

インドネシアにおける海上物流システム  
近代化に係る実証事業による調査

報告書

平成28年3月

国土交通省 総合政策局 国際物流課

委託先：日本通運株式会社

## 目次

はじめに .....	1
第1章 対象区間の選定 .....	2
1-1. 輸送区間の選定基準 .....	2
第2章. 調査航路区間の概況と RORO 船活用に向けた課題 .....	3
2-1. 発着地：ジャカルタ・タンジュンプリオク港の概要 .....	3
2-2. 発着地 バリクパパン港の概要 .....	6
2-3. 道路状況に関する課題 .....	8
2-4. 港湾施設に関する課題 .....	9
2-5. 法制度・規制等の現状 .....	9
第3章 調査航路における海陸一貫輸送の実地調査 .....	11
3-1. 調査概要 .....	11
3-2. 実地調査の様子 .....	12
3-3. 実地調査結果 .....	21
第4章 RORO船の活用促進に向けた物流環境改善への提言 .....	26
4-1. インフラに関わる課題 .....	26
4-2. 制度面に関わる課題 .....	29

## はじめに

近年、製造業をはじめとする多くの日本企業が、拠点建設費用や人件費等の費用抑制による「生産費用の抑制による利益確保」だけでなく、経済成長の著しいアセアン諸国に対する「消費国」としての期待から、生産拠点のアセアン移転を急速に進めている。

かかる状況下、アセアン最大、世界第4位の人口数と世界最多の島嶼数を誇るインドネシア国内では、首都ジャカルタを擁するジャワ島に海外からの投資が集中し、その他の島々には経済発展の恩恵が齎されているとは言い難い状況にある。このような経済格差を打破し、国全体での経済発展を期する為、インドネシア政府は「海洋ハイウェイ構想」を打ちだし、島嶼間物流の近代化による国全体の経済発展を計画している。

この様な中、インドネシアにおける国内物流システムの近代化や品質の向上の方法の一つとして、RORO 船を活用した海陸一貫輸送システムの導入が考えられる。RORO 船はランプウェイにより貨物を搭載したトラックやシャーシ(荷台)ごと積卸しを実施する。クレーン等を使わない為に荷役作業時間の大幅な短縮が可能となる他、クレーンによる衝撃から貨物が受ける損傷を防ぐことが期待される。RORO 船は日本や東アジア、欧州では一般的な輸送サービスとして利用されているものの、インドネシア国内の普及は進んでいない。

そこで本調査では、インドネシア国内物流の近代化へ向けた検証、改善点の提言などを目的に、同国の首都であり経済の中心であるジャカルタと、同国でジャワ島に次いで海外直接投資が多い東カリマンタン州の中心地バリクパパンとの間を対象航路と定め、RORO 船を活用した海陸一貫輸送システムの実現に向けた課題について調査及び実現可能性に対する考察を行った。

## 第1章 対象区間の選定

### 1-1. 輸送区間の選定基準

輸送区間の一方はインドネシア経済及び国内物流の拠点であるジャワ島を  
発着地の一方と定めた。もう一方については、

- ① インドネシア政府により「Main Ports」と分類されている事
- ② 同政府の「海洋ハイウェイ構想 (Marine Highway Plan)」の発着地として指定されている事
- ③ 各種経済指標や海外からの投資が、同国内で上位にある州にある港である事
- ④ 不定期、定期を問わず、RORO 船による就航が皆無または稀有である港である事、若しくは、RORO 船が就航している港でも、コンテナ貨物（家電、食糧品など）では無く、自家用車、建機等の他の貨物輸送に利用されている港である事

などの条件を満たす港から選ぶべく検討した。

その結果、

- ① 資源関係を中心とした外国資本の上位投資先である
- ② 完成車、建機等の海上輸送の為の本船が不定期に就航しているが、通常はコンテナ貨物を取り扱っていない
- ③ ただしその本船は物理的にコンテナを輸送する事はできる

という条件に合致したカリマンタン島の東カリマンタン州を第一候補とし、同州随一の港湾都市で、同州発着のゲートウェイであるバリクパパン港を選定した

## 第2章. 調査航路区間の概況と RORO 船活用に向けた課題

この章では、調査航路の対象地であるジャカルタ、バリクパパンにおいて、RORO 船による輸送サービスを展開する上で重要なファクターとなる、道路をはじめとするインフラの状況について述べる。

### 2-1. 発着地：ジャカルタ・タンジュンプリオク港の概要

ジャカルタの周辺において、大型船である RORO 船が寄港できる可能性のある港湾としては、ジャカルタ中心部に近いタンジュンプリオク港、ジャカルタから西に 100 キロ程度に位置するメラク港及びバンテン港がある。インドネシアにおける国内物流の拠点となっているのはタンジュンプリオク港であることから、輸送区間の発着地の一つとして、タンジュンプリオク港を選定した。

タンジュンプリオク港は、インドネシア経済の中心であるジャカルタ中心部までは約 10 キロの距離にある。ジャカルタ東部のチカンペック高速道路沿いには多数の工業団地が建設されており、日系製造業の拠点増加が著しい。これを狙った日系物流企業の新規進出、拠点増設も目覚ましい。

タンジュンプリオク港にはターミナルが 6 カ所あり、最も西側にある「Terminal I」は内航/外航の在来船ターミナルとなっている。最も東側にある「Indonesia Kendaraan Terminal (IKT)」は PCC（自動車専用船）をメインに取り扱う RORO 船専用のターミナルとなっている。

現地調査の際、着陸前の航空機から見た所、タンジュンプリオク港の沖合には接岸待ちの本船が多数見られた。この事からも、当港の取扱数量はすでにキャパシティを超えている事が十分に想像できる。また、現地業者などから聴取した所では、一応は船の種類によって接岸バースは指定されてはいるが、実際は「空いたバースから順番に接岸させる」様なオペレーションが行われている模様で、例えば自動車専用船（RORO 船）のコンテナふ頭のガントリークレーンの下での荷役、または旅客船がコンテナふ頭の横をすり抜けて出航、などの光景が見られた。

