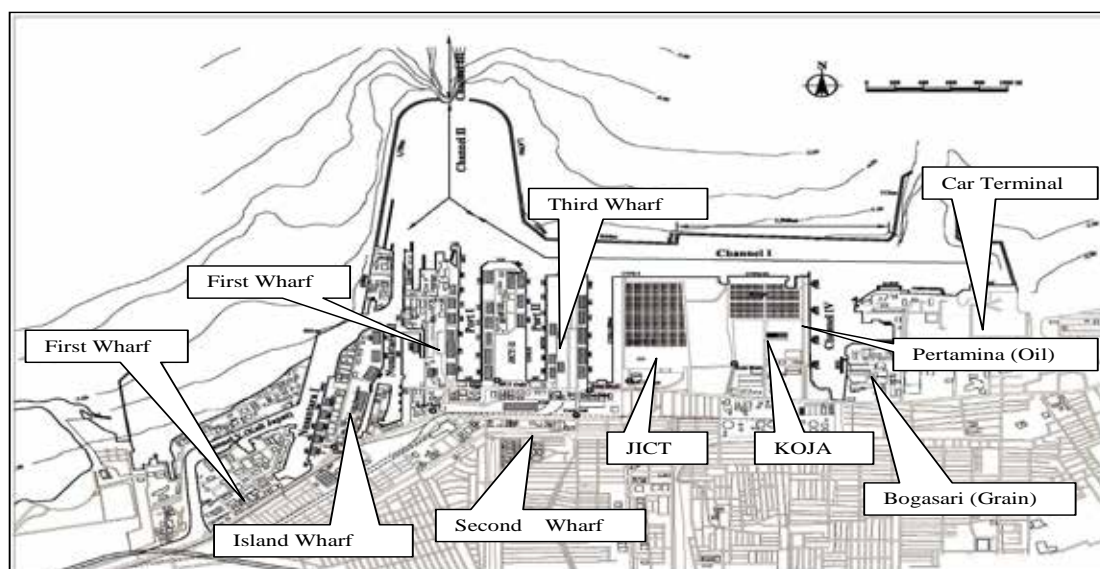


図 5.4-1 タンジュンプリオク港のレイアウト

表 5.4-1 タンジュンプリオク港の港域

Location	Length (m)	Depth (m)
Port of Nusantara I	1,488.20	6 - 8
Port of Nusantara II	1,344.20	5 - 8
Port I	3,077.20	6 - 14
Port II	1,983.00	7 - 12
Port III	1,040.60	12
JICT II	516.60	9
JICT I	1,833.40	11 - 14
Koja Container Terminal	650.00	14
Pertamina Particular Berth	100.00	12
Bogasari Particular Berth	376.50	12
Sarpindo Particular Berth	277.00	12
Particular Berth of DKP	204.00	8
Car Terminal	308.00	10
Total of Length of Commercial Berth	12,58.70	
Total of Length Non Commercial Berth	4,548.45	

Source: Web site of PELINDO II

タンジュンプリオク港の岸壁は 79 バース、総延長 13km で水深は 4~13m となっており、その他の諸元は表 5.4-2 のとおりである。

最近の港勢を表 5.4-3 に示す。外航船の入港隻数は 2008 年 5321 隻に比べて 2011 年は 4489 隻、84%と減少しているが、総トン数 (GRT) で見ると、2011 年は 2008 年の 116%と逆に増加しており、船舶の大型化が進展している。貨物量では、2008 年の総計 52 百万トンに対して 2011 年 47 百万トンと、リーマンショックの影響から回復していないが、コンテナ取扱量を見ると、2008 年の 4 百万 TEU に対して、2011 年 5.6 百万 TEU、141%と、コンテナ貨物の著しい増加が見てとれる。

表 5.4-2 タンジュンプリオク港の岸壁

Type	Number	Length (m)	Depth (m)
Terminal of General Cargo	42	6,597.70	5 -11
Multipurpose Terminal	5	914.00	8 -11
Terminal of Container	13	2,800.00	9 -14
Terminal of Passenger	3	450.00	9
Termnal of Dry Bulk	8	1,242.00	4 -10
Terminal of Liquid Bulk for particular oil	4	377.00	12
Terminal of Liquid Bulk for particular chemical	1	204.00	8

Beaching Point	1	66.00	6
Terminal of Car	2	308.00	10
Total	79	12,958.70	4-14

Source: Web site of PELINDO II

表 5.4-3 タンジュンプリオク港の港勢

Ship Call		2008	2009	2010	2011
OCEAN GOING		5,321	4,508	4,687	4,489
INTER ISLAND		12,789	12,029	12,770	14,425
Total		18,110	16,537	17,457	18,914
Ship Call (GRT)		2008	2009	2010	2011
OCEAN GOING		62,946,523	61,465,032	67,953,098	73,147,578
INTER ISLAND		30,038,049	30,089,324	34,549,270	40,107,597
Total		92,984,572	91,554,356	102,502,368	113,255,175
Cargo Throughput	Unit	2008	2009	2010	2011
IMPORT	ton	12,336,717	11,900,538	12,536,807	16,480,907
EXPORT	ton	5,479,989	5,427,255	4,693,648	4,353,493
IN BOUND	ton	16,868,999	15,152,551	18,117,924	16,889,804
OUT BOND	ton	16,868,999	7,363,821	8,341,276	9,395,079
Total	ton	51,554,704	39,844,165	43,689,655	47,119,283
Container	Unit	2008	2009	2010	2011
JICT Terminal	TEU	1,995,781	1,675,395	2,095,008	2,265,202
TPK KOJA Terminal	TEU	704,618	620,172	754,592	839,245
Conventional Terminal	TEU	1,283,879	1,509,338	1,762,915	2,513,115
Total	TEU	3,984,278	3,804,905	4,612,515	5,617,562
Passenger		2008	2009	2010	2011
EMBARKATION		299,891	227,927	207,638	202,929
DEBARKATION		275,605	192,845	216,313	224,259
Total		575,496	420,772	423,951	427,188

Source: Web site of PELINDO II

(2) ターミナル

タンジュンプリオク港には、表 5.4-4 のとおり、ジャカルタ国際コンテナターミナル(&)、Koja コンテナターミナル、MTI コンテナターミナルがある。また、従来型ターミナルを表 5-5 に

示す。

ジャカルタ国際コンテナターミナル (JICT)

IPC 関連会社である JICT (1999 年 4 月設立) が管理運営するコンテナターミナルで、バース延長 1,683m、水深-8.6m~-14m の 7 バース、14 基のガントリークレーンによりコンテナ荷役がなされている。取扱能力は 1,600 千 TEU であるが、能力の限界に達している。

JICT は、株式 51% を Hutchison のインドネシア法人である Grosbeak が保有し、20 年にわたる運営権を獲得しており、残りは IPC が保有している。

Koja コンテナターミナル

1998 年 2 月に供用開始された Koja コンテナターミナルは、延長 450m、水深-14m の 2 バース、2 基のポストパナマックス型ガントリークレーン、4 基のパナマックス型ガントリークレーンを有し、ヤード面積は約 30ha で、取扱能力は 1,000 千 TEU とされている。

供用開始当初は、IPC (52%) と Humpuss Terminal Petikemas (HTP) (48%) との共同運営であったが、HTP は 2000 年にその保有株を Hutchison が買収し、運営権を獲得している。

MTI コンテナターミナル (内貿)

上記のターミナルのほか、IPC 100% 子会社の MTI (Multi Terminal Indonesia) が運営する内貿 (Inter-island) コンテナを主に取り扱うターミナル (在来バースを改良) がある。

表 5.4-4 コンテナターミナルの概要

Terminal	MTI	JICT	KOJA	Total
Container Area (ha)	6.0	75.0	21.8	102.8
Container Crane	4	21	6	31
Transtainer	11	62	21	94
Forklift	20	-	-	20
Top Loader	1	-	-	1
Side Loader	1	-	-	1
	-	-	40	40
Superstacker	-	-	40	40
Head Truck	-	-	49	49
Chassis	16	150	-	166
Truck & Chassis	16	150	-	166

Source: Web site of PELINDO II

表 5.4-5 従来型ターミナルの概要

Facilities	Number	Area (m ²)
Stacking Area	62	361,627.20
Warehouse	21	101,927.27
Warehouse of CFS	2	16,447.14

Source: Web site of PELINDO II

5.4.2. 関連行政機関の業務と組織

(1) タンジュンプリオク港ポートオーソリティ

1) 組織と機能

a) 組織規程

タンジュンプリオク港を管理する港湾当局は「Port Authority Main Office of Tanjung Priok」であり、これは 4 大商業港ベラワン、タンジュンプリオク、タンジュンペラク、マカッサルに設置されているポートオーソリティの Main Office の 1 つである。これらの組織と機能は 2012 年の運輸省令 PM No.35 に定められている。以前の規則 2010 年 KM No.63 の下ではタンジュンプリオク港ポートオーソリティはパレンバン、ポンティアナク等地方の商業港 19 港を併せて監督していたが、この機能は新しい省令 2012 年 PM No.35 および 36 で廃止され、代わって地域ごとに Class I から V に類別された「Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (Office of Harbormaster and Port Authority)」が地方商業港を自律的に管理することとなった。

2010 年の規則 KM No.63、64 は、それまでタンジュンプリオク港の管理者であった ADPEL をポートオーソリティとハーバーマスターとに分割し、新たにポートオーソリティを設立した。ハーバーマスターは港湾の安全と保安に責任を担当し、残りの機能すなわち規則の整備、計画、施設の開発と維持、事業開発等がポートオーソリティの責任範囲となった。その際、地方港にはポートオーソリティとハーバーマスター双方の機能を併せ持つ ADPEL の組織がそのまま温存された。これが 2012 年の省令 PM No.34-36 によってこれら地方の ADPEL により独立的な管理機能が付与され、名称も Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (Office of Harbormaster and Port Authority)に変更されたという経緯がある。

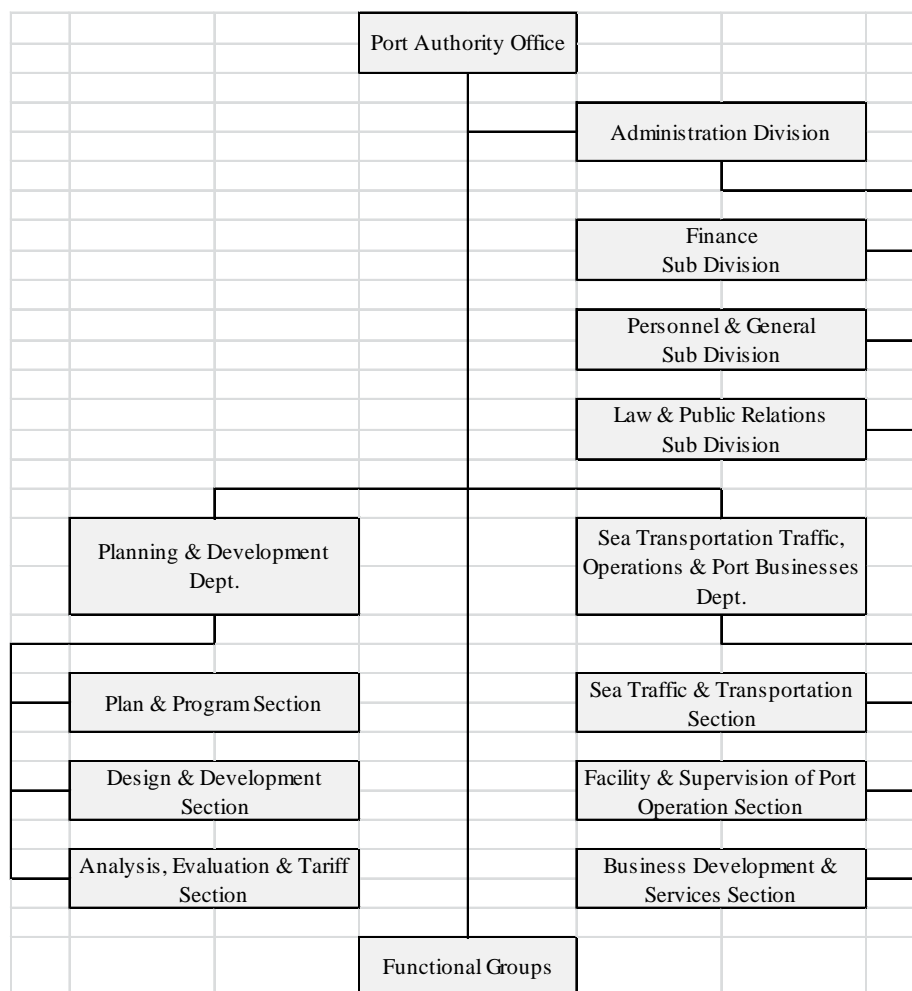
2010 年の規則 KM No.63 はポートオーソリティが「港湾のシステムと手続の整備に責任を持つ」と定めている。

タンジュンプリオク 港では、2008 年の改正海運法 UU No.17 の施行にもかかわらず、タリフ設定や料金収受などポートオーソリティが担うべき機能の一部はなお PELINDO II に残ったままとなっている。これは移行期間で機能移転がまだ進んでいないためと考えられる。

b) 組織

Port Authority Main Office of Tanjung Priok には約 150 名の職員が勤務している。 図 5.4-2 に示し

た組織構造は、他の主要港の Main Office も同一である。港湾関連手続と INAPORTNET の担当部は Sea Transportation Traffic, Operations & Port Businesses Dept. (Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Operasi, dan Usaha Kepelabuhanan)であり、同部はタンジュンプリオク港における手続に関連する規則の草案作成を行うほか、タンジュンプリオク港における INAPORTNET のワーキンググループの定例会議を主催する立場にある。



出典：調査団/DGST

図 5.4-2 Port Authority Main Office of Tanjung Priok の組織図

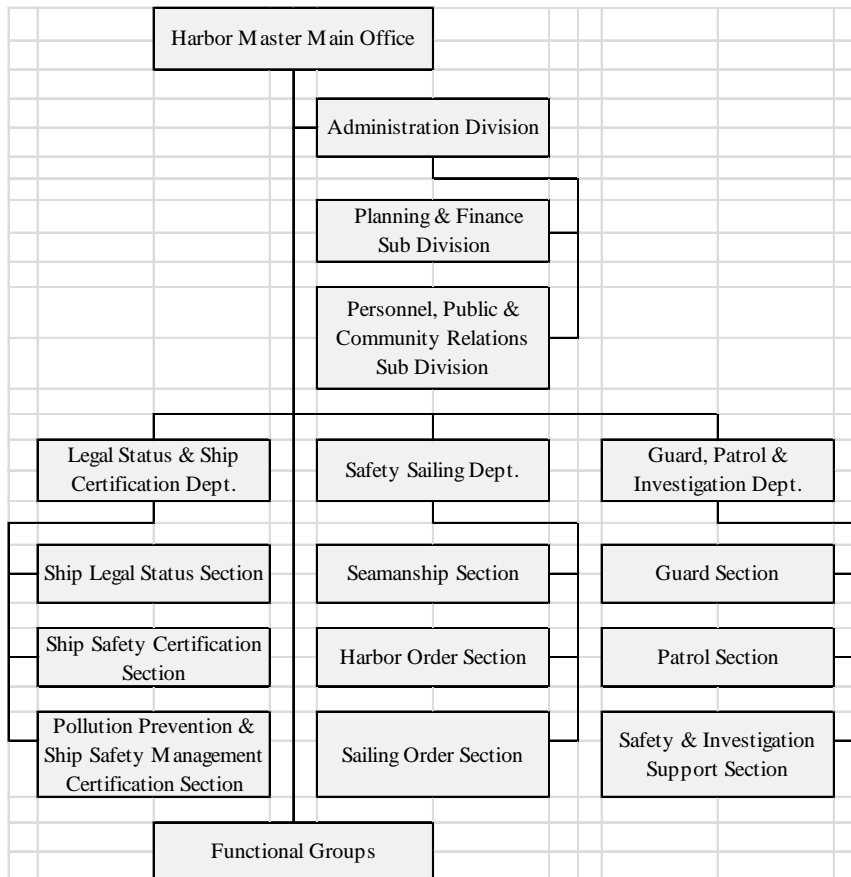
2) 港湾関連手続

タンジュンプリオク港における港湾関連手続に関する現行の規則は、2011年4月にポートオーソリティが定めた UK.112/2/10/OP.TPK.11 である。しかしながら、実際に現在同港で行われている手続を見ると、必ずしもこの規則に従っていないものがある。これは同港のポートオーソリティ自体が現在なお移行期間にあり、港湾関連手続に十分関与していないためと考えられる。

(2) タンジュンプリオク港ハーバーマスター

1) 組織と機能

タンジュンプリオク港を管轄するハーバーマスターのオフィスは「Harbormaster Office Main Class of Tanjung Priok」であり、これは4大商業港ベラワン、タンジュンプリオク、タンジュンペラク、マカッサルに設置されている Harbormaster Office Main Class の1つである。組織と機能は2010年の省規則 KM No.64 に定められている。組織構造は図 5.4-3 のとおりで、他の主要港の Harbormaster Office Main Class も同一である。Harbormaster Office Main Class of Tanjung Priok には約400名の職員が勤務している。港湾関連手続と INAPORTNET の担当部は Sailworthiness & Seamanship Dept. (Bidang Laik Layar dan Kepelautan) であり、129名の職員が24時間、2交代制で勤務している。



出典：調査団/DGST

図 5.4-3 Harbormaster Office Main Class of Tanjung Priok の組織図

2) 港湾関連手続

タンジュンプリオク港のハーバーマスターに関連する手続の根拠法は、船舶の入港手続に関する2007年の運省規則 KM No.21、および出港手続に関する2010年の運輸省規則 KM No.01 である。

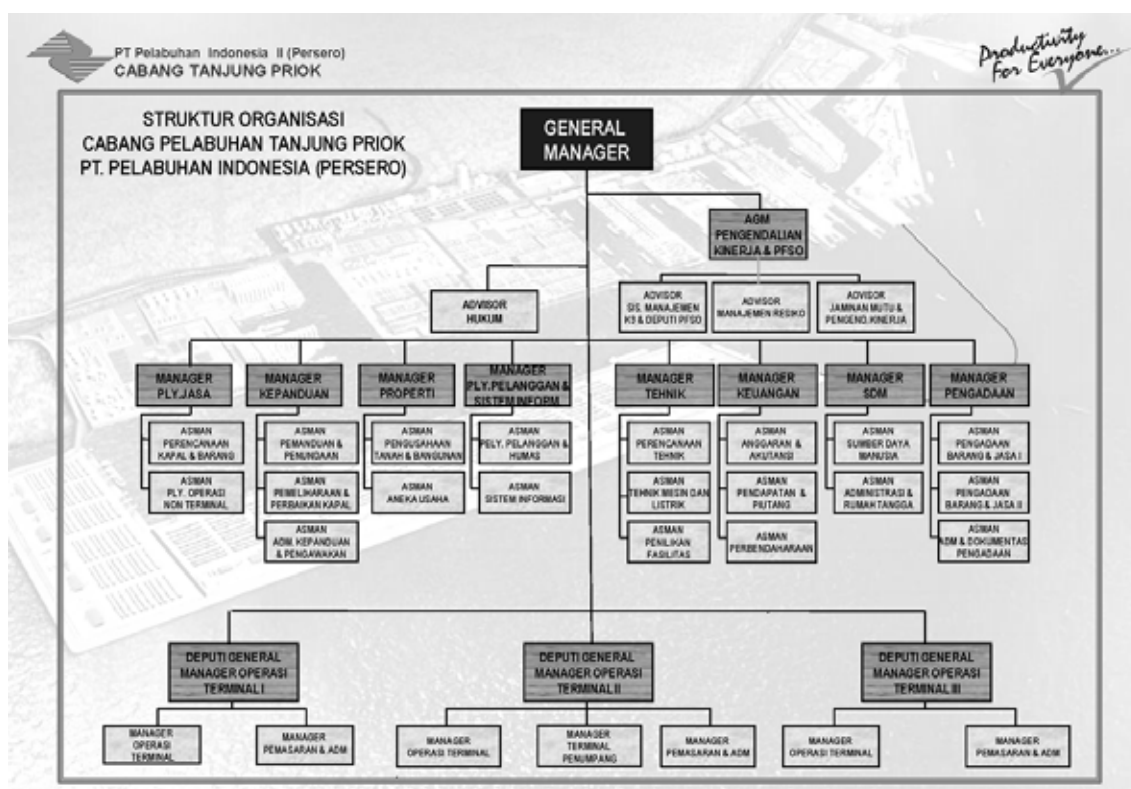
MARPOL、SOLAS 他各種 IMO 関連条約に基づき行われる船上検査はハーバースター関連手続のうち最も重要なものである。タンジュンプリオク港の船舶代理店に対するヒアリングによれば、乗船する職員は Guard & Water Patrol (コーストガード) や Safety & Prevention of Pollution など複数の課を代表している。対象船は内航船を含む全寄港船で、船上では本船の準備する手続書類のハードコピーや証明書の原本をチェックする。これら書類の数は 33 種にも上る。特筆すべきは、本船に備えてある船舶国籍証書、船舶検査証、貨物船安全構造証書などの原本を、停泊中ハーバースターのオフィスのロッカーに預けておかなければならない点である。出港時に返却されるとはいえ、その間これら本船にとって重要な証書原本が火災や盗難などの潜在リスクに晒されることとなる。

ハーバースターの手続でもう一つの重要なものは、本船出港時の出港許可証「 Surat Persetujuan Berlayar 」の発行である。2010 年の運輸省規則 KM No.01 では、ハーバースターは全ての CIQ 手続と港湾料金の支払いが完了した後に、最終的な出港許可を与えることとしている。このため、船舶代理店はこれらの手続が完了したことを示す書類コピーをハーバースターに提出しなければならない。

(3) PELINDO II タンジュンプリオク支店

1) 組織と機能

タンジュンプリオク支店は PELINDO II の 12 ある支店の 1 つである。PELINDO II の全従業員数は 2,518 名(2010 年 12 月末時点)であるが、このうちタンジュンプリオク支店は支店長(general manager)を筆頭に 819 名の従業員を擁している。同支店の事業内容はパイロット、タグ、網取り、通船、コンテナ・バルク・雑貨・自動車の荷役、検数・検量、旅客ターミナル運営、陸送、機器・設備の賃貸、清水・電気の供給など、タンジュンプリオク港のオペレーションのほぼ全てをカバーしている。



出典：PELINDO II

図 5.4-4 PELINDO II タンジュンプリオク支店の組織図

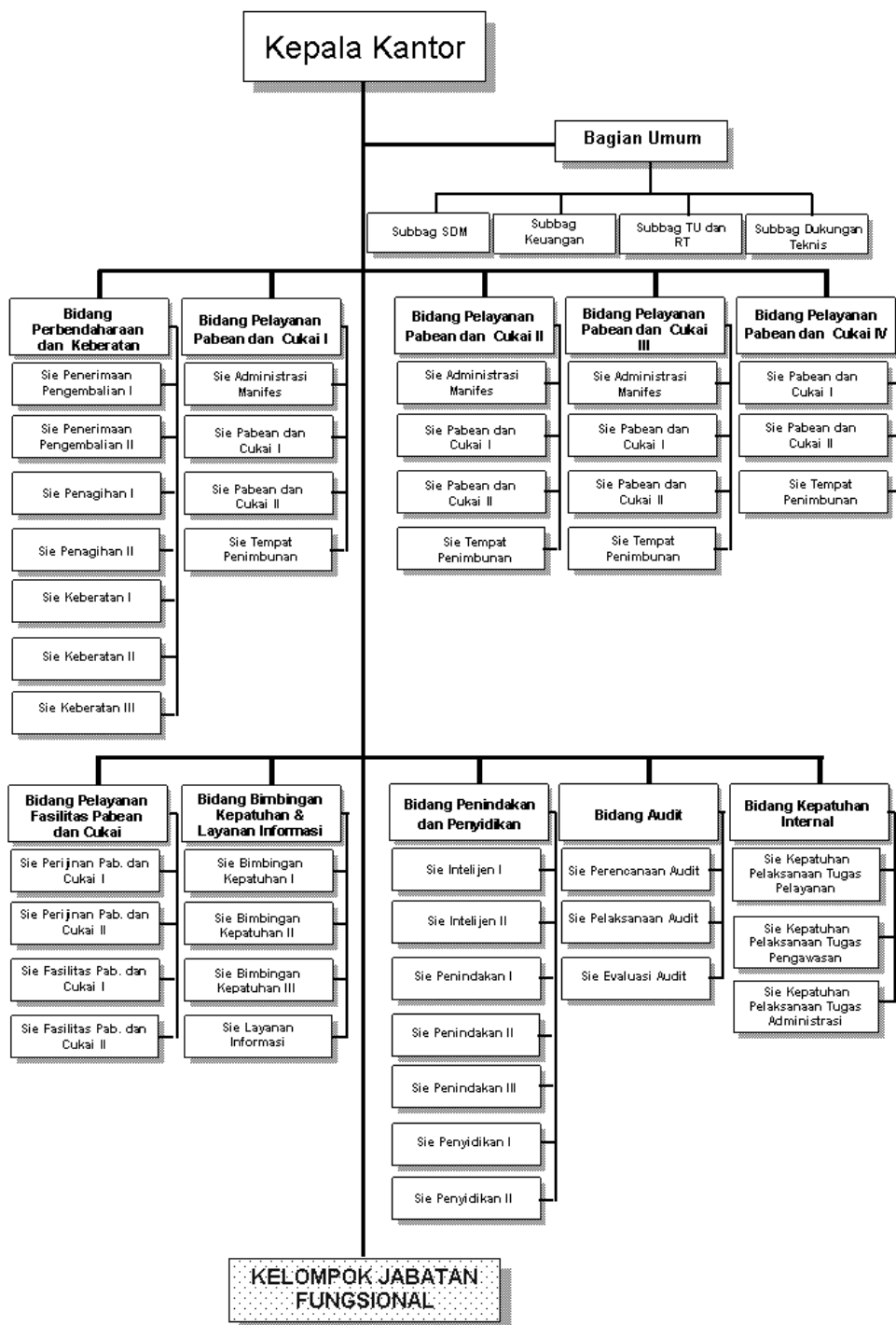
2) 港湾関連手続

3.2.9 - (4) - 2)に述べたとおり、同支店に関連する港湾手続は、行政手続ではなく、岸壁割当て・パイロット・タグ・綱取り・荷役手配など B to B に属するものである。これらの手配依頼は船舶代理店から PELINDO II のインハウス・システムである「SIMOPPEL」に「PKK」(“ Pemberitahuan Kunjungan Kapal ”, Notification of Ship Arrival)と「PPKB」(“ Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang ”, Request for Ship and Cargo Services) という EDI ドキュメントを使って送信され、コンテナ荷役手配については e メールを用いて送信される。

(4) 税関

1) 組織と機能

タンジュンプリオク港において税関関連手続に参与している税関オフィスは「Customs & Excise Main Service Office Type A of Tanjung Priok」であり、これは DGCE の地方オフィスの 1 つである。2007 年の財務省令 No.68/PMK.01/2007 は Main Service Office を Type A と Type B の 2 つのタイプに分類しており、Type A は主にジャカルタ近辺に設立され、Type B よりも多くの機能を持っている。下図 5.4-5 は Main Service Office Type A of Tanjung Priok の組織を示す。



出典：DGCE

図 5.4-5 税関 Main Service Office Type A of Tanjung Priok の組織図

2) 港湾関連手続

タンジュンプリオク港の税関関連手続の根拠法は 1995 年の法 UU No.10 と 2006 年の法 UU No.17 である。手続は 2 つの部分に大別される。1 つ目は入港 24 時間前に行われる本船到着の通知とマニフェストの提出であり、もう 1 つは本船着岸後に行われる船用品と乗組員携行品について

での船上検査である。

前者は船舶代理店によって EDI で提出される。EDI フォームは RKSP (“ Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut ”, Arrival Plan of Carriers) および入港時の輸入 マニフェスト、出港時の輸出 マニフェストである。輸入 マニフェストが提出されていないと、輸入者はその港で本船から揚げ荷される貨物の輸入通関ができない。RKSP と輸入/輸出 マニフェストについては、船舶代理店は DGCE のインハウス・システム「Modul Pengangkutan」に EDI で入力することが義務付けられている。さらに輸入 マニフェストについては船舶代理店はハードコピーも提出せねばならない。これは、タンジュンプリオク港の税関職員が本船から揚げられた個々の貨物が輸入通関されたかどうかの消し込みのために用いられる。

後者は、財務省令 No.155 /PMK.04/2008 「税関への通知」、No.89/PMK.04/2007 「個人旅客・乗組員・国境通過者の輸入貨物」、DGST 補則 KEP-78/BC/1997 に基づき、タンジュンプリオク税関職員により、全ての外航船に対し船上で行われるものである。手続書類は Ship 's Store Declaration (船用品申告書) Bonded Store Declaration (船舶保税品申告書) Crew Personal Effect Declaragtion (乗組員携帯品申告書) Medicine List (貯蔵薬物リスト) Narcotic List (貯蔵麻酔薬・睡眠薬リスト) 等である。これらは本船で作成され、税関職員により船内で査閲される。通常の輸入貨物の通関手続と異なり、船用品や乗組員の携行品に対する許可は船上で検査後直ちに出される。

(5) 出入国管理

1) 組織と機能

タンジュンプリオク港における出入国手続に関与しているのは「Immigration Office Class 1 of Tanjung Priok」であり、司法・人権省の入国管理総局 (Directorate of General Immigration) に所属する地方オフィスの 1 つである。当オフィスは合計 100 名の職員を擁し、そのうち 20 名が Checkpoint Office (Tempat Pemeriksaan Imigrasi、略称 TPI) に勤務している。Checkpoint Office はタンジュンプリオク旅客ターミナルにあり、Traffic Imigration Section の監督下で 24 時間、2 交代制で運営されている。



出典：司法・人権省

図 5.4-6 Immigration Office Class 1 of Tanjung Priok の組織図

2) 港湾関連手続

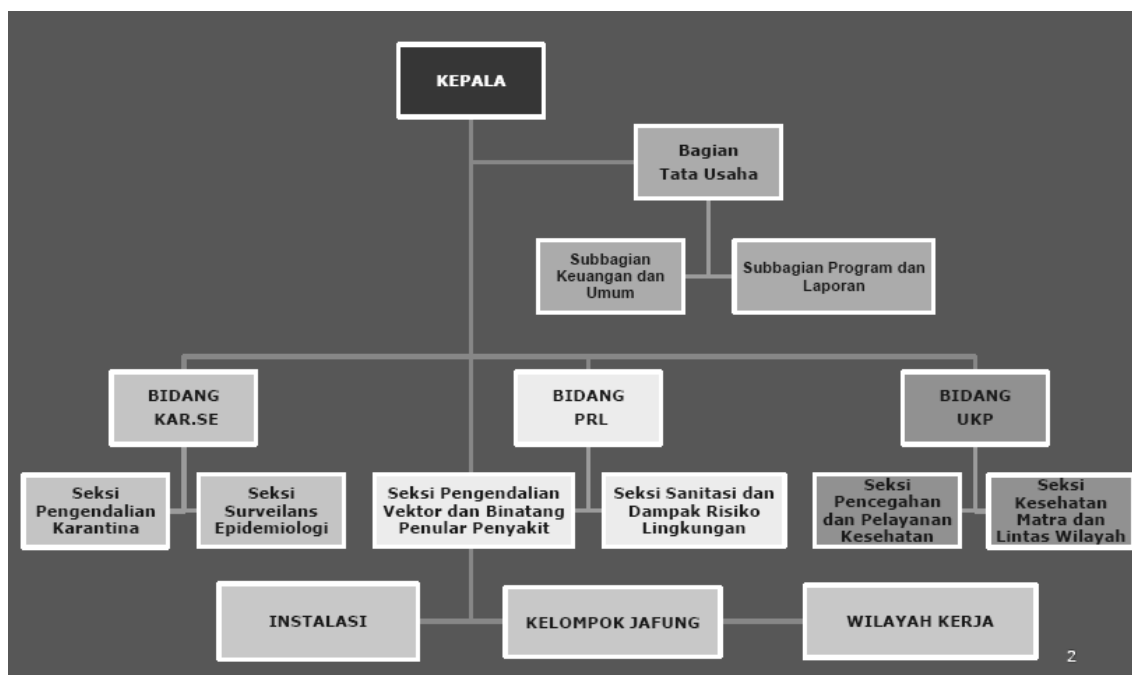
タンジュンプリオク港の出入国手続の根拠法は 2011 年の UU No.6 である。入国管理事務所の職員が全ての外航船に対し船上検査を行っている。本船の用意する Crew List (船員名簿)、Passenger List (船客名簿)、船員手帳が船内で査閲される。乗組員のパスポートは入国管理事務所内でチェックされ、スタンプが押されるが、この間代わりに shore pass が各乗組員に発行される。本船全体としての入出港許可証としては Immigration Clearance が発行され、同一書面上に入国・出国の許可印が押される。

(6) 検疫

1) 組織と機能

タンジュンプリオク港における検疫手続に関与しているのは、「Port Health Office Class 1 Tanjung Priok」で、インドネシア国内に 49 ある港湾保健所(Kantor Kesehatan Pelabuhan、Port Health Office、略称 KKP) の 1 つである。KKP は厚生省の 4 つの総局の 1 つである Directorate General of Disease Control and Environmental Health の指揮下にある。KKP の組織と機能は 2011 年の大臣規則 No.2348/Menkes/Per/XI に規定されている。KKP タンジュンプリオクには 125 名の職員が勤務し

ており、1 日平均約 10 船、全ての外航船に対し検疫を行っている。



出典：厚生省

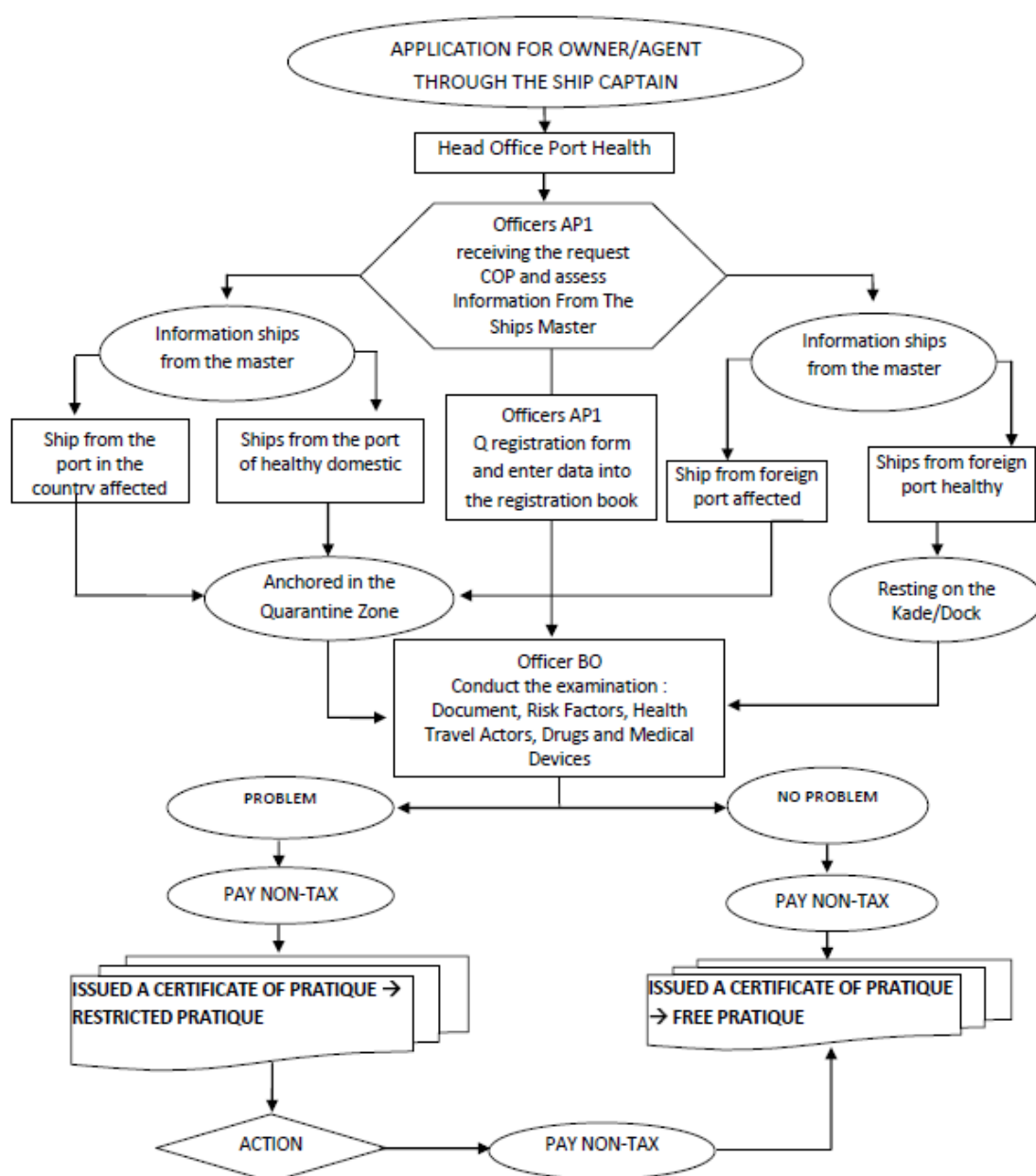
図 5.4-7 Port Health Office Class 1 Tanjung Priok の組織図

2) 港湾関連手続

タンジュンプリオク港における検疫手続の根拠法は 1969 年の UU No.1「海上検疫」と、1984 年の UU No.4「病気の発生」、2009 年の UU No.36「衛生」、および国際保健機構の 2005 年 International Health Regulation である。

伝染病を水際で防ぐため、KKP による入港船の船上検査は他の全ての CIQ 船上検査よりも先に行われる。伝染病感染地域から来た船舶については、タンジュンプリオク港の 3 カイリ沖合に設けられた検疫錨地で船上検査が行われる。

査閲の対象となる手続書類は、Maritimne Declaration of Health、船員名簿、前港の出港許可証、経由港リスト、ネズミ駆除証明、貯蔵麻醉薬・睡眠薬リスト等であり、本船で作成される。特に問題が無ければ船上で許可が出され Certificate of Pratique（検疫証明書）が発行される。図 5.4-8 はタンジュンプリオク港の検疫のワークフローを示す。



出典：KKP タンジュンプリオク

図 5.4-8 タンジュンプリオク港における検疫ワークフロー

(7) 他の政府機関

2012年6月21日、PELINDO IIは、以下の7つの行政機関とMemorandum of Understandingに署名した。各機関にINAPORTNETとINSWの稼働に向けた支援を行うため、これら7機関が港湾関連手続きに関与しているとみなされる。