【図 2-1 タンジュンプリオク港周辺の地理】



出所 Google Map より作成

【図 2-2 タンジュンプリオク港衛星写真】



出所 Google Map より作成

【図 2-3 タンジュンプリオク港設備状況】

Port Facilities & Equipments		IPC PORT OF TANJUNG PRIOK	
<b>A. Port Facilities</b>		<b>A. Land Area</b>	
Description		Description	Width
1 BERTH	12.367,80 m	1 Land Area	604 Ha
2 WAREHOUSE	84.182,36 m <sup>2</sup>	<b>B. Port Basin Area</b>	
3 YARD	963.481,36 m <sup>2</sup>	Description	Width
<b>B. Handling Equipments</b>		1 Port Basin Area	424 Ha
Terminal I	Terminal II	Terminal III	Non Terminal
EXCAVATOR : 9 UNIT	GLC : 13 UNIT	QCC : 13 UNIT	RS : 3 UNIT
TOP LOADER : 3 UNIT	HMC : 11 UNIT	HMC : 10 UNIT	RTGC : 7 UNIT
FORKLIFT 3 TON : 16 UNIT	OHC : 12 UNIT	RTGC : 23 UNIT	
FORKLIFT 5 TON : 8 UNIT	RMGC : 4 UNIT	E-RTGC : 3 UNIT	
FORKLIFT 7 TON : 2 UNIT	RTGC : 12 UNIT	RMGC : 5 UNIT	
FORKLIFT 8 TON : 3 UNIT	MC : 4 UNIT	RS : 16 UNIT	
FORKLIFT 10 TON : 5 UNIT	RS : 9 UNIT	SL : 2 UNIT	
HMC : 8 UNIT	SC : 1 UNIT	TRUCKING : 45 UNIT	
SUPERTRACKER : 2 UNIT	QCC : 4 UNIT		
RTG : 20 UNIT	FORKLIFT 5 TON : 4 UNIT		
QCC : 8 UNIT	FORKLIFT 7 TON : 4 UNIT		
REACH STEAKER : 10 UNIT	FORKLIFT 10 TON : 18 UNIT		
MOBILE CRANE : 6 UNIT	FORKLIFT 15 TON : 1 UNIT		
CRAWLER CRANE : 2 UNIT	FORKLIFT 20 TON : 2 UNIT		
SL : 3 UNIT	TRUCKING : 38 UNIT		

出所：タンジュンプリオク港公式 HP

## 2-2. 発着地 バリクパパン港の概要

カリマンタン島の仕向地として選定したバリクパパン港は、インドネシア政府による「海洋ハイウェイ構想 (Marine Highway Plan)」の中で同島の拠点港として指定されている港である。背景には、カリマンタン島は地下資源に恵まれ、その経済的な中心が東カリマンタン州である事、そしてその中心都市がバリクパパンである事が挙げられる。

### 【バリクパパン旅客フェリーバース】

#### ① 岸壁状況

- 長さ：491.5m
- 水深：6～11m
- 干満差：2m

#### ② 岸壁使用状況

- 利用船舶：フェリー、一般貨物船
- 内航／外航：内航利用
- 荷役設備：クレーン車

#### ③ 背後地

倉庫は少なく、民間会社に貸し出しているため使用できない。陸揚げ貨物については、トラック等が待機しており、他の倉庫まで陸送。

#### ④ 港湾

荷役待ちの船舶が多数沖待ちしている。

#### ⑤ その他

- 積荷：合板、ヤシ（パーム油加工用）、石炭
- 揚荷：小麦粉、セメント、重機、車両、バイク、建築資材、製油所関連部品
- 荷役は24時間対応。
- 週一回、車両（200台）、バイク（1,500台）をジャカルタから輸送。
- ROROフェリー（トラック50台、旅客400人）。大型の港である。
- プルタミナ製油所が隣接しており、大型船舶の出入りが多い。



【図 2-4 バリクパパン港周辺の地理】



出所 Google Map より作成

バリクパパン市内では、アメリカ、フランス、オランダ等の外資、多国籍企業がビジネスを展開している。日系企業は、主に建機企業が同市郊外に販売、及び補修部品物流の拠点を設け、カリマンタン島のインドネシア領全体を管轄しているケースが多い。また、金融、財務、港湾関係などの各種公共サービスが充実しており、多国籍企業及びその関係会社に雇用される労働者がカリマンタン島のみならず、スラウェシ島等の他島嶼から、多数集まっている。バリクパパンの石油コンビナートはバリクパパン湾岸に位置し、2.5km<sup>2</sup>の広さがあり、この地域の最も古い精油所である。石油精製以外に、ワックスの原料やワックス自体も生産されており、国内と国外に販売されている。

【バリクパパン コンテナ港 カリアンゴ(KARIANGAU)】

①岸壁状況

- 長さ：271m（開発途中）
- 水深：14m

②岸壁使用状況

- 利用船舶：コンテナ船
- 内航／外航：内外航利用
- 荷役設備：ガントリークレーン 2 基

③背後地

バリクパパン市内に向かう道路整備を含め、開発途上。

#### ④その他

- コンテナ荷役は 24 時間対応だが、荷役効率が悪い為かしばしば沖待ちが発生
- カリマンタン島の背後地とを結ぶ道路は整備途上である。バリクパパン中心部との間をショートカットする橋を建設する計画があり、完成の暁には輸送量の増加が見込まれる。
- 移入偏重の片荷である為、蔵置コンテナの殆どが空のままであるとの事。
- 蔵置コンテナ 9 割が 20F コンテナ。KMTC、HL 等の外航船社の 40F コンテナがごく少量保管されていたが、インドネシア国内航路の SPIL 社、TANTO 社の 20F コンテナが大多数であった。