- Port Authority Main Office of Tanjung Priok
- Harbormaster Office Main Class of Tanjung Priok

- ・ Customs & Excise Main Service Office Type A of Tanjung Priok
- ・ Immigration Office Class 1 of Tanjung Priok
- ・ Port Health Office Class 1 Tanjung Priok
- ・ Agricultural Quarantine Center of Tanjung Priok
- ・ Fish Quarantine Center, Quality Control & Safety of Fishery Class I Jakarta II

上記の末尾 2 つの政府機関は、本船の積荷に対する動物・魚類・植物検疫に関連する機関であり、その手続は 1992 年の法 UU No.16 で定められている。同法の第 6 条は「これら貨物の輸送者は原産国の health certificate (検疫証書) を携行し、インドネシア国の最初の寄港地の検疫官に通知・提示し検疫を受けなければならない」と定めている。第 7 条では、同様の手続を輸出貨物に関しても行わねばならないとしている。しかしながら、タンジュンプリオク港のユーザーに対するインタビューではこれら手続は現在のところ大部分荷主が行っており、船社はごく特殊な場合を除きほとんど関与することがないとのことであった。

5.4.3. 申請者

(1) タンジュンプリオク港の申請者と事業内容

タンジュンプリオク港における申請者とは、同港に入出港船の husbanding に起用された船舶代理店またはそのサブ・エージェントである。同港の代理店の数は約 250 社あり、港湾関係機関との書類授受や船上検査の立ち会いを短時間で効率よく行うため、そのほとんどがオフィスと同港の関係機関が立地する区域内に構えている。一方、代理店の管理部門や集荷営業オフィスはジャカルタ市中心部にある場合が多い。

(2) 申請者の意見

タンジュンプリオク港におけるヒアリングでは、港湾手続の合理化に関して船舶代理店は一様に賛同の意を表明していた。3.3.2 で述べたとおり、港湾手続の合理化は代理店起用者およびインドネシア国の輸出入者にとって長期的な便益をもたらす。短期的にはインドネシア国の代理店組織のリストラにつながるものの、インドネシア国の海運産業にとって許容しうる変化であり、同港の船舶代理店はかかる大局観に立って情勢を見ていると考えられる。

港湾関連手続を EDI 化する途上においては、おそらく手続書類について EDI 入力とハードコピーの両方による提出を求められるものと予想されるが、この場合申請者には EDI 入力分の業務負担が追加でかかることになる。商社に対しヒアリングした際、この種の作業重複は輸出入ライセンス手続や通関手続において、TRADENET 導入後にも行われていることがわかっている。

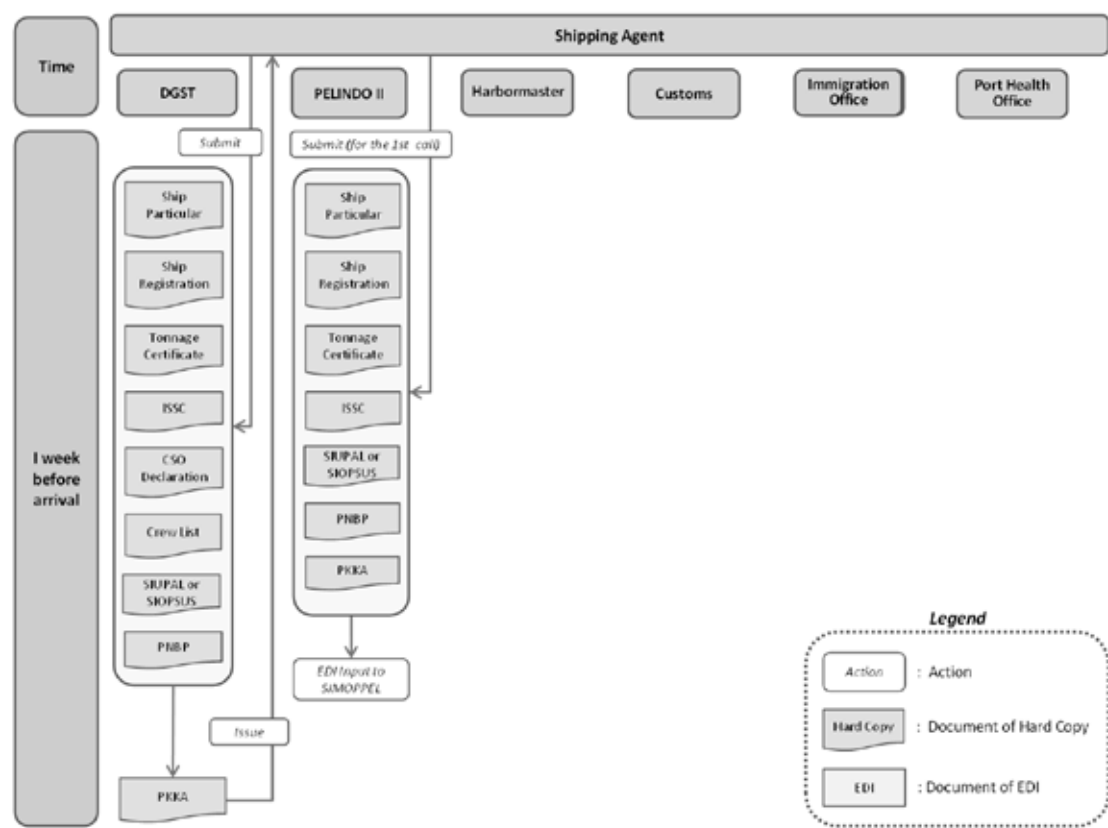
5.4.4. 港湾関連手続の実情

(1) 港湾関連手続のプロセス

1) 入港

a) 入港 1 週間前 (図 5.4-9)

- 船舶の入港手続は、まず DGST 本部が、ISPS に基づく保安面、および SOLAS に基づく安全面から当該船舶が入港に適格であることを確認することから始まる。また、general agent が海運法に基づき登録されている会社であることの確認も行う。
- 上記手続はハードコピーにより行われ、たとえ同一船が定期的に繰り返し寄港する場合であっても、入港の都度行わねばならない。また、この申請は、地方港への入港であっても DGST 本部に提出しなければならない。DGST は代理店に対し PKKA の発行という形で入港許可を与える。
- 当該船が初寄港の場合、代理店は PKKA が発行された後に、この手続に用いた書類のコピーを PELIND II にも提出する。これは手続情報を PELIND II が彼らのインハウス・EDI システムである「SIMOPPEL」に入力するためである。このプロセスが完了して初めて代理店は自己のワークステーションで手続情報の編集ができるようになる。

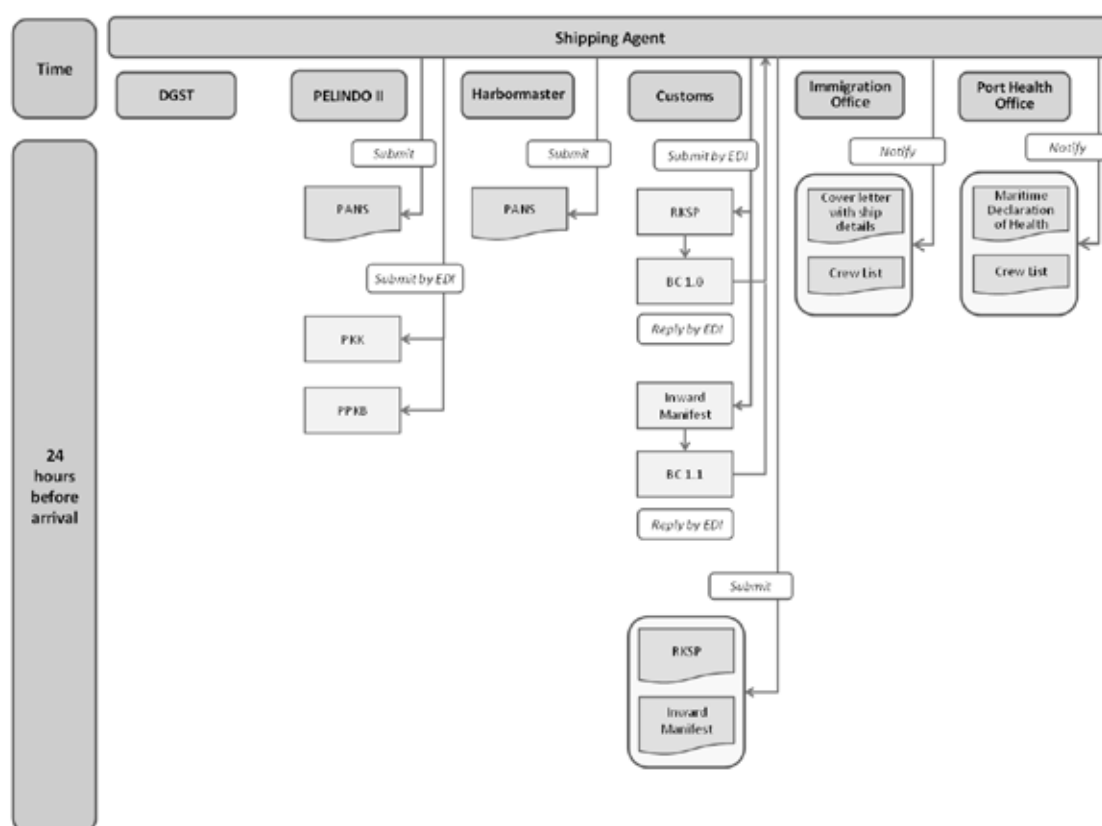


出典：調査団

図 5.4-9 タンジュンプリオク港における入港手続ワークフロー(入港 1 週間前)

b) 入港 24 時間前

- ・ 船舶代理店は税関のインハウス・システム「Module Pengangkutan」に、RKSP と輸入 マニフェストを EDI 入力する。税関が受理すると BC1.0 と BC1.1 がそれぞれ船舶代理店に EDI で返される。
- ・ 上記 EDI による書類授受にもかかわらず、船舶代理店は同一書類のハードコピーも併せて税関に提出しなければならない。ハードコピーはその後個別の貨物の輸入通関の際税関が使用するものである。
- ・ 船舶代理店は岸壁割当て・パイロット・タグ・綱取りの手配のため、PELINDO II のインハウス・システム「SIMOPPEL」に PKK、PPKB を EDI 入力する。
- ・ ハーバーマスター、入国審査、検疫に関する船上検査の準備のための書類送付。



出典：調査団

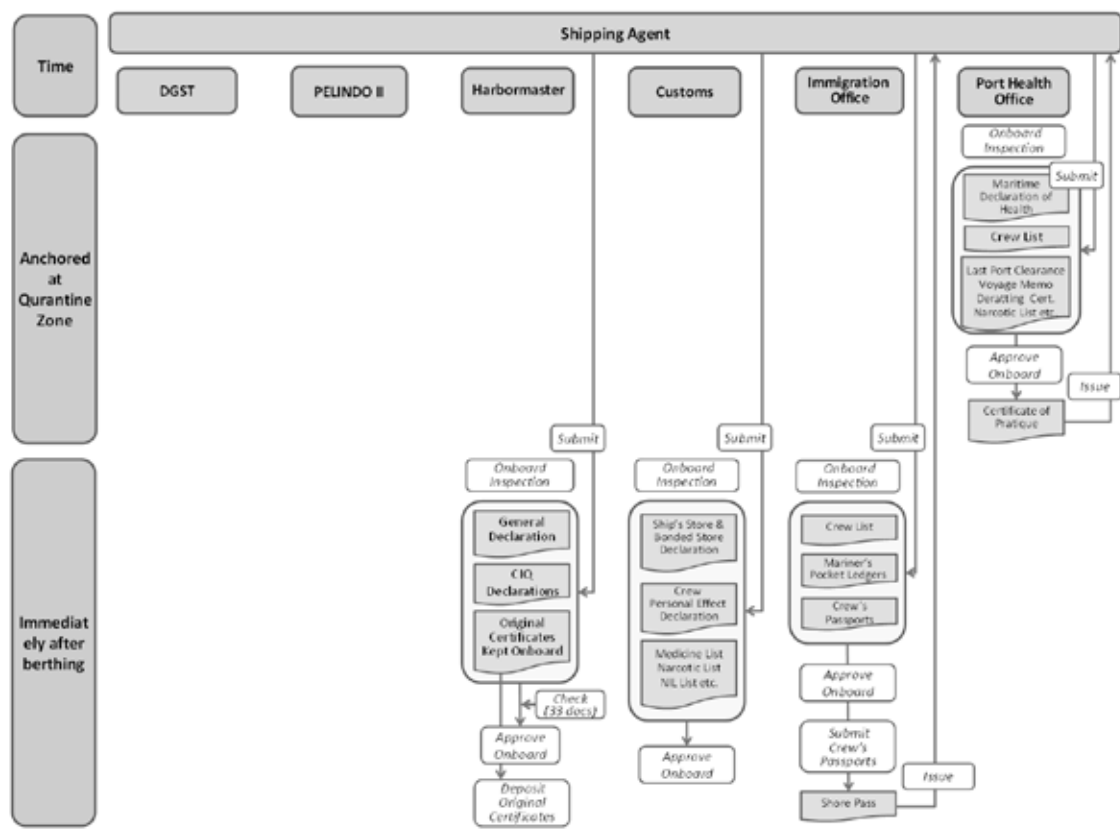
図 5.4-10 タンジュンプリオク港における入港手続ワークフロー(入港 24 時間前)

c) 入港当日

- ・ 入港当日の手続はいわゆる CIQH (Customs, Immigration, Quarantine, Harbormaster)の船上検査である。
- ・ 検疫の船上検査は原則として沖合の検疫錨地で行われ、他の船上検査は通常着岸後に行われる（着岸後に検疫の船上検査が行われることもある）。
- ・ 注目すべき点はハーバーマスターが本船が携行している各種証書の原本を持ち出しオフ

イスのロッカーに預かることである。これら証書は出港時に出港許可証の発行と同時に返却される。

- 乗組員のパスポートは入国管理事務所の作業のため同所が預かるが、代わりに Shore Pass が各乗組員に発行される。

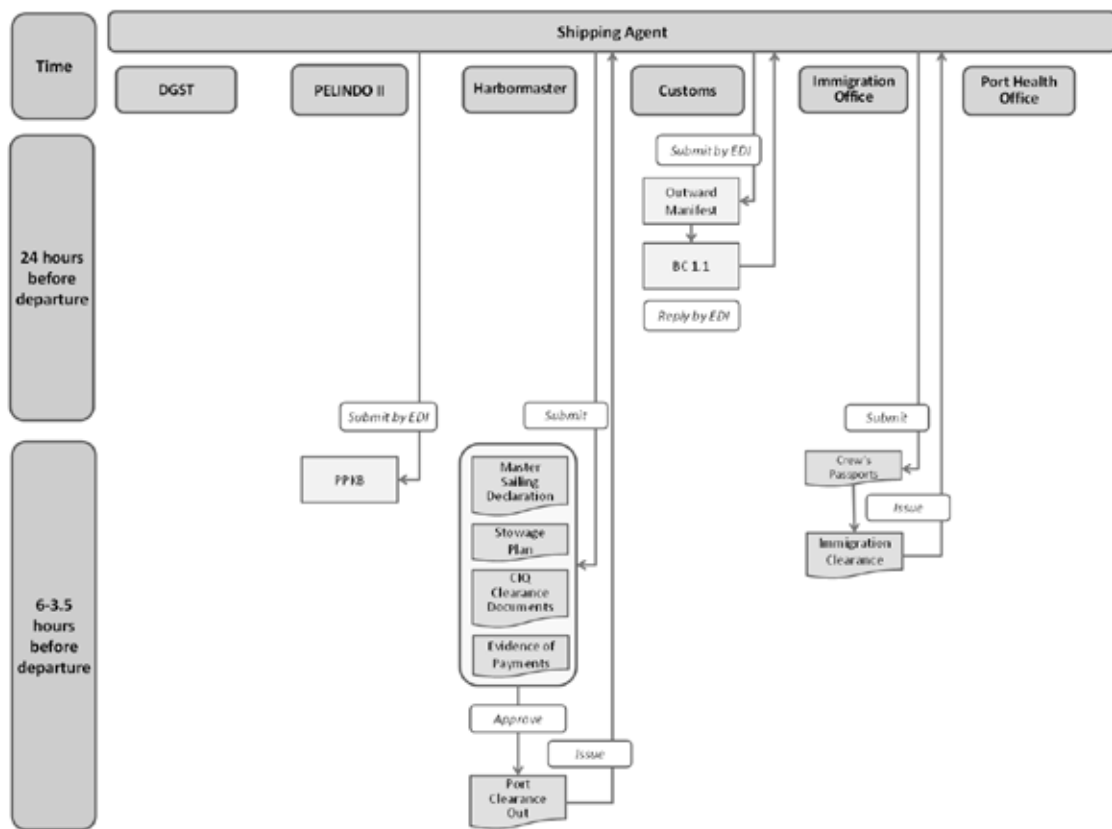


出典：調査団

図 5.4-11 タンジュンプリオク港における入港手続ワークフロー(入港当日)

2) 出港 (図 5.4-12)

- 船舶代理店は出港 24 時間前に税関に「Modul Pengangkutan」を通じて輸出 マニフェストを EDI で送信する。ハードコピーの提出は不要である。
- 最終的な出港許可はハーバーマスター の出港許可証 (Port Clearance Out) により行われる。これを取得するためには、船舶代理店は事前に全ての CIQ を完了し、出港申請書に添付しなければならない。



出典：調査団

図 5.4-12 タンジュンプリオク港における出港手続ワークフロー

表 5.4-6 はタンジュンプリオク港における港湾関連手続を機関別に整理したものである。

表 5.4-6 タンジュンプリオク港の機関別港湾関連手続一覧

Port Authority Main Office of Tanjung Priok	
	規則の整備、計画、施設の開発と維持、事業開発、港湾の情報システムと手続の整備
Harbormaster Office Main Class of Tanjung Priok	
	PANS 受理、本船の書類・証書の査閲、船上での入港許可、証書原本の預託、出港申請書類の受理、出港の許可と出港許可証の発行
Customs & Excise Main Service Office of Office Type A of Tanjung Priok	
	RKSP の受理と BC1.0 の発行 (EDI)、輸入マニフェストの受理と BC1.1 の発行 (EDI)、輸入マニフェストの受理 (ハードコピー)、船用品・乗組員携行品申告書の受理と船上許可、輸出マニフェストの受理と BC 1.1 発行 (EDI)
Immigration Office Class I of Tanjung Priok	
	入港前通知と船員名簿の受理、船員手帳・船員パスポートの査閲と船上での入国許可、shore Pass の発行、本船の Immigration Clearance (入国・出国許可押印) の発行
Port Health Office Class I of Tanjung Priok	
	入港前通知と船員名簿の受理、Maritime Declaration of Health 等書類の船上での査閲と許可、Certificate of Pratique (検疫証明書) の発行
PELINDO II	
	初寄港時に PKKA 等書類の内容を SIMPOPPEL に入力、入港時の PANS (ハードコピー)・PKK (EDI)・PPKB (EDI) の受理、出港時の PPKB (EDI) の受理

注: 植物・動物・魚類の検疫は主に荷主に対して行われ、船舶代理店は特殊な場合を除き手続を行わない

出典: 調査団による船舶代理店インタビュー

(2) 申請数と業務負荷

PELINDO II のタンジュンプリオク支店が公表している統計によれば、2011 年にタンジュンプリオク港に寄港した船舶数は外航・内航併せ 18,914 隻である。これら全船について DGST、Harbormaster および PELINDO II に対する手続が行われたことになる。また、外航船の寄港は 4,489 隻であり、これらについては CIQ の手続がさらに追加で行われたことになる。

	2008	2009	2010	2011
Ocean Going	5,321	4,508	4,687	4,489
Inter Island	12,789	12,029	12,770	14,425
Total	18,110	16,537	17,457	18,914

Tanjung Priok 港において船舶の入出港手続に関する船舶代理店の業務負荷の総量については、上記の隻数に、対象機関の数、手続書類の数、書類 1 件当たりの作成・コピー・各機関への移動・船上検査立ち合いにかかる時間を掛け合わせることで求められる。

また、上記の船舶代理店による作業に加え、本船側でもいわゆる CIQH による船上検査のための書類作成・コピー・立ち合いに関して業務負荷がかかっている。

5.5. 港湾関連手続の改善の取組

5.5.1. 取り組みの基本方向

港湾関連手続の国際標準化に関しては、インドネシア国は FAL 条約を批准しており国際標準とする意向、前提は整っている。しかし、国内法では、FAL 条約の様式の規定などは整っていないと考えられる。

港湾関連手続の簡素化については、取組が十分でないように思料される。インドネシア国の海運を巡る環境によるところも多いと思われるが、意欲も感じられない。例えば、CIQ と港長はインドネシアの港湾に入港する船舶に乗船検査を実施するが、簡易化のために手続を改善しようとする動きは見られない。

ただし手続の電子化については、2006 年の INSW の構築の一環として取組んできており、2012 年にブループリントを作成し取り組もうとしている。

表 5.5-1 港湾関連手続の改善

International Standardization	Indonesia ratified the FAL convention in 2003. Though there was an intention of the government to introduce the international standards, no remarkable progress has been made until now.
Facilitation	The government conducted BPR in 2008 to facilitate the procedures so as to match electronization of documents, but substantial procedures in hard copies remain unchanged.
Electronization	DGST intends to make efforts for electronization in accordance with the authorized plan, which is a part of INSW.

5.5.2. INAPORTNET の改良

(1) 改良の背景

INAPORTNET は INSW 整備のための政府の取組の一環として構築され、タンジュンプリオク港、ベラワン港、タンジュンペラク港、タンジュンエマス港に設置された。システムは 2012 年 7 月 1 日から、もっとも先進的な港湾と言われているタンジュンプリオク港において、港湾関係行政機関のための運用を開始したが、実際には利用されていない。

現在の INAPORTNET の問題として、以下のことが挙げられている。

- ・ システム開発のためのガイドライン（ブループリント）が存在しなかった
- ・ INAPORTNET システムを管理する組織または IT マンパワーの業務と機能を持っていなかった
- ・ INAPORTNET のユーザに対する法的な措置ができていない
- ・ システムサービスの可用性を確保できていない。（Internet 接続等に問題があった場合の管理ができていない。）

DGST はこの問題を認識しており、2011 年に INAPORTNET の開発について包括的に評価を行い、その評価に基づいてシステム開発の方向を示す報告書、ブループリントを 2011 年 12 月に取りまとめた。ブループリントが要約した現在の INAPORTNET の問題点とその修復方策を表 5.5-2 に示す。

表 5.5-2 現在の INAPORTNET の問題点とその対策

Issues	Proposal of Countermeasure
The current INAPORTNET cannot acquire manifest data from Customs, as Customs uses INSW via their own EDI system when receiving manifest data. INAPORTNET is not connected with INSW.	It will become possible to send messages if a module interface between the INSW and INAPORTNET is installed.
The shipping agent has to enter the necessary information into multiple systems for the port-related procedures. The redundancy in entering those data is causing heavy workload.	It will be resolved by establishing a portal for the INSW system as a single-sign-on window which integrates multiple systems including INAPORTNET.
Since the management process of cargoes including containers from logistics aspect is not	It will become possible to search the data in the container terminal operation system if a cargo

established, the operational arrangement for the cargoes is not conducted efficiently.	monitoring module is developed. The cargo monitoring module shall be used by the terminal operator.
Users cannot use smart phones and mobile terminals under the current system, which limits the convenience for the users	Arrange the modules to support mobile terminals
Though substantial information is supposed to be accumulated in the database of existing INAPORTNET, it is not fully utilized.	Build a data warehouse for implementing BI (Business Intelligence)/EIS (executive information system) using data to be searched in the current INAPORTNET data base.

Source: DGST “Blueprint of INAPORTNET, Dec. 2011”

また、次のスケジュールが 2012 年からの INAPORTNET 改善のロードマップとして決定されている。

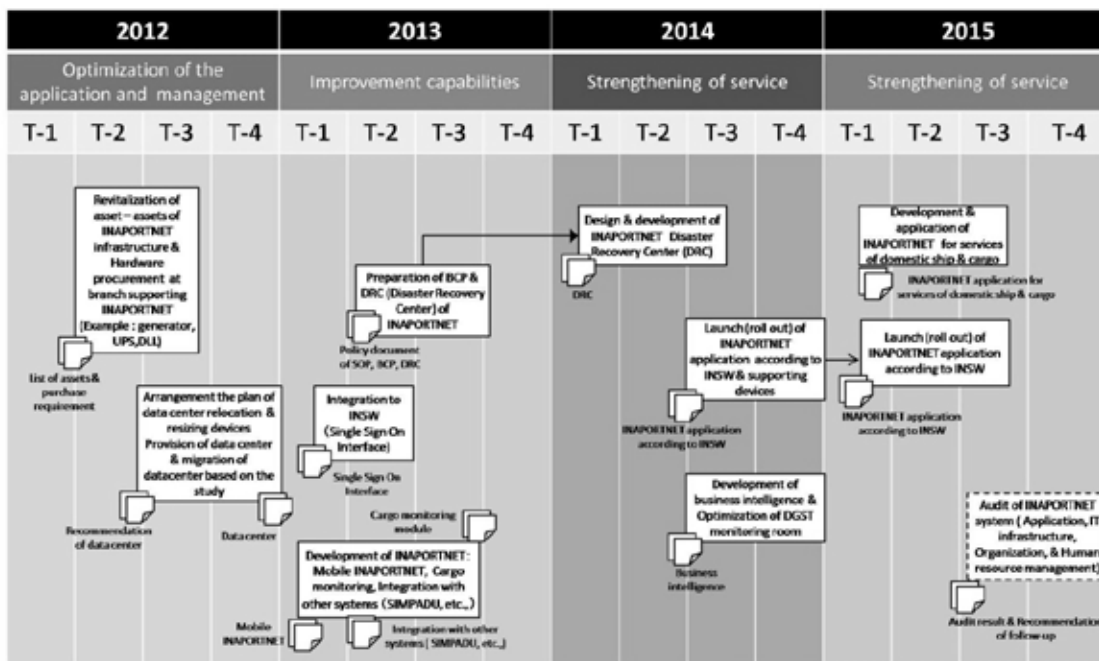
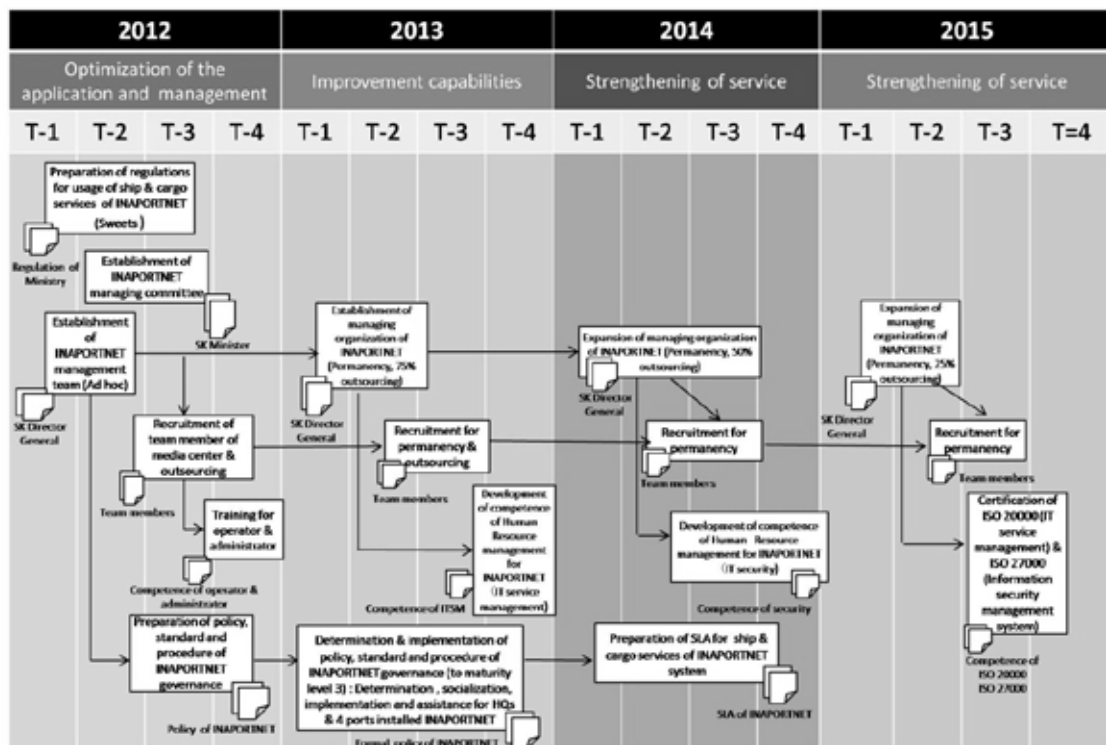


図 5.5-1 ブループリントのロードマップ

(2) ブループリントが目指す INAPORTNET

1) 改良 INAPORTNET における船舶入出港に係る業務フロー

ブループリントが目指す INAPORTNET における船舶入出港手続の業務は、次に示すフローをもとに検討されている。

a) 入港時のプロセス

入港時のプロセスを表 5.5-3 及び図 5.5-2 に示す。

表 5.5-3 入港時の手順

Step	Procedure	Information
1	“Notification of ship arrival (PKK)” or “Plan of Transportation Means (RKSP)” is submitted electronically by the shipping company / shipping agent from portal INSW web or portal Pelabuhan (SIMOPPEL).	PKK document is used in the proceedings of domestic vessels, and RKSP is used in the proceedings of international vessels. SIMOPPEL was integrated with INSW / INAPORTNET.
2	The response from DGCE (BC 1.0) and the response form PELINDO (No. UKK) are made through portal INSW or SIMOPPEL.	
3	The document service request for the submission of the ship and cargo are integrated into a single document (Port Single Administration Document/ PSAD) which followed by Manifest (inward manifest) document sending.	Submissions to all government agencies are provided. (Government Agencies / GA)
4	Port-related government agencies will do the each answer/response to PSAD/PPKB. ¥ BC.11 from Customs ¥ Permit Plant Quarantine ¥ Permit Animal Quarantine ¥ Permit fish Quarantine ¥ Permit Exit Permits from Immigration ¥ Permit Danger goods handling from ADPEL Permit Port Health Office (free patique)	PPKB/PSAD is sent to in house systems of each government agency through INSW. And results are feedback to INSW. If there is no response for 5 hours or more each government institution has seemed to agree the permission.
5	After obtaining the permission of the PELINDO for determination services of anchoring , waveguides , tugboat & mooring, the authorization information from GA is sent.	Items that are checked by in house systems of PELIND : -Preparing for pilotage and tugboat - CMS balances, the status of creditors and repayment of shipping companies/ agents.
6	ADPEL / Harbor Master is issuing a “Supervision Letter of Ship Maneuver (SPOG)” to move the port area.	The integrity documents of shipping companies and ships (SIUPAL/SIUPSUS , PKKA / PPKM , ISPS , etc.) are integrated into the master database. INAPORTNET shipping company standards are maintained by DGST
7	PELINDO is issuing a “Letter of Work Order (SPK)” of pilot and mooring service.	SLA for work order of pilotage & mooring service is set forth in detail the PELINDO’s internal procedures and systems.

Source: DGST “Blueprint of INAPORTNET, Dec. 2011”

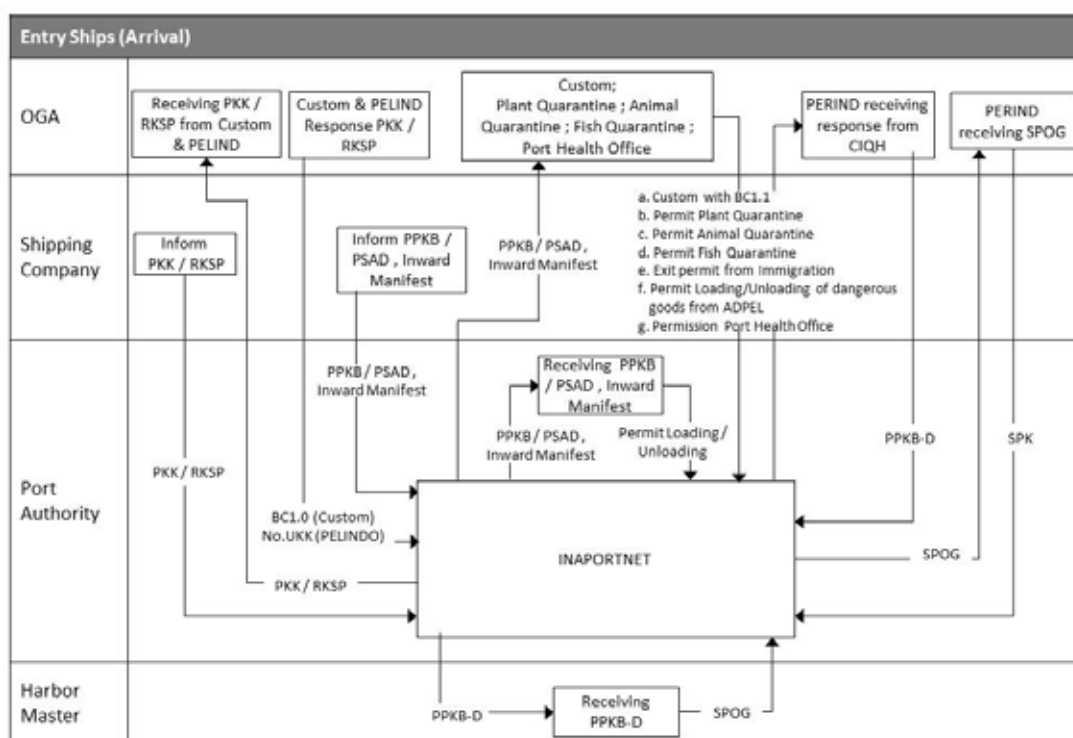


図 5.5-2 入港時のプロセス

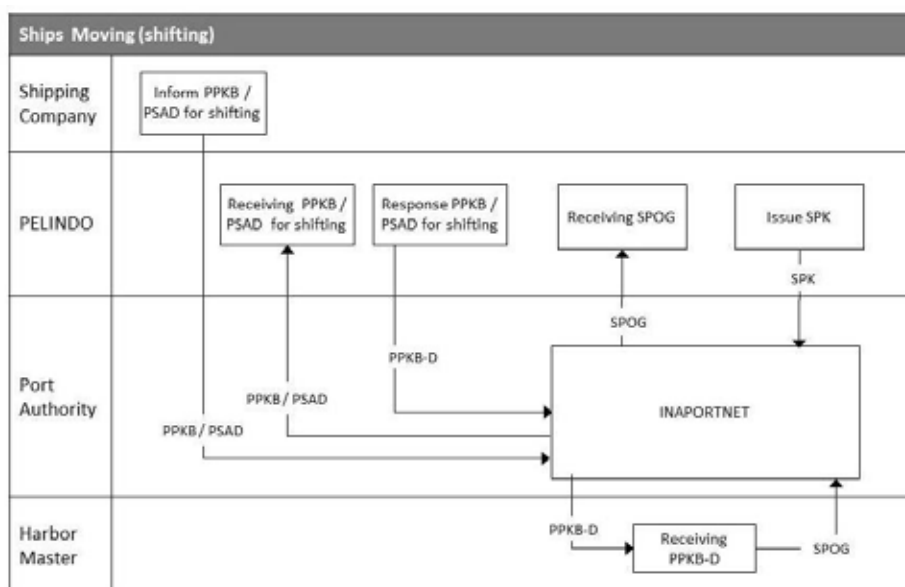
b) 港内移動のプロセス

港内移動のプロセスを表 5.5-4 及び図 5.5-3 に示す。

表 5.5-4 港内移動の手順

Step	Procedure	Information
1	PSAD/PPKB is submitted by the shipping lines/agents for ship movement	In-house system of PELINDO checks pilotage and mooring facilities. There is a service to check the position of mooring graphically using the web portal of NSW
2	Routes, tugboat services and mooring for ship movement are decided by PELINDO (PPKB-D).	In-house system of PELINDO checks CMS balances, the status of creditors and repayment of shipping lines/agents.
3	ADPEL/Harbormaster issues a "Supervision Letter of Ship Maneuver (SPOG)".	There is a check of seaworthiness such as GM (balance) of the ship, the position of cargoes on board by ADPEL/Harbormaster before SPOG is issued.
4	PELINDO issues work order of pilotage & mooring	SLA for work order of pilotage & mooring service is set forth in detail as PELINDO's internal procedures and systems.

Source: DGST "Blueprint of INAPORTNET, Dec. 2011"



Source: DGST “Blueprint of INAPORTNET, Dec. 2011”

図 5.5-3 港内移動のプロセス

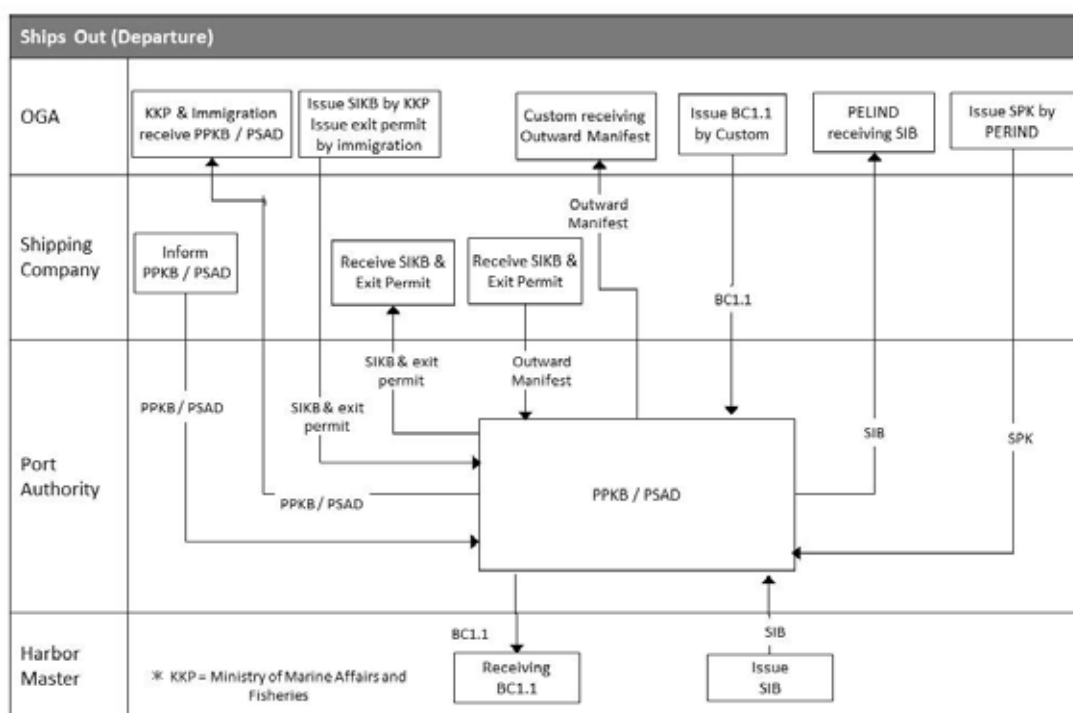
c) 出港時のプロセス

出港時のプロセスを表 5.5-5 及び図 5.5-4 に示す。

表 5.5-5 出港時の手順

Step	Procedure	Information
1	Shipping companies / agents submit the request for ship out services (PSAD/PPKB document) via web portal INSW	
2	The immigration office issues Health Perimt Sailing (SIKB) and exit permission for crew.	SIKB and exit permission can be notified quickly to the port of destination via portal INSW.
3	Shipping companies / agents submit the manifest (outward manifest)	The check on completeness or accuracy shall be done by cross-checking the report of PELINDO and Terminal Operator
4	DGBC (Custom) issues BC 1.1.	Manifest documents can be informed early to the Port of Destination
5	ADPEL / Harbor Master issues Sailing Approval Letter (SPB) .	SPB can be checked by ADPEL / Harbor Master of port of destination.
6	PELINDO determines Service Pilotage & Postpone (PPKB-D)	
7	PELINDO issues Letter of Pilotage & Tugboat (SPK)	SLA of pilotage & tugboat services is regulated in PELINDO’s internal system and procedures. When the SLA is not accomplished, requests for services or repayments can be claimed.