### 2-3. 道路状況に関する課題

#### ①タンジュンプリオク港近辺

##### ・渋滞状況

平日日中のタンジュンプリオク港周辺道路の渋滞は慢性的に激しい。周辺の道路は一般車両用レーンとトラック、トレーラ用レーン間に明確な区別が無く、交差点においては信号も無い。

激しい渋滞により、タンジュンプリオク港からジャカルタ市内中心部迄、約 10 キロ程度の距離を移動するのに、2 時間以上を要する事もしばしばである。日系物流業者現地法人である PT.Nittsu Lemo Indonesia Logistik 社によると、タンジュンプリオク港と同社拠点の間（距離約 20km）のコンテナ輸送は 1 日 1.5 往復程度、ジャカルタ東部の工業団地との間は 1 日 0.5 往復程度との事であった。

##### ・道路品質の状況

舗装状況はおおむね良好であるが、所々に穴やひび割れ、段差が見られる事から精密機器を積載した車両の走行の際は注意が必要である。

#### ② バリクパパン港近辺

##### ・渋滞状況

市街中心部の道路は片側 1 車線、場所によっては極めて狭く、車両の擦れ違いも激しい。さらに、バイク、自転車、歩行者も多い為、大型車両の通行には危険が伴う。現地調査時には渋滞に遭う事も無く、現地の方に聞いた際もジャカルタの様な渋滞は無いとの事であった。

・道路品質の状況

市内の道路は概ね舗装されているが、質は良いとは言えない。バリクパパン港と州都サマリダとを結ぶ幹線道路は片道 1 車線で、道路幅も余裕が無い為、大型車両の擦れ違いには注意を要する。郊外のコンテナ専用ふ頭と市内とを結ぶ道路は、ところどころ未舗装の状況であり、舗装されている所も、穴、ひび割れが多数あり、良い状態とは言えない。

## 2-4. 港湾施設に関する課題

タンジュンプリオク港の年間コンテナ取扱能力数は 500 万 TEU 前後と言われている。(ただし、政府等による公的な発表は無い)しかし、2012 年 621 万 TEU、2013 年 617 万 TEU、2014 年には 640 万 TEU を取り扱っていると想定されており、既にその許容範囲を超えていると考えられる。それに伴い、後背地を含めた港湾全体としての、コンテナおよび車両、シャーシ保管の為のスペース逼迫が問題となっている。

2015 年には、取扱能力を超過している輸出入海上コンテナを強制的に捌く事を主な目的として、コンテナヤードにおける輸入コンテナ保管料(デマレージ)単価の大幅値上げが実施された。これに伴い、デマレージコストを削減する為、実入りコンテナの早期の引取りのための車両が増加している。更に、コンテナを積載するシャーシの稼働率を改善し、かつ、コンテナ使用料(ディテンション=空コンテナ搬出から一定日を過ぎる際に発生する)を削減する為、使用後の空コンテナを早期に返却する為の車両も増加しており、港湾の周辺道路混雑が激化する一因となっている。

## 2-5. 法制度・規制等の現状

インドネシアにおいて貨物船を用いた貨物輸送事業を新規に実施するにあたっては、下記の免許の取得と取得後の速やかな事業開始が求められる。

- A) 運輸省(Permenhub)の規則 No. 74 of 2015 に基づき、事業者はその本拠を持つ場所の州知事から、必要な免許を取得する必要あり。その免許は管理上、技術上で法律が要求している各点を全て充足する必要あり。
- B) 免許を取得した貨物輸送事業者は、
  - ・海上輸送全般に関する規則を遵守する事
  - ・免許発行から 3 か月以内に事業を開始する事が義務付けられる。

また、事業開始後に求められる報告、保険付保等は下記の通りとなる。

- (a) 年次事業報告、月次出荷及び貨物受託報告を行う事。
- (b) 免許上の情報の変更及び新たな支店の開設の報告を行う事。
- (c) 業務上責任履行の危険性と他社へ損害を及ぼした際の費用負担を避ける為、事業者は、貨物とその事業内容について保険を付保する事。
- (d) 既に営業を行っている貨物輸送事業者は、規則が改訂された場合には3年以内に同社に与えられた免許内容を改訂後の規則に適合。