Source: DGST “Blueprint of INAPORTNET, Dec.2011”



Source: DGST “Blueprint of INAPORTNET, Dec. 2011”

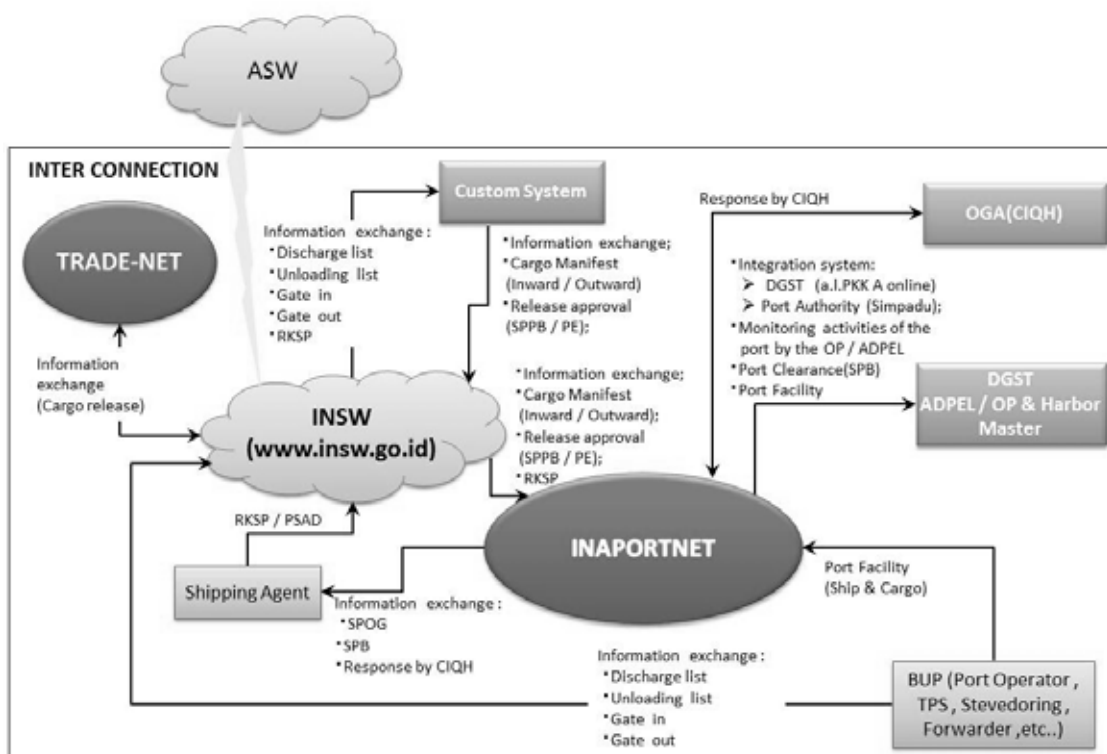
図 5.5-4 出港時のプロセス

2) システム構成

INAPORTNET が目指すシステム構成を図 5.5-5 に示す。それは DGST と港湾関連行政機関、税関、PELINDO 及び船舶代理店とを接続するシステムとして構成される。

INAPORTNET では港湾関連手続のシングルウィンドウ化として、“PSAD (Port Single Administration Document)”による複数行政機関への共通手続画面が構築されている。これにより、申請者は PSAD への 1 回の画面入力で、関連する九つの行政機関に同時に手続を送付することが可能となる。PSAD で入力された情報は INAPORTNET 内部処理により RKSP、PKKA、PKK、PPKB 等に変換され各行政機関に配信（もしくは、インハウスシステムに送信）される。

港湾手続の情報は INAPORTNET に集約され、必要な情報が関係機関の間で共有される。ターミナルオペレーターと港湾業務提供会社はこのシステムにアクセス可能で、港湾に関わる B to B の情報が INAPORTNET に蓄積される。これは情報処理の統合化を実現し、必要な情報が港湾関係者間で共有され、重複を避けることができる。



Source: DGST “Blueprint of INAPORTNET, Dec. 2011”

図 5.5-5 システム構成

3) 改良 INAPORTNET の概要

現在の INAPORTNET に備えられた RKSP モジュール、PSAD モジュール、クルーモジュール、海事申請モジュール、マスタデータモジュールに加えて、貨物モニタリングモジュール、マニフェストモジュール及びビジネス情報モジュールが改良 INAPORTNET に加えられる。

これは、現在インドネシア物流コミュニティサービス (ILCS) のサービスとして提供されている機能であり、PELINDO (IPC) によると INAPORTNET と ILCS の統合により実現が計画されている。ILCS は現在タンジュンプリオク港において B to B のロジスティックシステム、国内マニフェスト及びトラッキング・トレーシングシステムとして INAPORTNET とは別に稼働しており、サービスには、送金やサービス料の支払い等 E-Payment サービスも含まれる。

ILCS 機能と INAPORTNET の統合により更なる物流プロセスの簡素化、処理速度の向上を図ることが期待されている。

なお、現在の INAPORTNET が対象としている行政手続は輸出入にかかる外国船の手続のみであるが、将来的には国内船のサービスを含めることも視野に入れられている。

また、システムをデータセンターにおいて一元管理することにより、情報や資産の重複保有、地域による情報化の格差をなくしつつも、港湾毎の独自の情報を論理的に別のデータベースに保

有し、システム負荷の軽減が図られることが計画されている。

4) システム利用者

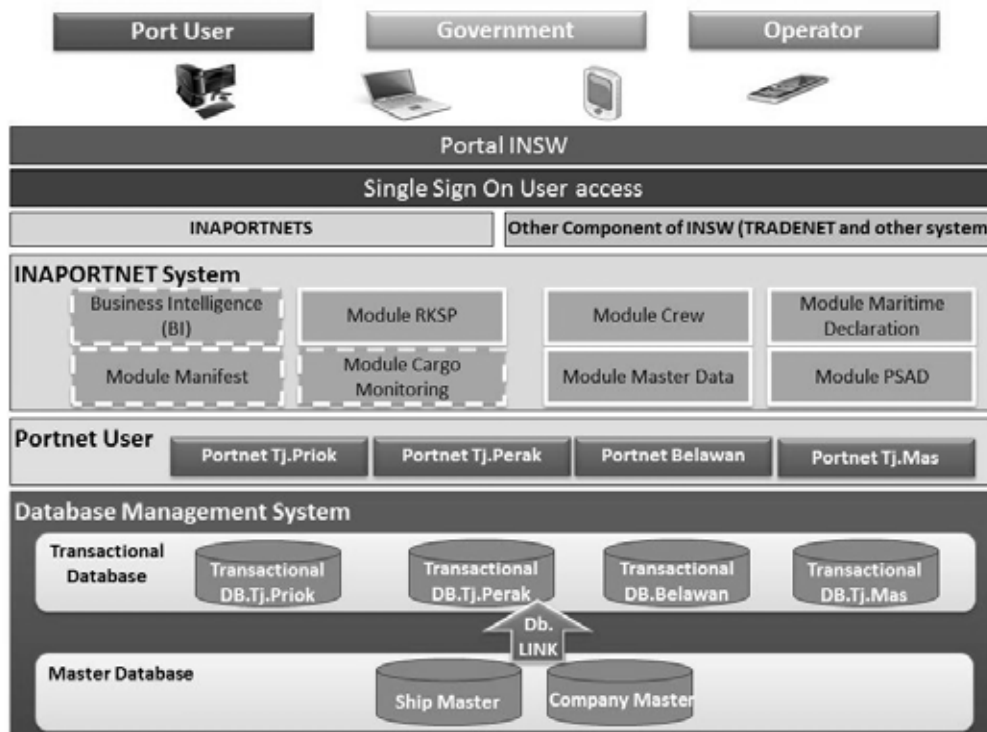
改良 INAPORTNET の利用者は、4.1.3 (3)に示す現在の INAPORTNET と同じである。

5) システム方式

改良 INAPORTNET におけるアプリケーション構築の主要概念として、シングルサインオンの実現、書類提出の一元化 (Single Submission Document) およびデータと情報の同期があげられている。

システム利用の促進については技術動向を踏まえ、iPad や Galaxy Tab 等のモバイル端末用のユーザインタフェースを構築することにより、様々な場所から様々な手段で改良 INAPORTNET にアクセス可能とすることによるユーザの利便性向上を図ることが計画されている。また、将来的に全てのアプリケーションを Web ベースとすることにより、プラットフォームの一元化を図り、シンプルかつより複雑なソリューション提供の実現に向け、検討が進められている。

改良 INAPORTNET のアプリケーションは、4層で構成される。すなわち、受渡しチャンネルレイヤー、業務ロジックレイヤー、利用者レイヤー及びデータベース管理レイヤーである。これらを図 5.5-6 に示す。



Source: DGST “Blueprint of INAPORTNET, Dec. 2011”

図 5.5-6 改良 INAPORTNET のアプリケーション

6) 情報の構成

改良 INAPORTNET で取扱われる主要情報及び利用者を表 5.5-6 に示す。

表 5.5-6 改良 INAPORTNET の情報構成

Domain	DGST		ADPEL (OP & Harbormaster)		Shipping Company/Agent		Stevedoring Company		Port Health Office		Fish Quarantine		Animal Quarantine		Plant Quarantine		Immigration		PELINDO		Customs		TPS	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Information	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Ship Master	✓																							
User Master	✓																							
SPOG			✓																					
SIB			✓																					
SPBM			✓																					
PKK/RKSP					✓														✓		✓			
Free critique									✓															
Fish Quarantine											✓													
Animal Quarantine												✓												
Plant Quarantine													✓											
Crew Data list														✓										
Entry Permit															✓									
Exit Permit																✓								
SPK																			✓					
PPKB(PSAD)			✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PPKB-D																			✓					
Manifest data											✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SPPB/PE																					✓	✓	✓	✓
Gate in																					✓	✓	✓	✓
Gate out																					✓	✓	✓	✓
Loading list																					✓	✓	✓	✓
Discharging list																					✓	✓	✓	✓
LRB	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓	✓	✓	✓
LRM	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓	✓	✓	✓
Booking stack																							✓	✓
KSI																							✓	✓
KSE																							✓	✓
YOR																							✓	✓
Bay Plan																							✓	✓
Stowage Plan																							✓	✓

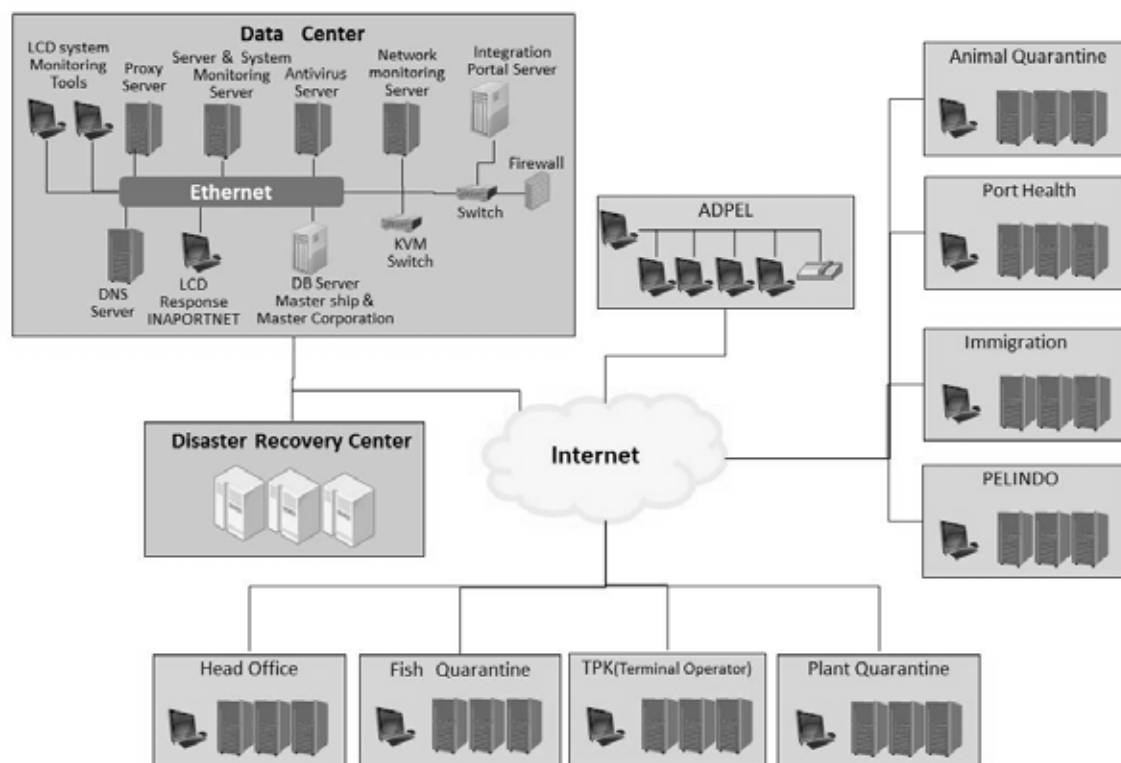
1: Master 2: Transaction

Source: DGST “Blueprint of INAPORTNET, Dec. 2011”

7) 機器及びネットワーク構成

改良 INAPORTNET では、データセンターを増強しシステムを一本化することにより、各港湾

(ADPEL) に配置されていた機器を廃止、データセンターへの接続回線をインターネット回線とすることによる機器・回線の集約が図られることが予定されている。これにより、システムのハードウェア費用、回線費用および管理運用コストの削減が図られるとともに、システム改変等に係る費用も削減することが可能となると考えられる。将来の構成を図 5.5-7 に示す。



Source: DGST “Blueprint of INAPORTNET, Dec. 2011”

図 5.5-7 機器及びネットワーク構成

(3) DGST の取組

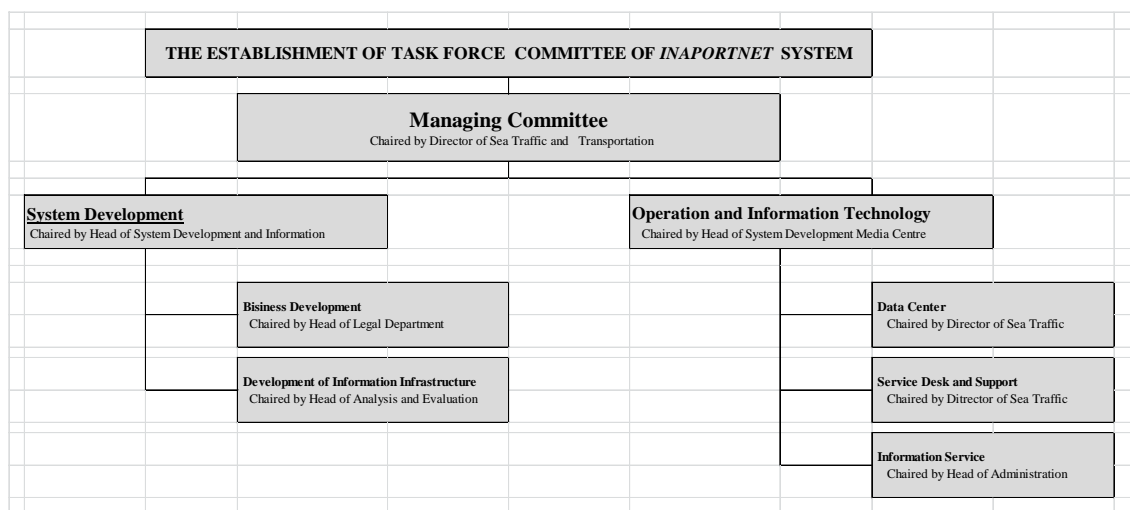
DGST は図 5.5-8 のように INAPORTNET 構築のタスクフォースを設置して改善に取り組もうとしている。ブループリントに掲げられた 2012 から 2015 年度までの INAPORTNET システムのメタ TOR を表 6-7 に示す。

なお、タンジュンプリオク港での INSW の実施をサポートするため、INAPORTNET の運用に係る MOU (Memorandum of Understanding) が、タンジュンプリオク港湾庁、タンジュンプリオク A タイプ税関本庁、タンジュンプリオク本官港長、タンジュンプリオククラス 1 港湾保健所、タンジュンプリオク農業検疫所、魚類品櫃管理・安全ジャカルタ 魚類クラス 1 事務所、タンジュンプリオククラス 1 入国管理事務所及び PELINDO の間で、2012 年 6 月 21 日に締結された。

MOU の主なポイントは次のとおりである。

- ・ タンジュンプリオク港湾庁の調整のもとに INAPORTNET システムを利用すること

- PELINDO はシステムのメンテナンスと運用を支援する役割であること
- ジョイントチームは、INAPORTNET の実施の普及と評価を行うこと
- PELINDO はシステム運用に係る費用を受持つこと



Source: DGST “Blueprint of INAPORTNET, Dec. 2011”

図 5.5-8 DGST のタスクフォース

表 5.5-7 INAPORTNET システムのメタ TOR

2012 Activities	budget	2013 Activities	budget	2014 Activities	budget	2015 Activities	budget
1. Establishment of INAPORTNET Management Team	0	12. Capacity Development on INAPORTNET System	200	18. Capacity Development on INAPORTNET System	200		
5. Recruiting Member of INAPORTNET Management Team (20)	1,400	7. Recruiting Member of INAPORTNET Management Team (75% of All members)	1,400	13. Recruiting Member of INAPORTNET Management Team (50%)	1,000	19. Recruiting Member of INAPORTNET Management Team (25%)	1,000
2. Legislation of Legal Basis on Procedures through INAPORTNET	0					21. Certification of ISO 20000 (IT) and 27000 (Information Security)	1,000
3. Institution of INAPORTNET Management Committee	0					22. Audit of INAPORT System and Its Follow-up	2,000
4. Drafting Policy/Standards/Governance on INAPORTNET	958	8. Socialization of Governance and Ratification of Policies/Standards/Governance on INAPORTNET	1,300	14. Preparation of Service Level Agreement (SLA) for IT service	750		
		11. Preparation of Business Community Plan (BCP) and Disaster Recovery Plan (DRP)	750				
6. Development of Data Center	4,000			15. Development of Disaster Recovery Center	8,500		