さらに、事業者が外国資本の場合には、下記の参入要件と事業継続に向けた条件が加わる。

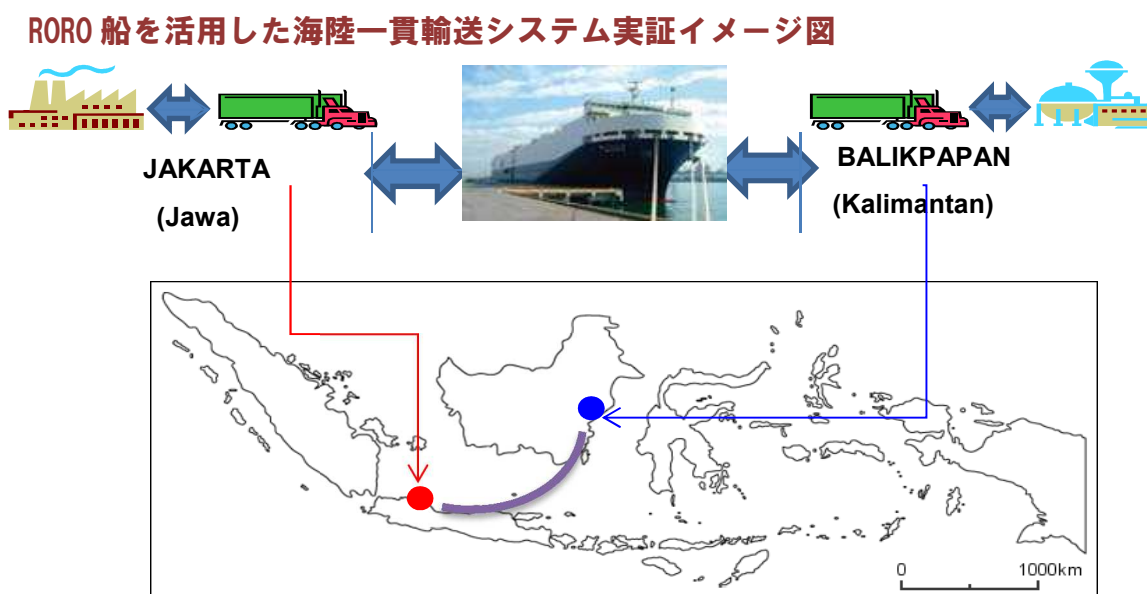
- A) Surat Izin Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (SIUJPT)という免許を取得。
- B) インドネシア政府による Negative Investment List (DIN)によると、外資による貨物運送業への投資は最大49%迄。更に最低投資額は1000万米ドル、そのうち25%は自己資本である必要あり。
- C) 運輸省 (Permenhub) 規則 PM146 in 2015 により、寄港可能な港はベラワン (メダン)、タンジュンプリオク (ジャカルタ)、タンジュンペラク (スラバヤ)、マカッサルに限定される。
- D) 海事法 No. 17 in 2008 (2014年1月発効) は、外資企業がインドネシア国内で貨物運送に関するビジネス展開にあたって下記を義務づけ。
  - インドネシア資本が Majority を持つ企業が運航する事
  - インドネシア国籍の船員が乗務する事
  - インドネシア国籍の本船を使用する事
- E) 海事法 No. 17 in 2008 は、総トン数5000トン以上の自走式 (内燃式) の本船を最低でも1隻保有する事を義務付け。
- F) 外資が参入する貨物輸送事業者は、基礎免許を発行する運輸省及び、インドネシア投資調整庁 (BKPM) に登録を義務付け。
- G) 国際輸送、国内輸送に関する書類を、書面または電子的に発行、社内管理を義務付け。

### 第3章 調査航路における海陸一貫輸送の実地調査

#### 3-1. 調査概要

当調査は、ジャカルタ市近郊から出荷される東カリマンタン州向け国内貨物を海上コンテナ（40F）に詰め、タンジュンプリオク港⇒バリクパパン港を運航する現地海運会社の本船（RORO 船）にオンシャーシで船積みし、実施した。

【図 3-1 実証実験イメージ図】



### 3-2. 実地調査の様子

#### ① 衛生用品（紙おむつ）メーカー貨物

- ・貨物内容 幼児用紙オムツ
- ・数量 1200 カートン (@6Kgs)
- ・重量 7200Kgs

2月25日（木）

Marunda Industrial Park(ジャカルタ近郊)にて空コンテナ 40Fx1 引取り  
日系物流業者現地法人である Nittsu Lemo Logistikks 社内へ輸送。  
オンシャーシで一時保管。走行距離 約 12km。

【地図 3-1 2/25（木）の行程】



2月26日（金）

Nittsu Lemo Logistiks 社から、PT. Berdini Matahari Logistics Park  
（ジャカルタ東方約 130Km お客様指定倉庫）に空テナ 40F×1 を輸送。  
同倉庫作業員によるコンテナ詰め、ラッシング作業の後、Nittsu Lemo  
Logistiks 社敷地内へ輸送。  
走行距離 約 105km。（片道約 52km）

【地図 3-2 2/26（金）の往路行程】



【地図 3-3 2/26（金）の復路行程】

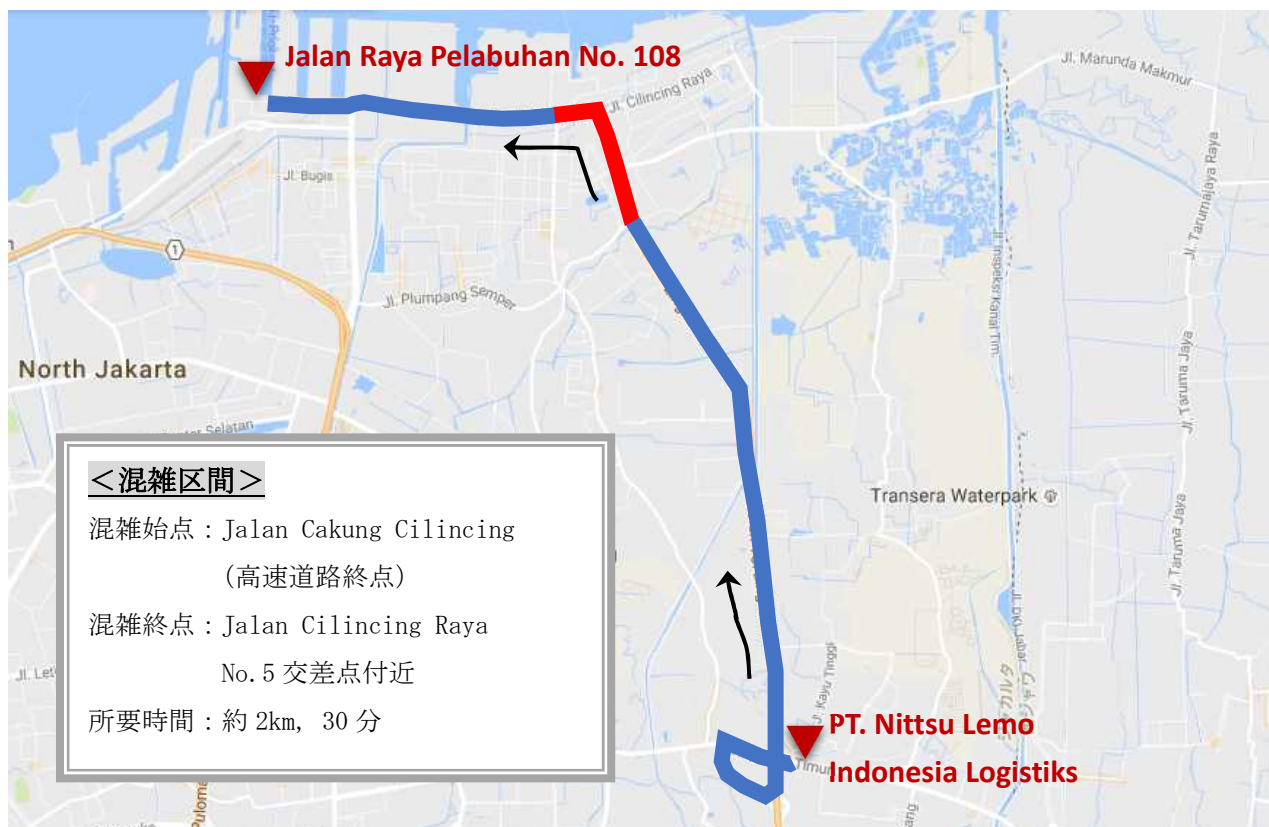


3月1日(火) 0600H

渋滞を避ける為、早朝作業を行った。Nittsu Lemo Logistiks 社からタンジュンプリオク港Pelni ゲートへ実入りコンテナ 40F x 1 を輸送。本船「Serasi III」(Voyage No. 231) への船積み作業。

オンシャーシの状態、船腹内での固縛作業実施。走行距離約 13km。

【地図 3-4 3/1 (火) の行程】

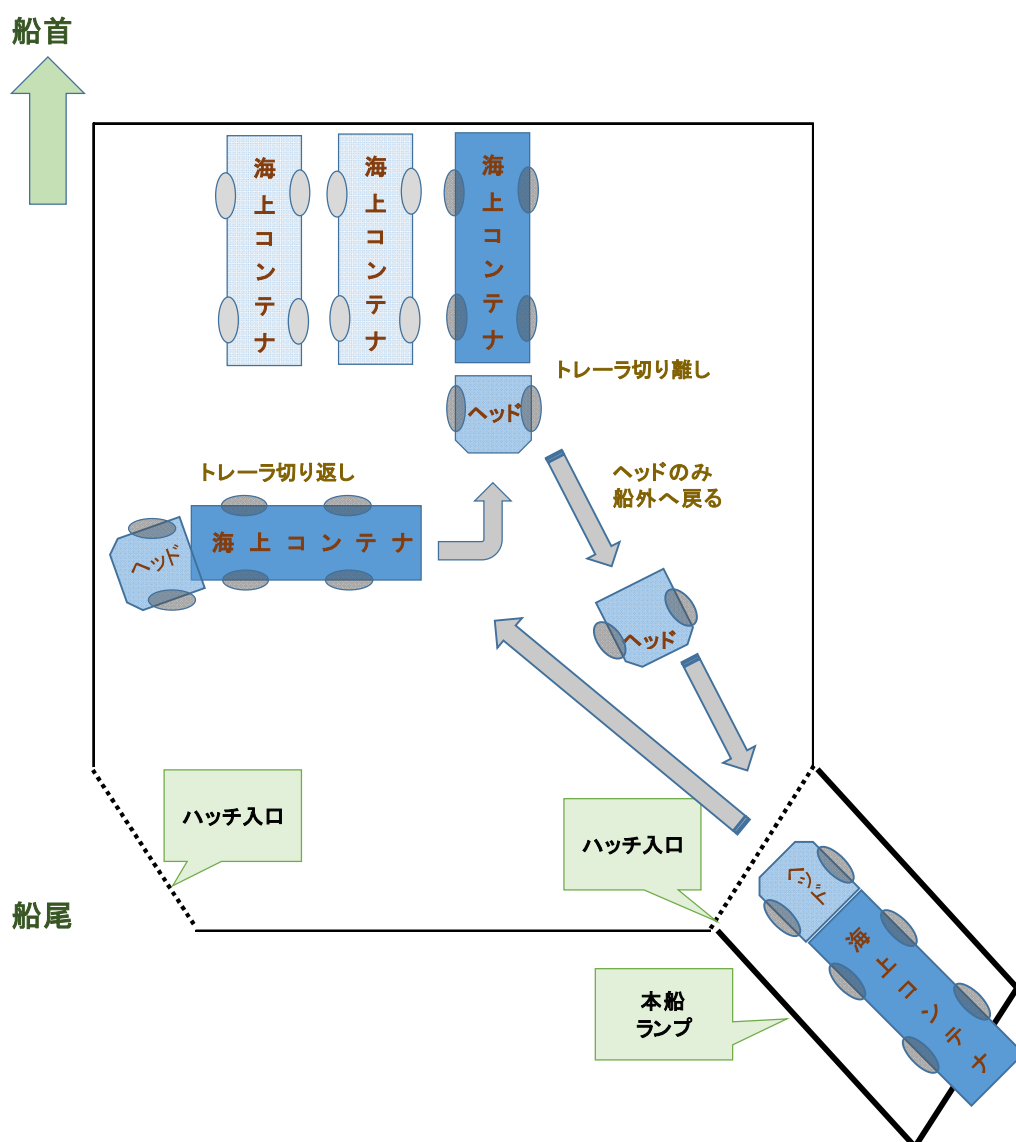




【海上コンテナの進入（船積）及び積み付けについて】

- ① 今回使用の本船は、ジャカルターバンジャルマシン-バリクパパンと寄港する本船であった事から、バリクパパン向け貨物は、本船の一番奥に積みつける必要があった。
- ② バリクパパンでの荷役をスムーズに行う為、バックでコンテナを積みつける必要があった。その場合、下記図の通り、コンテナを前部から進入させ、船内で切り返す作業が必要であった為、他の貨物（建機、乗用車等）に優先して荷役する必要があった。