9. Integration into INSW (Interface and Single Sign On)	400	16. Development of Business Intelligence and DGST's Operation Room	1,500	19. Expansion of Ports using INAPORTNET (7 ports) and Domestic Service	6,000
10. Development of System Modules of INAPORTNET (Mobile/Cargo Monitoring)	1,500	17. Expansion of Ports using NAPORTNET (4 ports)	2,000		

5.6. 港湾関連手続の改善・電子化

5.6.1. 港湾手続の課題

インドネシア国の港湾手続に関し、インドネシア国の港湾の特徴、港湾手続に関する制度、手続の電子システム化、タンジュンプリオク港における実情、DGST の取組の 5 つの視点から、注視すべき現状を抽出した。それを踏まえ、インドネシア国の港湾手続に関する課題として考えられる事項を整理した。

(1) インドネシア国の港湾の特徴と港湾手続に関する課題

インドネシア国の港湾について港湾手続の改善を考える際に注視すべき特徴としては次の点がある。

- ・ 点在する大小の島に多くの港湾が立地し、様々な性格・規模の港湾がある。
- ・ ポートオーソリティの設置等港湾の管理に関する制度改編等を定めた改正海運法がポートオーソリティの設置等港湾の管理に関する制度改編 2008 年の制定され、港湾行政の枠組みの変遷期にある。
- ・ 新たな制度にもとづく港湾管理業務の執行は移行段階にあるものもある。例えば PELINDO が従来業務の一部を実施するなど新制度が定着していない面もある。
- ・ 改正海運法の規定に従い、港湾の体系化を含む全国港湾計画が作成段階にある。

こうした現状に鑑み、港湾手続に関する課題としては次があげられる。

- ・ 立地、性格、規模が異なる全国の港湾における港湾手続を統一的に、确实・適正に行うことには大きな困難も見込まれる。
- ・ 港湾手続を确实かつ適正に行うためには港湾管理制度の定着が大前提である。
- ・ 関連法令の定めと実際の運用との間で整合が取れていないところもあり、手続改善、システム化の障害となっている。

(2) 港湾手続制度面での課題

インドネシア国の港湾について港湾手続の改善を考える際に認識することが必要な制度の現状として次がある。

- ・ 港湾手続は関係機関の所管法令に基づきそれぞれ実施されている。関係機関(括弧内は地方機関)としては、海運総局(DGST(ポートオーソリティ、ハーバースター)、税関総局(税関事務所)、入国管理総局(入国管理事務所)、検疫機関(港湾保健所)、植物動物検疫機関(植物動物検疫事務所)、魚類管理等機関(魚類管理等事務所)がある。
- ・ 改正海運法の規定及びその下で作成された規則において入港/出港時等手続の詳細が定められている。しかし、旧法下の規程で改正がなされていないものもあり、また、新たな法令の定めるところが未だ定着していない面もある。なお、オペレータに対する港湾サービスの利用申請に係る手続についても法令に記載されている事項もある。
- ・ 法令に定められる手続の内容・書類には、インドネシア国に固有のものもあり、また、比較的多くの書類が必要とされている。例えば外国船舶はインドネシア国の港湾に入港の都度外国船運航通知(PKKA)の発行申請をDGST本部に提出する必要があり、その添付する書類には以後の手続で求められる情報項目も含まれている。
- ・ 港湾手続の簡素化を目指すFAL条約は2002年に批准されたが国内委員会の設置等について関係機関の調整がつかず大統領令の発令にとどまっている。なお、入港時の書類の中でFAL様式に該当するものは基本的には同じまたは類似の様式が用いられている。

こうした現状を鑑みた場合、港湾手続に関する制度面での課題として次があげられる。

- ・ 港湾手続に関する法令の規定には、実際の運用や環境変化に対応していないと考えられるものもある。
- ・ インドネシア国に固有の港湾手続の内容や背景、また、手続の各段階における申請項目についてのレビューも踏まえ、基本的には国際標準を取り入れた手続制度の構築が望まれる。
- ・ FAL条約の具体的な執行のための調整等、港湾手続の簡素化・改善に向けた必要な関係機関の連携・調整体制が十分に整っていない。

(3) 港湾手続の電子システム化に関する課題

インドネシア・ナショナル・シングル・ウインドウ(INSW)政策の下で、港湾手続の電子化システムであるINAPORTNETの構築が進行している。INAPORTNET及びそれに関連する現状の要点として次の点があげられる。

- ・ DGSTは政府が進めるINSW政策の下で、2007年以来INAPORTNETの開発・運用に取り組んできている。このINAPORTNETは船舶及び貨物の管理を対象としており、関係行政機関と船舶代理店(申請者)の他にターミナルオペレータ等も利用者を含むシステムである。

- ・ システム開発にあたっては、港湾手続における必要書類、情報について関係機関との調整を図り、一定の統一化、簡素化を図った。
- ・ 事前通報等にも含まれる船上での受理書類の情報の一部については INAPORTNET が対象としているが、港長への提出書類の一部や FAL 様式で対象とされていないものもある。
- ・ DGST は INAPORTNET システム(ハードウェア、ソフトウェア)を、ペラワン港、タンジュン・プリオク港、タンジュン・ペラ港、タンジュン・エマス港の 4 港湾に配備したが、制度改編等に対応していないこともあり利用されていない。現在タンジュンプリオク港において先行的に運用を図ろうとしている。
- ・ DGST 本部、Port Authority、PELINDO の責任者・担当者は INAPORTNET は「開発済で利用」との見解を示すが、タンジュンプリオク港を利用する船舶代理店には利用の認識がない等、INAPORTNET の現状に対する認識が異なる。
- ・ PELINDO-II は港湾運営に関する情報を取扱うシステム(PKK-Online/SIMOPPEL)を運用し、船舶代理店はこのシステムを利用している。タンジュンプリオク港ではこのシステムを通じて船舶代理店の申請情報が INAPORTNET に送付されていると推察される。
- ・ INSW は 2015 年完成を目前に、財務省、経済省、経済調整大臣府が中心となり DGST も含め 16 省庁が参加して取組を進めてきている。
- ・ INSW は TRADENET と INAPORTNET で構成されるが、INAPORTNET の開発・運用が遅れているとの指摘がある。
- ・ 税関は手続の一部を電子化し運用しているが、これは INSW の一翼を担う TRADENET と密接に関係するシステムである。

こうした現状を鑑みた場合、INAPORTNET を中心に進めている港湾手続の電子システム化面での課題として次があげられる。

- ・ INAPORTNET の開発・運用に関して、関係組織のマネジメントレベル及びシステム開発サイドと港湾手続を実施する現場との間でのコミュニケーションを十分に図る必要がある。
- ・ INAPORTNET は主要港湾に配備されているが、各港湾が活用できる状況にないと考えられる。
- ・ INAPORTNET に関し責務を有する DGST にシステム分野の人材が不足している。
- ・ システム利用者の視点での検討が十分でない。
- ・ INSW へのインテグレーションに向けた対応が十分にはなされていない。これにより、SSO(Single Sign On)が十分に機能しないことが懸念される。
- ・ システム開発に係る省庁機関間のマネジメントレベルでの調整体制とは別のシステム担当者レベルでのシステム技術や運用面での密接な協議が必要である。

(4) タンジュンプリオク港における港湾手続実施における課題

タンジュンプリオク港において実際に実施されている港湾手続の現状に関し、港湾手続き改善の視点から注視すべき事項として次がある。

- ・ タンジュンプリオク港における船舶代理店業務では、税関に対するマニフェスト情報等の提出・回答と PELINDO に対する港湾サービスに関する申請・回答が EDI 化されている。なお、各機関からは ID 番号が無償で提供され、システム利用も無償である
- ・ 所定の手続書類の一部は船舶の錨地停泊・岸壁係留時の乗船検査の際に船長から直接提出される。
- ・ 植物動物検疫、魚類検疫については、規定はあるが実際には書類の提出は求められていない。
- ・ PELINDO-II 及び港湾手続関連の行政機関間で MOU を締結し、INAPORTNET の利用促進を図るべく取り組みを始めたところにある。

こうした現状を鑑みた場合、タンジュンプリオク港における実際の港湾手続の実施にあたっての課題として次があげられる。

- ・ 一連の港湾手続全体を管理する責任機関あるいはその体制が適切に機能していない面がある。
- ・ 船上での検査時に船長が提出する書類と船舶代理店が提出書類との間で情報項目の重複など申請情報項目に重複がある。
- ・ 税関への EDI による申請情報に関し、別途書類の提出が求められ、電子化の効果が限定される。

(5) DGST の取組みに関する課題

DGST が港湾手続の関する責任部局として港湾手続の改善に向けた取組みを進めてきており、注視すべき点として次がある。

- ・ 港湾手続改善に関しては INAPORTNET の構築・運用を中心に取り組んできている状況にある。
- ・ INSW 政策の下で INAPORTNET の完全稼働にむけた取組を重点課題と位置づけて取り組んでいるが、必ずしも予定通りの進捗となっていない。
- ・ INAPORTNET に関するブループリントを作成するとともに、DGST にタスクフォースを立ち上げ INAPORTNET の推進を図ろうとしている。

こうした現状を鑑みた場合、DGST の取組に関する課題として次があげられる。

- ・ 情報化に関する人材が不足しているとともに手続の情報化を担当する専門組織が不在で、組織力や資金等が十分といえない。
- ・ INSW 政策の下でのシステムに関する取組が中心となっていると考えられ、港湾手続そのものの改善やそのための環境整備などへの取り組みが十分とは言えない。
- ・ 港湾手続の情報化と一体的に進めることが期待される統計データの整備等他の行政事務に活用する視点が十分でない。

5.6.2. 港湾手続改善のための対応

インドネシア国の港湾手続に関する課題を解決するために求められる対応に関し、組織・体制面、手続制度面、手続実施面、システム技術面の視点から整理した。

組織体制面での対応

- ・ 港湾手続として必須の事項については、全港湾において国際基準に則り、統一された手続の実施が可能な体制を整える必要がある。
- ・ 主要港湾においては高い効率性の実現を念頭に置いた手続の仕組みを整えることが望まれる。
- ・ 港湾手続に関するポートオーソリティの責務・機能を明確にする必要がある。
- ・ 国際標準の港湾手続、システム等に関する人材の育成、組織・体制の整備を図る。
- ・ 港湾手続の情報化を前提に港湾行政事務の効率化も含め検討し、適切な組織形態を整える。
- ・ ブループリントに示された INAPORTNET の推進体制の整備及び効果的な運営

港湾手続制度面での対応

- ・ 港湾手続にする法令の規定について総合的にレビューし、手続に必要な書類・情報項目の検討、重複の回避、手続項目の減量化等港湾手続簡素化のために改編が必要とされる点があれば、制度改編に取り組む。
- ・ FAL 条約の趣旨を踏まえ、港湾手続きに関して関係機関と協調し、必要な国内体制を法的に整える。
- ・ INAPORTNET による港湾手続を前提とし、加えて INAPORTNET が現在対象としていない手続項目も含め整理して、適切な制度整備を行う。
- ・ 信頼性のある電子手続のための技術的対応を前提に必要な制度整備を図る。

手続実施面での対応

- ・ タンジュンプリオク港における港湾手続に関する MOU の趣旨に則り、関係各機関が積極的にシステムを利用した港湾手続の徹底を図る。
- ・ システム利用を通じて顕在化する問題を関係機関間で議論し解決を図るとともに、必要な機能向上を目指す。また、出先機関と DGST 等上位機関との間での必要な調整を図る。

システム技術面での対応

- ・ INAPORTNET 利用者との意見交換を密にする。利用者のシステムに対する改善提案をシステムの改編時に活用する。
- ・ INSW によるシングルウィンドウ化に向け、各システム設計・開発の担当者レベルでの協議の機会を拡大し、技術的な問題点について詳細に検討する。
- ・ INAPORTNET が対象とする港湾手続について十分検討し、必要なシステム対象の拡充を

図る。また、システム導入を図る港湾の事情も踏まえ、必要なシステム機能の拡充を図る。

- ・ 港湾手続関係機関との十分な調整を行い、SSO の実現に必要なシステム間のインターフェイスについて適切な設計を行う。
- ・ システムの信頼性の向上を図る。
- ・ ブループリントの確実な実施を図るとともに、状況変化に対応した所要の内容の見直しもを行い、確実な目標達成を図る。

5.6.3. 日本の協力の方策

インドネシアにおける港湾手続の現状の課題への対応について、7.2 で組織・体制面、手続制度面、手続実施面、システム技術面から整理したが、港湾手続に責務をもつ海運運総局はこうした対応を図るにあたって日本からの支援が考えられる事項を検討する。その際、港湾手続の改善というテーマを取り巻くインドネシア国の現在の状況を考えると、2015 年を目標として政府全体として取組んでいる INSW 政策の一環としての INAPORTNET の完成・運用と新たな港湾管理制度の下で適切な港湾手続の枠組の構築を図るといって港湾行政上の課題とに分けて整理することが適切と考えられる。

(1) INAPORTNET について

INAPORTNET はインドネシア政府全体として強力に構築を推し進めている INSW システムの両輪の一つであり、これまでも DGST は INAPORTNET の構築、運用に向けた取組を図ってきている。この INAPORTNET の完成・運用及び INSW としての統合は喫緊の重要課題であり、計画通りの実施が求められている。

現在、INAPORTNET は進捗の遅れが指摘されており、本調査でもシステムの全面運用には至っていないことが確認されている。そうした中、DGST は 2015 年までのロードマップを含むブループリントを作成し、DGST 内にタスクフォースを立ち上げ取組みを強化しようとしている。このブループリントには各年度に取組むべき 22 施策があげられ、総事業費を IDR35,858million と見込んでいる。そこにはシステムの機能向上及び範囲拡充のための施策とシステムに関する人材育成に関する施策等が挙げられている。DGST は INAPORTNET に関し、2007 年以降、年月をかけて構築を進めてきており、2012 年には取組体制を強化していることを考えると、ブループリントに従ってインドネシア国が自ら INAPORTNET システムの完成、運用、拡張に取組むことを基本とすることが適切と考えられる。なお、この INAPORTNET に関しては、先行的に取組んできているタンジュンプリオク港において、港湾手続に係る機関が INAPORTNET を利用した手続を徹底する努力が必要である。

これら INAPORTNET の完成と運用に関する対応は、インドネシア側で行う事項と考えられるが、DGST にはこの分野における人材は不足している。そのため、ブループリント実現のためには、日本からの技術支援が必要とされるものもある。DGST が、INAPORTNET の完成、運用に関し、システムの機能向上、対象港湾の拡充、INSW への統合等に取り組むタイミングで、それら

個別技術課題に関する技術協力が INAPORTNET の計画通りの実施に必要な地なると考えられる。

(2) 港湾手続の枠組

新たな港湾管理制度の下での適切な港湾行政の枠組の構築は港湾手続に限られた事項でなく、港湾行政一般に関して必要とされる事項で、DGST は適宜、新たな枠組の構築、必要な法令整備を行ってきている。新たな港湾管理制度がスタートする機会に、港湾手続に関して、国際標準、簡素化、情報化という視点を総合的にとらえ現状を総点検し、世界の港湾の動向も踏まえつつ適切な港湾手続の枠組を構築することがインドネシア港湾の国際競争力強化につながると考えられる。

港湾手続の枠組の構築という視点から日本の協力が考えられる事項として次があげられる。なお、ここで、ポートオーソリティの機能やターミナルオペレータとの関係等が明確に整理され、それに基づく事務が執行されることが、これら検討に当たっては前提となることは言うまでもない。

- ・ 港湾手続にする法令の規定についての総合的なレビュー
- ・ 全国の主要港湾における港湾手続の現状（特に制度の運用状況）の整理
- ・ 申請項目の減量化等港湾手続簡素化の可能性の検討
- ・ INAPORTNET が現在対象としていない手続項目も含めた電子化対象項目の詳細検討
- ・ 港湾手続改善に必要な制度改編に関する検討
- ・ 信頼性のある電子手続のために必要な法制度にする検討
- ・ 適切な港湾手続の枠組に基づく手続実施に必要な体制の検討
- ・ 港湾手続情報を活用した統計整備など港湾行政事務の効率化の検討

これらの検討の結果、現在 INAPORTNET が前提としているシステムの対象業務や情報の流れについて修正が必要となる場合も想定されるが、現在取り組んでいるシステムを運用に至らせることは INSW 政策との関係からも必要と考えられる。システムは一般に一定の時間を経てバージョンアップを図るものであり、現在取り組んでいる INAPORTNET をフェーズ 1 システムとして完成させ、それを基に新たな枠組に従ったシステムへの改編という手順となろう。

なお、港湾手続・情報化に関する人材の不足は大きな課題であり、日本の支援を通じ DGST 職員に人材育成を図ることが不可欠である。日本の支援業務をインドネシア側のカウンターパートと協働で作業を行うことが必要で、支援の手法としては、技術協力プロジェクトの形態がふさわしいと考えられる。

港湾手続改善に向けて必要な対応に関し上記をまとめたものが下表である。

対応事項	INAPORT	港湾行政	インドネシア	日本
(1) 組織体制面での対応				
全港湾における統一された手続の実施				○
主要港湾における効率的な手続の仕組整備				○
港湾手続に関するポートオーソリティの責務・機能の明確化				○
港湾手続及びシステムに関する人材の育成				○
港湾手続担当の組織体制の整備				
港湾手続情報化の港湾行政事務の効率化への活用				○
INAPORTNET 水深体制の整備と効果的運営				
(2) 港湾手続制度面での対応				
港湾手続関連法令の総合的レビューと必要な改正				○
FAL 条約に係る国内体制の整備				
INAPORTNET 利用手続を前提とした港湾手続に関する制度整備				○
信頼性のある電子手続を前提に電子申請のための制度整備				○
(3) 手続実施面での対応				
タンジュンプリオク港で INAPORTNET 利用港湾手続の徹底				
システム利用を通じたシステムの機能向上				
(4) システム技術面での対応				
INAPORTNET 利用者との密な意見交換				
利用者意見のシステムへの反英				
システム設計・開発担当者レベルの協議機会の拡大				
INAPORTNET の対象業務のレビューと必要に応じた追加				
SSO に必要なインターフェイスの設計				
システム信頼性の向上				
ブループリントの目標実現				
備考 ■ : 関連テーマ、 : 主、○ : 支援、 : 必要に応じ支援				

添付資料

- 1 VINAMARINE との協議
- 2 DGST との協議
- 3 日本の港湾 EDI システム

添付資料 - 1

VINAMARINE との協議

参考：VINAMARINE との協議

日時：

2012.6.26 9:15 ~ 11:45

出席者：

ベトナム側

Dr. Bui Thien Thu/Deputy Administrator
Ms. Tran Thi Tuyet Mai Anh/Deputy Director/International Cooperation Dept.
Mr. Vu Tuan Hung/Deputy Director/Science & Technology Dept.
Mr. Nguyen Ngoc Thanh/Vice Director/MA of Haiphong
Ms. Nguyen Phuong Dung/ Maritime Transport & Services Dept.
Ms. Vi Thanh Giang/ VINAMARINE Office
Mr. Le Phu Khanh/ Science-Technology & Environment Dept.
Mr. Pheum Duc Quan/ Legislation Dept.
Mr. Tran Viel Kien/ CTHH/
Mr. Duo Dic Hoau/ VISHIPEL
Mr. Bu Ngoc Nam/ MA-Haiphong
Mr. Be. Kai Long/ Planning & Finance Dept
Mr. Khuc Truong Minh/Inter/ International Cooperation Dept.