【図 3-2 本船内でのコンテナ進入と積み付け位置】



- 3月2日(水) 0400H 本船「Serasi III」(Voyage No.231)  
タンジュンプリオク港 Pelni ゲート離岸
- 3月5日(土) 1400H 本船バリクパパン港 Semayang ターミナル着岸  
荷卸しの為の固縛解除作業を開始  
1430H 実入りコンテナ荷卸し  
1600H 荷卸し後の実入りコンテナを日系物流業者現地法人  
の現地協力会社敷地へ輸送。オンシャーシで一時保管  
\*\*天候は良好。週末走行となった為、バリクパパン市内での  
渋滞は無し。
- 3月7日(月) 0700H 実入りコンテナ 日系物流業者現地法人の協力会社  
敷地から出発  
1500H バリクパパン市内で、中型トラック2台に積替え  
1700H 同市内お客様指定倉庫へ配達  
\*\*天候は良好。  
早朝作業となった為、バリクパパン市内での渋滞なし

② 家電メーカー貨物

- ・貨物内容 白物家電（冷蔵庫、洗濯機等）
- ・数量 40F コンテナ x 3
- ・重量 24,000Kgs

3月10日（木）1400H

タンジュンプリオク港内コンテナヤードにて空コンテナ 40 x 3 引取り。

Nittsu Lemo Logistiks 社内へ輸送。

オンシャーシで一時保管。走行距離 約 12km。

【地図 3-5 3/10（木）の行程】



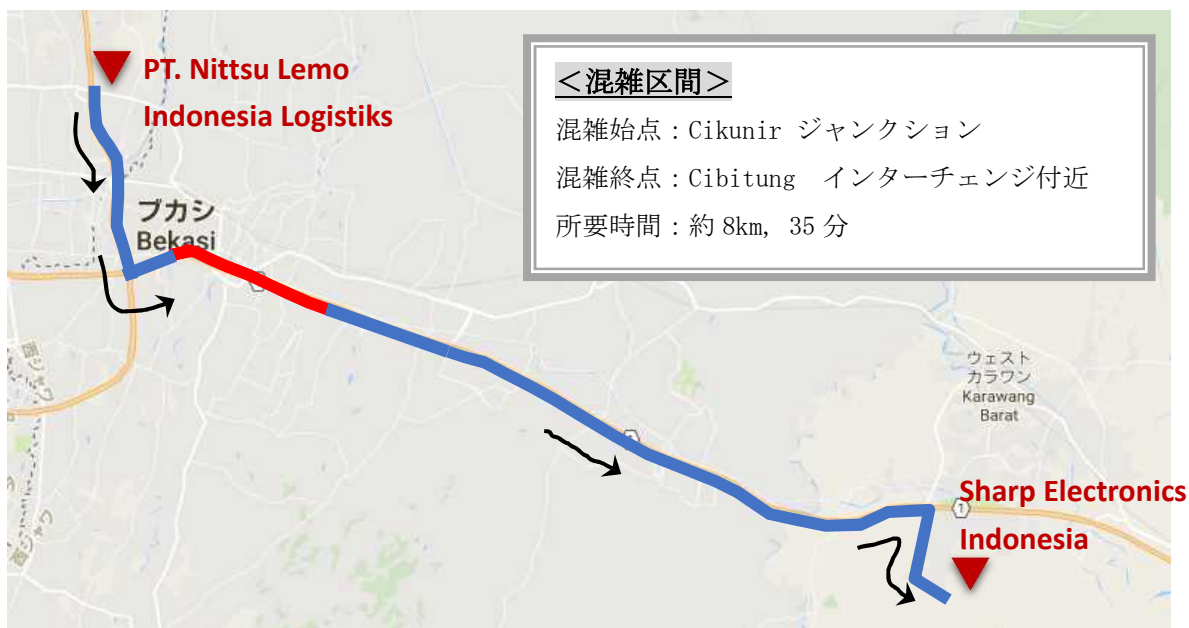
3月11日（金）1500H

Nittsu Lemo Logistiks から Karawang 地区に 40 x 1、 Pulogadung 地区に 40 x 2 の空コンテナ、合計 40 x 3 を輸送。

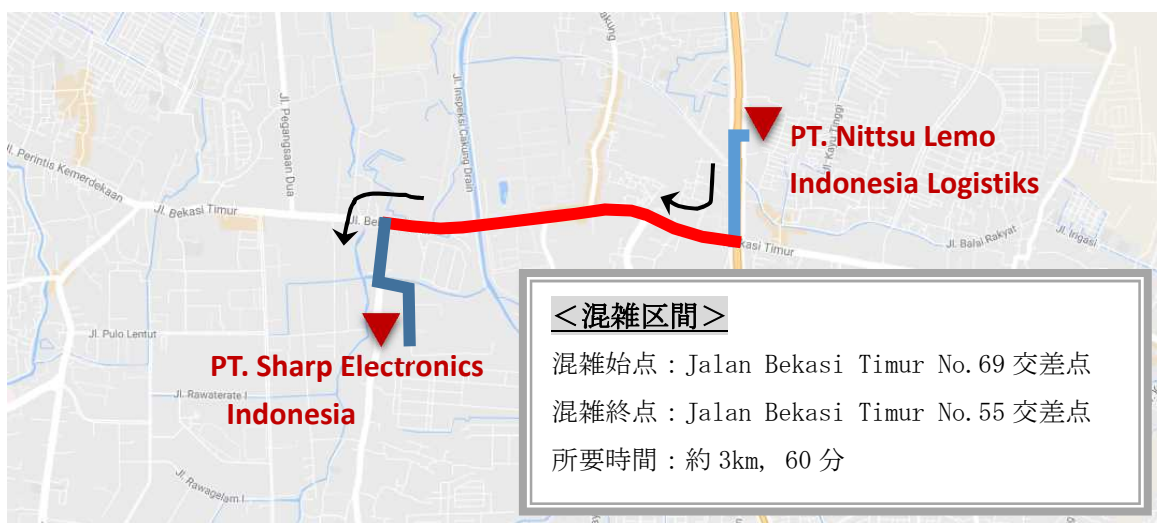
先方倉庫作業員によりコンテナ詰作業。実入りコンテナはそれぞれの倉庫でトレーラヘッドを切った形でオンシャーシで一時保管。