JICA 専門家

大津専門家

調査団

宍戸達行、能勢道治、小松明

議事概要

1. 調査団長より調査実施に対する VINAMARINE の協力について感謝の意を表し、引き続き、資料 The Study for Collecting Basic Information on Port EDI and Verifying the Present Situation in ASEAN に従い、ベトナムにおける調査の結果、港湾 EDI システムに関する議論のための資料及び日本の港湾 EDI システムについて説明した。
2. 説明を受けて VINAMARINE 副総裁の Thu 氏より、調査では MA の状況や試行システムも含め、港湾 EDI に関するベトナムの現状がよく整理されており、また、日本の港湾 EDI システムが概ね 5 年毎に改良されてきている状況も理解できたとの発言があり、その後、下記の質問があった。それぞれについて下記の通り回答した。

ベトナムでの調査が実施されたが、他の ASEAN 諸国についても調査を行う予定か。
本調査は ASEAN 各国の港湾手続の改善を視野に置いているが、各国の状況を踏まえ現地調査の対象はベトナムとインドネシアとしている。

ASEAN 諸国が対象とすると、支援を行う場合、各国毎か ASEAN 全体としてか。
港湾 EDI に関しては各国で事情も異なり、支援する場合には 2 国間になるのではないかと思われるが、政府・JICA が決めることである。

ベトナムの現状は日本の港湾 EDI に関する経緯でいつ頃に相当するか。
日本の港湾 EDI 化への取組は 1996 年にスタートし 1999 年からシステムの運用を開始した。ベトナムはシステムの開発・試行段階にあり、その点ではその中間といえる。なお、FAL 条約への対応に関しては日本は 2005 年に条約を批准し書類の統一・簡素化を図ったが、ベトナムも同時期に FAL を批准しており、その

面では同じといえる。ただ、日本は 2003 年に関係機関との間でシステム連結したが、その面ではベトナムはそれ以前の段階といえる。

税関が日本の支援で開発している V-NACCS と MA が開発しつつあるシステムと連携することができるか。

V-NACCS との連携に関しては、ナショナルシングルウインドウ等政府全体としての取組が進んでおり、システムの連携を促進させる必要がある。システムの連携は技術的には対応できると考えられるが、早く連携の方向を決めた方が技術的な難易度は低くなると考えられる。

全国の MA でのシステム運用を図るために、どのような手順で進めるのがよいか。

検討されているシステムは WEB 方式で、中央にサーバを置き各 MA は端末からシステムに入ることになるので、システム面では MA の導入の順序の議論は重要でない。港湾 EDI システムの導入の意義、方向を全国に徹底させるため、港湾 EDI システム構築・運用に関するマスタプランを作ることが重要と考える。

3 .VINAMARINE のシステムを担当する科学技術部 Mr. Hung 次長より次の質問がありそれぞれ回答した。

ハイフォンでの試行システムの日本の港湾 EDI と比べた場合の同一点及び相違点如何。

港湾手続の業務をシステム化しているという点では日本の港湾 EDI と同じある。もちろん対象とする手続事項は両国で異なる。

ウェブ方式はベトナムにふさわしいものといえるか

ウェブ方式では申請事項を毎回送信し、パッケージ方式では申請者の端末で申請項目を編集してまとめて送信するという特徴がある。港湾 EDI の場合、申請項目がそれほど多くなくウェブ方式がよいと考えられる。

V-NACCS と今後連携するためには政令 21/2012 を改正する必要があるか

システムの連携の機会に、様式の統一や手続簡素化についても検討・調整することが重要であり、その結果次第で政令 21 号改正が必要となることもあり得よう。

4 . その他の参加者から次の質問があり、それぞれ回答した。

ハイフォン試行システムを V-NACCS と連携する場合に障害が出る可能性はないか。

システム連携に当たってはシステム間で交換する情報の定義が必要になるが、双方のシステム担当者が十分に協議を行うことで問題とはならないと考えられる。将来システムを導入した場合、電子申請と書類による申請が並列すると好ましくない。電子申請を促進させる対策は何か。

システムの利用促進を図ることは重要である。日本では、システム利用を強制していないが利用者との意見交換を通じて使いやすいシステムの開発・運用に取り組んできている。

5 . 質疑応答の後、Thu 副総裁より、

ベトナムでは行政改革を進めており ASW への対応にも努力している。

この分野での JICA の支援を期待していることを日本に伝えてほしい。

開発が進められている V-NACCS は VINAMARINE のシステムと連携できると考えている。

港湾の管理は VINAMARINE が責任を持って進める立場にあると考えており、港湾 EDI システムに関し日本の支援を期待している。

旨の発言があった。

6 . 調査団長より、本日は調査報告書に掲載内容の要点を説明したが、帰国後、

調査結果及び本日の会議の内容を JICA に報告する。JICA との協議を踏まえ報告書を取りまとめ、報告書は JICA から送られることになる。

調査結果も参考として、今後 JICA 及び政府はベトナムに対する支援の可能性、方向を検討することになる。VINAMARINE の意欲的な取組及び日本の協力に対する期待について JICA、日本政府に伝える。

個人的には試行システムの結果が評価・検討され、そこで浮かび上がる課題の解決のための支援を行うことが適切と考えている。

港湾手続の改善に向けて、簡素化やシステムの連携等港湾当局と税関と間で様々な協議・調整にそれぞれが努力してきている。ベトナムでも関係機関の連携が進むことを望む。

旨発言した。

添付資料 - 2

DGST との協議

添付資料

DGST との協議

日時：

2012年9月7日 18:00～18:45

出席者：

インドネシア側

Mr. Simson Sinaga /Deputy Director, Directorate of Sea Traffic & Transportation

Ms. Sri Lestari Rahayu /Head of Legal Div.

Mr. Ronny Tanjung /Head of Data & Information Development Section

Ms. Een Nuraini Saidah /Head of Asia Pacific & Australia Section

Mr. Khuc Truong Minh/Inter/ International Cooperation Dept.

他 DGST 職員 9 名

調査団

宍戸達行、中島 潔

議事概要

1. 調査団長より調査実施に対する DGST の協力について感謝の意を表し、引き続き、資料「The Study for Collecting Basic Information on Port EDI and Verifying the Present Situation in ASEAN (Indonesia)」に従い、インドネシアにおける調査の結果を、港湾関連手続と INAPORTNET について説明した。
2. 説明を受けて DGST 副局長の Sinaga 氏より、本調査では港湾関連手続や INAPORTNET 開発の現状と、DGST のブループリントに記されている今後の INAPORTNET/INSW 開発のアクションプランに関し、的確に整理されており、DGST 内部の議論の参考になるとの発言があった。
3. さらに Sinaga 副局長より、港湾 EDI の実現はインドネシア国の港湾セクターにとって重要な事項であり、この分野での日本の支援を期待する旨発言があった。
4. 調査団長より、帰国後、
調査結果及び本日の会議の内容を JICA に報告する。
JICA との協議を踏まえ報告書を取りまとめ、報告書は JICA から送られることになる。
旨発言した。

配布資料

「The Study for Collecting Basic Information on Port EDI and Verifying the Present Situation in ASEAN (Indonesia)」

The Study for Collecting Basic Information on Port EDI and Verifying the Present Situation in ASEAN (Indonesia)

7 September 2012

Overseas Coastal Area Development
Institute of Japan (OCDI)

•

•1

Background and Objectives of the Study

Situation overseas

- FAL convention
- ASEAN Single Window
- ASEAN Strategic Transport Plan

In Indonesia

- Indonesian National Single Window

Port-related Procedures

- Simplification, standardization and computerization of port-related procedures for competitive ports
- Procedures by Port EDI System

•

•2

The Study for Collecting Basic Information on Port EDI and Verifying the Present Situation in ASEAN (Indonesia)

7 September 2012

Overseas Coastal Area Development
Institute of Japan (OCDI)

•

•1

Background and Objectives of the Study

Situation overseas

- FAL convention
- ASEAN Single Window
- ASEAN Strategic Transport Plan

In Indonesia

- Indonesian National Single Window

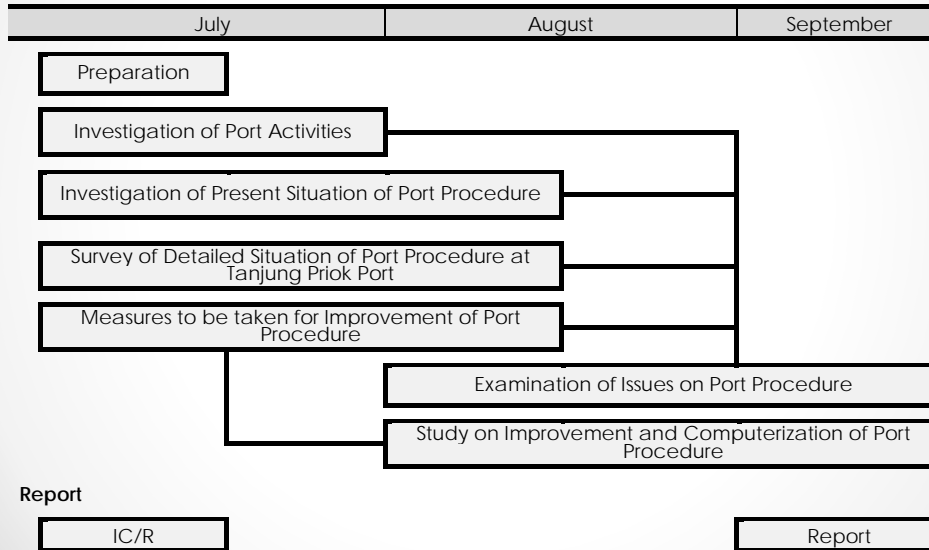
Port-related Procedures

- Simplification, standardization and computerization of port-related procedures for competitive ports
- Procedures by Port EDI System

•

•2

Outline of the Study



•

• 3

Visited Organizations

Directorate General of Sea Transportation	Directorate of Sea Traffic & Transportation
Coordinating Ministry of Economic Affairs	JICA Experts
	Export Development Division
Port Authority of Tanjung Priok	
Main Class Harbormaster Office Tanjung Priok	
PT Pelabuhan Indonesia II	
Directorate General of Customs and Excise	
Class I Immigration Office Tanjung Priok	
Class I Port Health Office Tanjung Priok	
Shipping Agents	PT Mitsui O.S.K. Lines Indonesia
	PT Andhika Lines
	PT NYK Line Indonesia
Freight Forwarders	MOL Logistics (Japan) Co., Ltd.
ASEAN Secretariat	

•

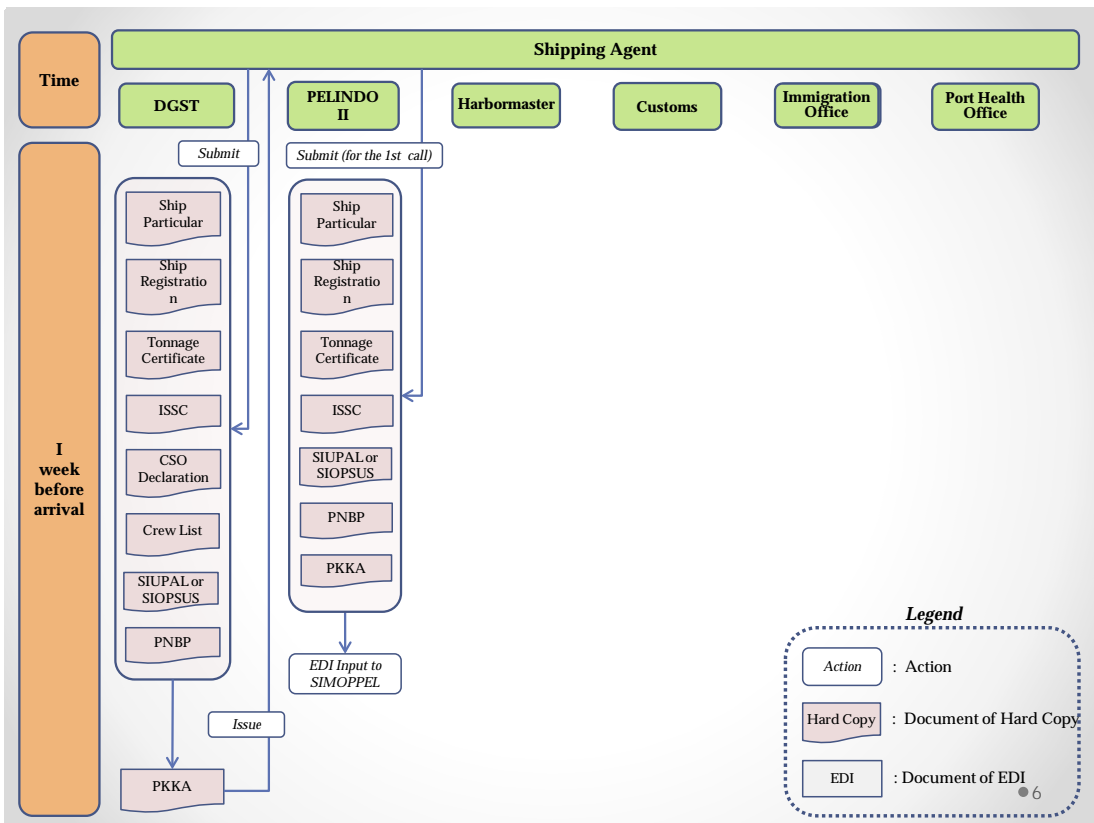
• 4

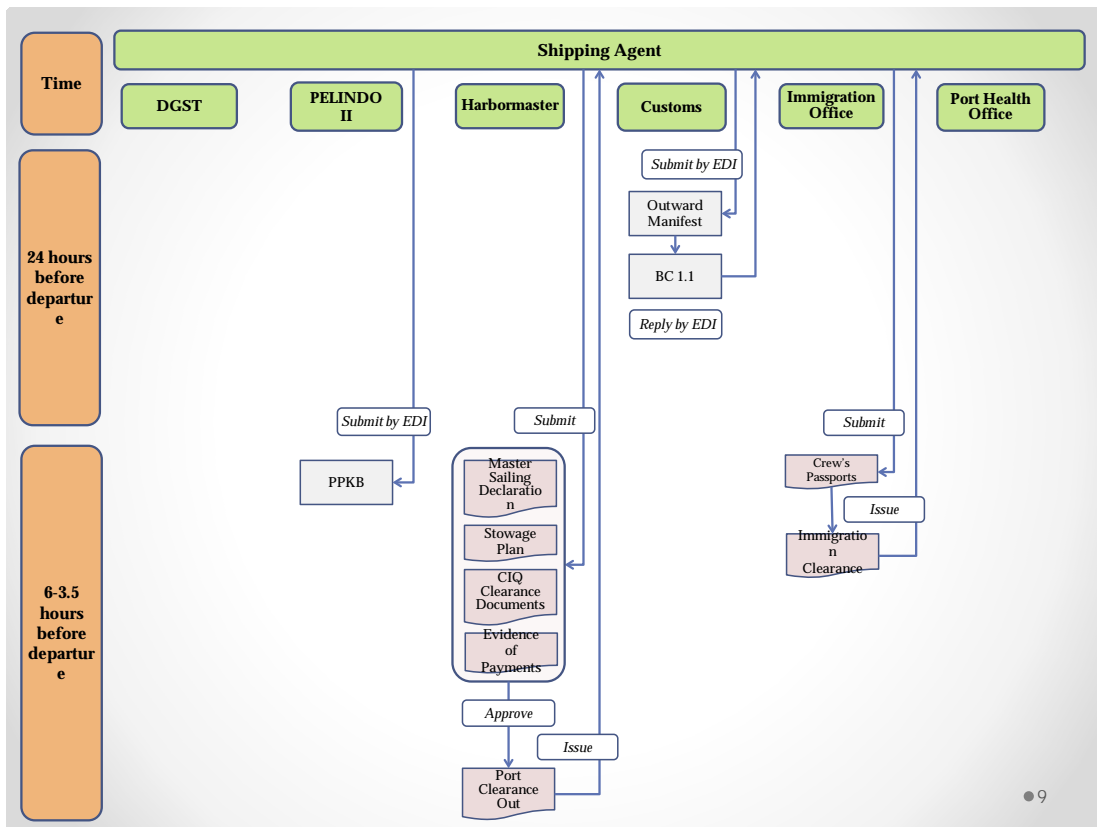
Procedures at Port

From Shipping Agents to:
 DGST
 Harbor Master
 Customs
 Immigration
 Quarantine

Timing

Before one week
 Within 24 hours before Arrival
 At Arrival
 Departures of ship





Duty of Relevant Agencies

Port Authority of Tanjung Priok	
	Management activities regarding regulation, planning, development and maintenance of facilities and business development of Tanjung Priok Port
Tanjung Priok Harbor Master Office of Main Class	
	Receiving PANS, Inspection and Receiving Documents/Certificates onboard, Giving Approval on board, Deposit of Original Certificates, Receiving Necessary Documents for Departure, Giving Approval and Issuing Port Clearance
The Main Office of Customs Office Type A Tanjung Priok	
	Receiving RKSP and Reply of BC1.0 (EDI), Receiving Inward Manifest and Reply of BC 1.1 (EDI), Receiving RKSP and Inward Manifest (Paper), Inspection/Receiving Documents and giving Approval onboard, Receiving Outward Manifest and Reply of BC 1.1 (EDI)
Immigration Office of Class I Tanjung Priok	
	Receiving Notification with Crew List, Inspection/Receiving Documents and giving approval onboard, Issuing Immigration Clearance
Health Port Office Class I Tanjung Priok	
	Receiving Notification (Crew List etc.), Documents, Inspection and Receiving Documents on board, Issuing Certificate Pratique onboard, Issuing Shore Pass, Issuing Immigration Clearance
PT. Indonesian Port II (Persero)	
	Receiving documents including PPKA, Inputting Data in the Documents to SIMPOPEL, Receiving PANS, PPK (EDI) and PPKB (EDI), Receiving PPKA
Note: No action to Tanjung Priok Quarantine Office and Fish Quality Control and Security of Fishery Class I Jakarta II	

History of INAPORTNET

2007		
Port	Tanjung Priok Port, DGST HQ	
Scope	-Installation of Supporting Facilities (Rooms and Accessories) -Procurement of Hardware, Networking, Software Tools -Development of Applications based on the system developed by PELINDO II	
Fund	Ministry of	
2008:		
Port	Belawan Port, Tanjung Perak Port, Tanjung Emas Port	
Scope	-Installation of Supporting Facilities (Rooms, Accessories and Cabling etc.) -Enhancement of Servers, Client-PC -Procurement of Hardware, Software Tools and Network -Development of Applications of the system	
Fund	Ministry of Transport	
2009		
Port	DGST HQ, Tanjung Priok Port, Belawan Port, Tanjung Perak Port, Tanjung Emas Port	
Scope	-Procurement of Supporting facilities of DGST HQ office -Procurement of Hardware, Software and Data Communications Network for Belawan Port, Tanjung Perak Port and Tanjung Emas Port -Procurement Software License -Development of Applications of the system	
Fund	Ministry of Transport	
2010		
Port	DGST HQ, Tanjung Priok Port, Belawan Port, Tanjung Perak Port, Tanjung Emas Port	
Scope	-Procurement of Software License -Development of Applications for Monitoring and Auditing INAPORTNET in DGST office	
Fund	Ministry of Transport	
2011		
Port	DGST HQ	
Scope	-Preparing Blueprint and Roadmap for INAPORTNET Development -Monitoring and Evaluation -Socialization of Blueprint	
Fund	Ministry of Transport	