走行距離は Karawang 地区まで約 52km、Pulogadung 地区まで約 4km。

【地図 3-6 3/11（金）の行程：Karawang 地区】



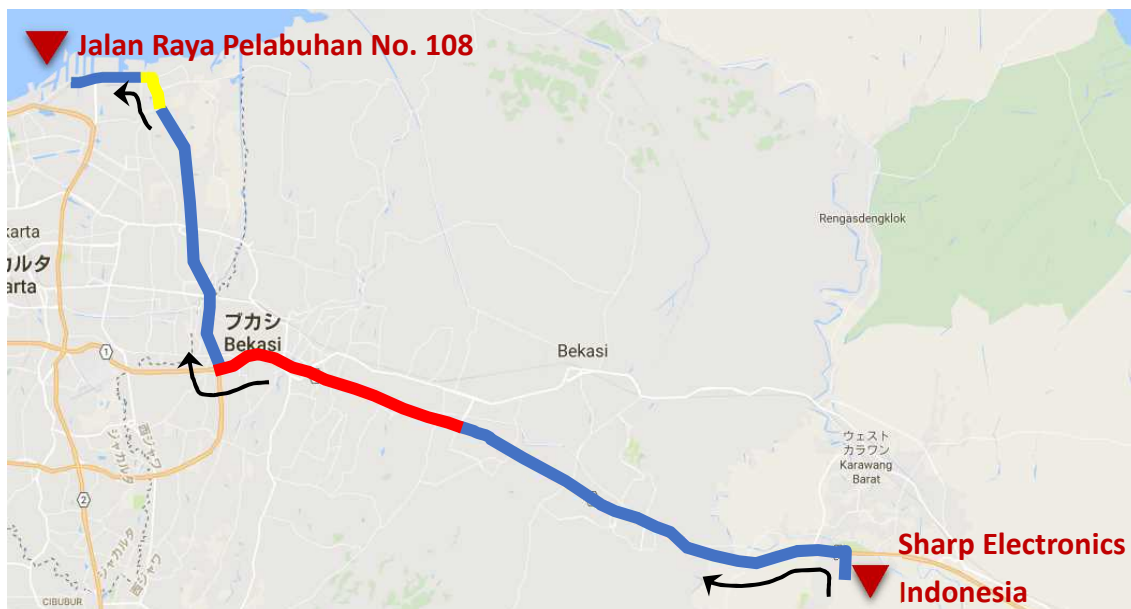
【地図 3-7 3/11（金）の行程：Pulogadung 地区】



3月15日(火) 0700H

各倉庫から、タンジュンプリオク港 Pelni ゲートへ実入りコンテナを輸送。  
走行距離は Karawang 地区から約 65 km、Pulogadung 地区から約 16km。

【地図 3-8 3/15 (火)の行程：Karawang 地区】



<混雑区間①> (赤色区間)

混雑始点：Cibitung インターチェンジ付近

混雑終点：Cikunir ジャンクション

所要時間：約 15km, 60 分

<混雑区間②> (黄色区間)

混雑始点：Jalan Cakung Cilincing

混雑終点：Jalan Cilincing Raya No. 5 交差点付近

所要時間：約 1.5km, 25 分

【地図 3-9 3/15 (火)の行程 : Pulagagong 地区】



午後、本船「Serasi III」(Voyage No. 232) への船積み作業。  
 オンシャーシの状態、船腹内での固縛作業実施

3月16日(水) 1300H

本船「Serasi III」(Voy. No. 232) タンジュンプリオク港 Pelni ゲート離岸

3月23日(水) 1300H

本船「Serasi III」(Voy. No. 232) バリクパパン港 Semayang ターミナル着岸  
 固縛解除作業開始

1700H 実入りコンテナ荷卸し

3月24日(木)

0900H 実入りコンテナ バリクパパン港を出発

1500H サマリンダ市内荷主指定倉庫へコンテナ到着  
 (バリクパパン市から北北東へ約 115km)

バリクパパン市内及びサマリンダ市内の渋滞は無し

### 3-3. 実地調査結果

実地調査の結果、下記の様な事が判った。

#### A. タンジュンプリオク港での接岸バース

今回の実証事業で起用した本船は、現地海運会社が、自家用車（完成車）及び建機の輸送の為に運航する、国内向け RORO タイプの本船である。通常は Pure Car Carrier(自動車専用船)として運航している事から、乗用車、建機等の自走貨物を輸送しており、今回、輸送を実施した海上コンテナを輸送する事はほぼ皆無である。

現地海運会社の本船は、ジャカルタを中心にスマトラ島、スラウェシ島、ジャワ島、そして今回の仕向地となったカリマンタン島との間を結んでいる。全ての航路がジャカルタ・タンジュンプリオク港発着となっている。しかし、同港での接岸バースは固定されていない。沖待ちの間に空いたバースに接岸し、荷役する仕組みとなっている。従って、コンテナ船向けのガントリークレーンが設備されたバースを、使用する事がある。接岸バースが決まるのは、本船入港直前になる事もある。これは、船積みの為に貨物を準備する荷主の利便に反するだけでなく、輸送サービスレベルの低下、貨物の予期せぬダメージ危険性に繋がる危険性も懸念される。