Study Team/DGST

11

Module of INAPORTNET

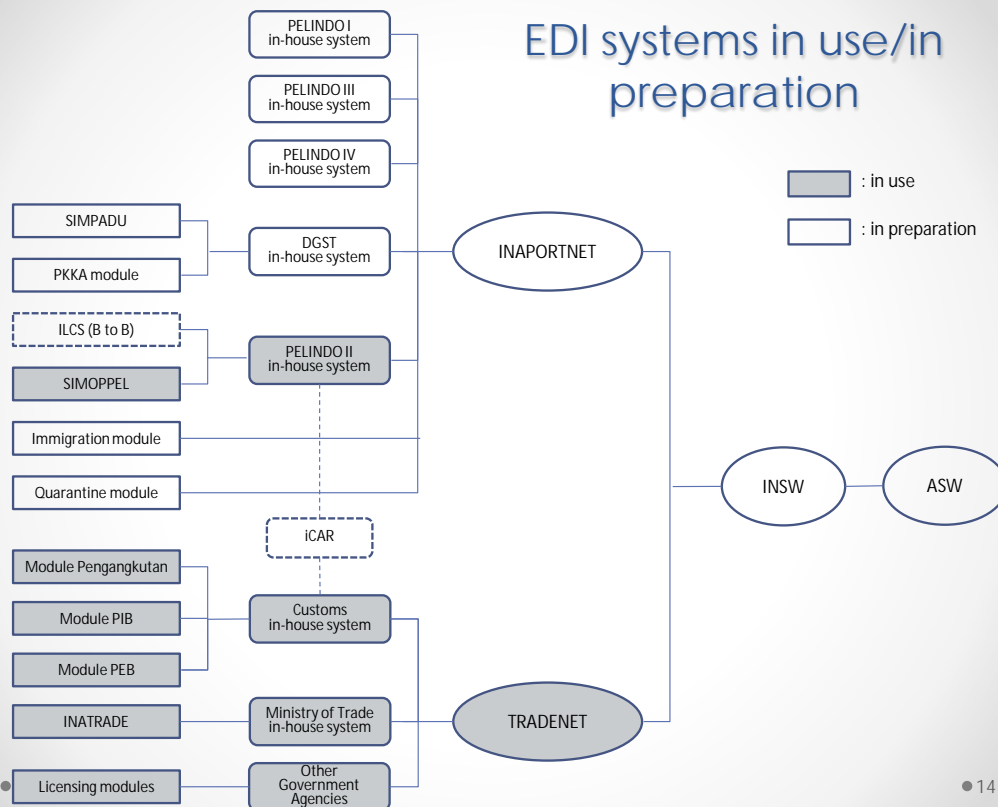
Module	Description	Entering Data Item	Entering Entity	Receiving Entity
RKSP Module	Submission of Arrival Plan of Vessels	Arrival Plan of Vessels	Shipping Line	Related Agencies
PSAD Module (Proposal of PSAD)	Proposal of Clearance & Ship Service	PSAD	Shipping Line	Related Agencies
	Proposal of Ship Arrival			
	Proposal of Cancellation			
	Proposal of Ship Shifting			
	Proposal of Ship Departure			
(Response on PSAD)	Response to the above proposals	Free Pratique Entry Permit Mooring Permit determination of berth etc., SPOG SIB SPBB Report of Ship Arrival	Port Health Immigration Quarantine PELONDO ADPEL ADPEL ADPEL ADPEL	Shipping line, Port Operator, Port Administration
(Monitoring Progress)	Monitoring Status of responding	-	Shipping Line, OGA, Port Operator, Port Administration	
Crew Module	Submission of Crew List	Data of ship crew	Shipping line	Immigration
Maritime Declaration Module	Submission of Maritime Declaration	Data of disease, plague, crew health	Shipping line	Port Health
Stevedoring Module	Proposal of container stevedoring	Data of container stevedoring	Container Terminal	Related Agencies
Manifest Module	Receiving manifest data of ship cargo and display on INAPORTNET	Manifest data of ship cargo from customs in-house system	Customs	Related Agencies
Temporary Stacking Module	Transaction of in and out cargo/container in temporary storehouse	Data of in and out cargo	TPS	Related Agencies
Master Data Module (Ship Master)	Module for ship main data process	Data of PKKA from Sea Transport in-house system or INAPORTNET	DGST (DST)	Port Administration & Port Operator
(Master of Company)	Managing company main data registered in Sea Transport	Company data are based on registration to Sea Transport	DGST (DST)	Related Agencies
(Ship Specification)	Managing data of ship specification registered in Sea Transport	Data of Ship Specification	DGST (DST)	Related Agencies

12

Present Situation of INAPORTNET

Regulation	Use of INAPORTNET system for ships and goods services will be regulated by the Decree of DGST.
Business process	Business processes in INAPORTNET system architecture do not fully accommodate the concept of INSW.
Application	The application architecture is not fully aligned with the concept of INSW.
Information Technology Infrastructure	Existing infrastructure does not meet system specification necessary for supporting ship and goods services.
Governance of INAPORTNET System	Organization which is specified to manage development and maintenance of INAPORTNET has not been set up.
Capacity development	There are no talented staffs who can manage INAPORTNET system appropriately.

EDI systems in use/in preparation



Laws and Regulations

On FAL Convention	
	Presidential Decree NO 51/2002
On Duties of Harbor Master	
	Law No.17-2008 on Shipping
On ISPS code	
	Decision of Ministry of Transportation No.KM33-2003 on Implementation of Amendment to SOLAS 1974 concerning International Ships and Port Facility Security/ ISPS CODE in Indonesian Region
	Presidential Decision No.65-1980 on Ratification of SOLAS
	Governmental Regulation No.61-2009 on Port
On Procedures at Port Entry	
	Decision of Ministry of Transportation No.KM33-2001 on Implementation and Operation Sea Transport
	Decision of Ministry of Transportation No.KM21-2007 on System and Procedure for Ship Services, Goods and Passenger on the Sea Ports Implemented by the Technical Unit(UPT) Port Office
On Procedures at Departure from Ports	
	Decision of Ministry of Transportation No.KM01-2010 on Procedure of Issuance of Port Clearance
	Decision of DGST No.U14-11/17/13/ODIN on Guidelines for Printing, Filling and Reporting Letter of Sailing Approval
On CIQ clearance	
	Law No.10-1995 on Customs and Law No.17-2006 on Amendment of LawNo.10-1995 on Customs Regulation of DGCE (Director General of Customs and Excise) No.P-12/BC-2006 on Operation of Electronic Data Interchange (EDI) Service Center in the Framework of Forwarding Arrival Plan of Carriers (RKSP), Inward Manifest & Outward Manifest
	Law No.6-2011 on Immigration
	Law No.1-1962 on Quarantine on the Sea

15

Port-related Procedures (1)

within 15 days before arrival	
DGST	Shipping agents shall submit Report of Foreign Vessel Operation (PKKA) with the proof of general agency agreement or evidence of agency designation letter, a copy of Crew List, Tonnage Certificate. Decision of MOT No.KM.33-2001 on Implementation and Operation of Sea Transport: Article 50
within 24 hours before arrival	
ADPEL	Captain shall notify the plan of arrival. Decision of MOT No.KM21-2007 on System & Procedures for Ship Services, Goods and Passenger on Sea Ports Implemented by Technical Unit (UPT) Port Office: Article 11 Shipping Agents shall submit a copy of PPKB with PKK, LK-3, a copy of manifest (or lading documents) , a copy of PKKA and a copy of RPT Decision of MOT No.KM21-2007 on System & Procedure for Ship Services, Goods and Passenger on Sea Ports Implemented by Technical Unit (UPT) Port Office: Article 12
CIQ	Shipping Agents shall submit a copy of PPKB. Decision of MOT No.KM21-2007 on System & Procedure for Ship Services, Goods and Passenger on Sea Ports implemented by Technical Unit (UPT) Port Office: Article 12
Immigration	Prior to the arrival, ships are required to notify plan of arrival to the immigration office. Law No.6-2011 on Immigration: Article 18
Customs	Carriers shall notify the arrival plan of the transportation of goods to the customs office before at least 24 hours from the arrival, with the list of goods in the manifest. Law No.17-2006 on Amendment of Customs Law No.10-1995: Article 7A

16

Port-related Procedures (2)

On board	
Quarantine	Quarantine officers conduct the examination and issue Free Pratique at no problem.
Immigration	Captain shall submit Passenger List/Crew List with his signature to the Immigration Officer. Law No.6-2011 on Immigration: Article 18
Customs	Captain shall submit such documents as Ship's Store Declaration, Crew's Effects Declaration, Medicine List, Narcotic List, Nil List and others.
Harbor Master	Captain shall submit documents such as General Declaration and certificates.
within 24 hours before departure	
Harbor Master	Shipping agents shall submit Letter of Approval Port Clearance with Master Sailing Declaration , proof of payment of port services, proof of payment of navigation services, clearance of Customs and Excise, Immigration, Health quarantine, Animal and Plant quarantine. Decision of MOT No.KM01-2010 on Procedure of Issuance of Sailing Approval Letter (Port Clearance): Article 3

•

• 17

Issues on Port-related Procedures

- Sharing information on INAPORTNET among related organizations
- Attitude of relevant agencies to using INAPORTNET
- Port-related Procedures not included in INAPORTNET
- Integration into INSW
- Documents/notifications to be required (duplication, kinds and volume)
- Rules which may not meet recent social or technological situations
- System of responsibility for port-related procedures
- Organizational framework and human resources
- Significance of computerized procedures
- Introduction and operation of unified procedures at ports over the country

•

• 18

Requirements to Ports

Seamless Cargo Flow

(Competitive Ports)

- Smooth procedures for ship entry and departure of ports
- Arrangement of port service for convenience of users
- Reduction of dwell time of cargo in ports

Establishment of INSW

(National Policy)

- Full operation of INAPORTNET
- Integration of INAPORTNET into INSW

•

•19

What to do

1. Operation of INAPORTNET
2. Assessing administrative procedures
3. Improvement of port service/terminal operation
4. Arrangement of basic conditions for port-related procedures

•

•20

Operation of INAPORTNET

- Common perceptions on the present situation of INAPORTNET among all members of INAPORTNET Community
- Actual operation of INAPORTNET
- Monitoring the actual conditions of operation
- Showing the progress of the development of INAPORTNET.

•

•21

Assessing administrative procedures

Standardization

- International standards: FAL convention, ISPS code
- Rules regarding port-related procedures in Indonesia: laws and regulations

Simplification

- Reduction of required documents and items filled-in
- Avoiding duplications of the items
- Information sharing and shared use among relevant government agencies

Computerization

- Tasks which INAPORTNET covers and does not cover
- Expansion of computerized procedures across the country

•

•22

Improvement of port service/terminal operation

- Roles of service providers and process of requests for service
- Roles of terminal operators and requests for terminal operators
- Information sharing and its shared use among service providers, terminal operations and administrative agencies

•

•23

Arrangement of basic conditions

- System of responsibility on port-related procedures
- Responsible department/division of DGST/each port
- Coordination among DGST, port authority, harbor master, customs authority, immigration authority and quarantine authority
- Arrangement of appropriate organizational framework and human resources

•

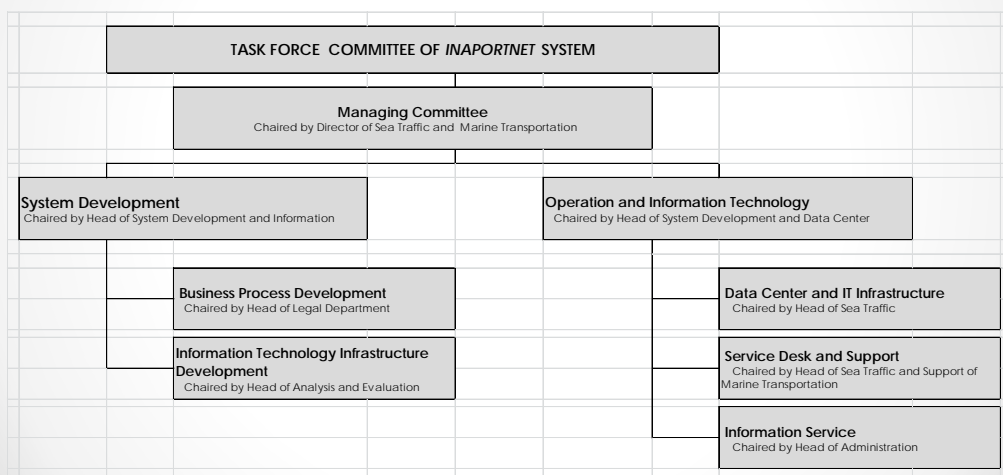
•24

Action Plan in Blue Print

2012	budget	2013	budget	2014	budget	2015	budget
Activities		Activities		Activities		Activities	
1. Establishment of INAPORTNET Management Team	0	12. Capacity Development on INAPORTNET System	200	18. Capacity Development on INAPORTNET System	200		
5. Recruiting Member of INAPORTNET Management Team (20)	1,400	7. Recruiting Member of INAPORTNET Management Team (75% of All members)	1,400	13. Recruiting Member of INAPORTNET Management Team (50%)	1,000	19. Recruiting Member of INAPORTNET Management Team (25%)	1,000
2. Legislation of Legal Basis on Procedures through INAPORTNET	0					21. Certification of ISO 20000 (IT) and 27000 (Information Security)	1,000
3. Institution of INAPORTNET Management Committee	0					22. Audit of INAPORT System and Its Follow-up	2,000
4. Drafting Policy/Standards/ Governance on INAPORTNET	958	8. Socialization of Governance and Ratification of Policies/ Standards/Governance on INAPORTNET	1,300	14. Preparation of Service Level Agreement (SLA) for IT service	750		
		11. Preparation of Business Community Plan (BCP) and Disaster Recovery Plan (DRP)	750				
6. Development of Data Center	4,000			15. Development of Disaster Recovery Center	8,500		
				16. Development of Business Intelligence and DGST's Operation Room	1,500		
		9. Integration into INSW (Interface and Single Sign On)	400	17. Expansion of Ports using NAPORTNET (4 ports)	2,000	19. Expansion of Ports using INAPORTNET (7 ports) and Domestic Service	6,000
		10. Development of System Modules of INAPORTNET (Mobile/Cargo Monitoring)	1,500				

● 25

Taskforce Committee



Minister Decree KP 345/2012

● 26

Implementation of INAPORTNET

Signed Agencies

Tanjung Priok Port Authority Office, The Main Office of Customs Office Type A Tanjung Priok, Tanjung Priok Harbor Master Office of Main Class, Health Port Office Class I Tanjung Priok, Tanjung Priok Agriculture Quarantine Office, Fish Quality Control and Security of Fishery Class I Jakarta II, Immigration Office of Class I Tanjung Priok, and PT. Indonesian Port II (Persero)

Outline of the agreement

- Applying the INAPORTNET system under coordination of Tanjung Priok Port Authority Office.
- IPC takes a role of supporting maintenance and management of the system.
- Joint team will perform socialization and evaluation of implementation of INAPORTNET
- IPC shall bear the cost incurred in implementation

Date

On 21 June 2012

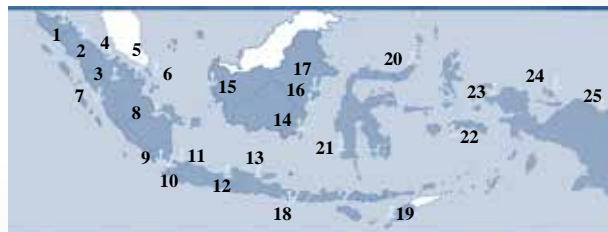
●27

Ports of Indonesia

Category	Management Body	Number
Public ports		725
International hub ports	PELINDO	2
International trade ports	PELINDO	18
Domestic trade ports	PELINDO or Local Government	245
Regional ports	Local Government	139
Local ports	Local Government	321
Dedicated Ports	Private Enterprises etc.	1,414
Total		2,139

Note: 188 ferry ports which are administered by Directorate General of Land Transportation (DGLT) are not included in the table.

DGST



●28

Port Authority

Port Authority	Areas	
Port Authority of Belawan Port (I)	27	Aceh Special District (5), North Sumatra (6), Riau (9), Island Riau (3), West Sumatra (1), Jambi (3)
Port Authority of Tanjung Priok Port (II)	20	Bengkulu (1), South Sumatr (1), Bangka Belitung (3), Lampung (2), Jakarta DKI (7), West Java (1), Banten(1), West Kalimantan (4)
Port Authority of Tanjung Perak Port (III)	31	Central Java (3), East Java (7), Bali (3), NTB (3), NTT(5), Central Kalimantan (8), South Kalimantan (2)
Port Authority of Makassar Port (IV)	21	East Kalimantan(4), North Sulawesi (2), Gorontalo (1), Central Sulawesi (2), South Sulawesi (2), South East Sulawesi (1), Maluku (2), North Maluku (1), Papua (3), West Papua(3)

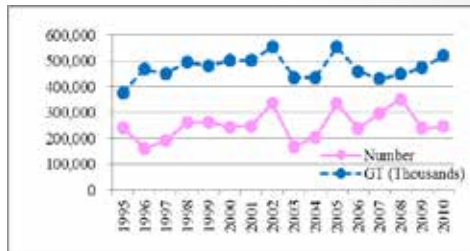
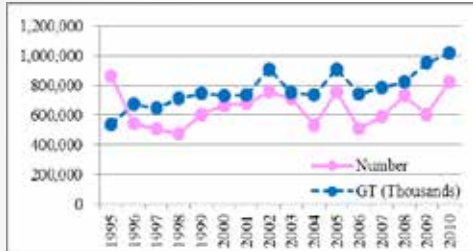
●29

FAL forms

	Harbor Master	Customs	Immigration	Quarantine
General Declaration	✓			
Cargo Declaration	✓			
Ship's Stores Declaration		✓		
Crew's Effects Declaration		✓		
Crew List	✓	✓	✓	✓
Passenger List		✓	✓	✓
Dangerous Goods Manifest	✓			

●30

On Statistics



Ship call of Main Four Ports			
	Total	International	Domestic
Belawan	2,871	955	1,916
Tanjung Priok	18,914	4,489	14,425
Tanjung Perak	14,117	2,216	11,901
Makassar	5,553	340	5,213
Total	41,455	8,000	33,455

Website of Each PELINDO

•

•31

Thanks for Your Attention

Terima kasih
Arigatou Gozaimasita

•

•32

添付資料 - 3

日本の港湾 EDI システム

2. 申請者とのインターフェースは、大量のデータを取扱う上で優位性を持つパッケージソフト使用に基づいて設計されている。
3. 運用コストは、ハードウェアを統合することによって削減された。セキュリティレベルは、インターネットを介してシステムにアクセスする申請者への承認手続を追加することで強化された。システム運用者は、デジタル証明書を発行することにより、申請者の承認を行う。