#### B. バリクパパン港におけるコンテナ貨物の規制

今般の実証事業遂行の過程で、事前の調査では想定していなかった事象（警告書受領及び罰金支払い）が発生した。

**【事象】**バリクパパン港におけるコンテナ貨物取扱「規制」に伴う罰金支払い  
実入りコンテナ 40Fx3 がバリクパパン港に到着した際に警告書が発せられた。

**【内容】**今回の実証事業で起用した現地海運会社のバリクパパン側パートナー会社 Admiral Lines 社宛に、Jelajah Laut Nusantara Cabang Balikpapan 社から警告書が発信された。それ従って1コンテナあたり 5,000,000 インドネシアルピア（≒約5万円）を支払った。

【図 3-3 警告書写し】



Jl. Jend. Sudirman Komplek Pantai Mas Permai  
Blok C No. 10-B Balikpapan A-15  
Telp./Fax : 0542 - 425122  
Balikpapan, 24 Maret 2016

Nomor : 074/JLN-BPP/III/2016

Kepada Yth ;

PT. Admiral Lines

Up:

Di-

Jakarta

Demgan hormat,

Sesuai dengan perda No. AL/04/II/KSOP BPN 2014 tentang kontainer di Pelabuhan Semarang, dan melihat kejadian pada saat Serasi-III penyandaran kemarin siang jam 12:30 Wita dimana pihak Otoritas Pelabuhan (petugas syahbandar) menegur kami secara lisan langsung karena adanya bongkaran kontainer 3 unit 40 feet dan muatan 1 unit 40 feet, sehingga clearance in/out ditahan pihak OP, setelah kami menghadap kami dibuatkan perjanjian yakni untuk voyage yang akan datang jika masih ada kontainer dibongkar/muat akan dikenakan biaya stripping @ 1 unit container sebesar Rp 5.000.000,- atau tidak disandarkan disemayang.

Demikian hal ini kami sampaikan, harap menjadi perhatian bersama.

Hormat Kami,

PT. JELAJAH LAUT NUSANTARA  
CABANG BALIKPAPAN



Cc :

- Bapak GM Jelajah Laut Nusantara Jakarta
- Kepala Operasional Jelajah Laut Nusantara Jakarta

Gedung Enggano Megah  
Jl. Raya Enggano No. 5  
Tanjung Priok, Jakarta 14310

Phone : + 62 21 4391 3106  
Fax : + 62 21 4391 3107  
Website : www.kallalines.com

Plaza Bumi Daya 16<sup>th</sup> Floor  
Jl. Imam Bonjol No. 61  
Jakarta Pusat 10310 Indonesia

Phone : + 62 21 391 5407  
Fax : + 62 21 3983 4117  
Website : www.kallalines.com



【図 3-4 図 3-3 の警告書の根拠として入手した文書 1】



**PERATURAN DAERAH KOTA BALIKPAPAN**

**NOMOR 12 TAHUN 2012**

**TENTANG**

**RENCANA TATA RUANG WILAYAH KOTA BALIKPAPAN TAHUN 2012-2032**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**WALIKOTA BALIKPAPAN,**

- Menimbang :**
- a. bahwa dalam rangka perencanaan Tata Ruang Wilayah Kota Balikpapan sebagai pedoman bagi semua kegiatan pemanfaatan ruang secara optimal, serasi, seimbang, terpadu, tertib, lestari dan berkelanjutan, telah ditetapkan Peraturan Daerah Kota Balikpapan Nomor 5 Tahun 2006 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Balikpapan Tahun 2005-2015;
  - b. bahwa dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang dan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, maka Peraturan Daerah sebagaimana dimaksud pada huruf a sudah tidak sesuai sehingga perlu ditinjau kembali;
  - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Balikpapan Tahun 2012-2032;
- Mengingat :**
1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
  2. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 tentang Penetapan Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1953 Nomor 9) sebagai Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1820);
  3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);

【図 3-5 図 3-3 の警告書の根拠として入手した文書 2】

**Pasal 22**

- (1) Sistem jaringan transportasi laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf b meliputi:
  - a. tatanan kepelabuhanan; dan
  - b. alur pelayaran.
- (2) Tatanan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, meliputi:
  - a. pelabuhan umum, berupa Pelabuhan Utama Semayang Balikpapan di Kelurahan Prapatan;
  - b. pelabuhan khusus, meliputi:
    1. pelabuhan Pertamina di Kelurahan Prapatan;
    2. pelabuhan terminal peti kemas Kariangau di Kelurahan Kariangau; dan
    3. pelabuhan kampung baru di Kelurahan Baru Tengah;
  - c. pelabuhan untuk kepentingan sendiri (TUKS).
- (3) Alur pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, meliputi:
  - a. zona alur kapal Pelabuhan Semayang dan sekitar Teluk Balikpapan; dan
  - b. zona alur kapal rencana Pelabuhan Perikanan Manggar.

**Pasal 23**

- (1) Sistem jaringan transportasi udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf c, meliputi:
  - a. bandar udara; dan
  - b. KKOP.
- (2) Bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a berupa Bandar Udara Internasional Sepinggán di Kelurahan Sepinggán Raya dengan fungsi Bandar Udara Pengumpul Skala Primer.
- (3) KKOP sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, meliputi:
  - a. Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas pada Landas Pacu 07 mencakup Kelurahan Manggar dan Kelurahan Lamaru;
  - b. Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas pada Landas Pacu 27 meliputi Kelurahan Sepinggán Raya dan Kelurahan Klandasan Ilir;
  - c. Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan meliputi Kelurahan Manggar, Kelurahan Lamaru, Kelurahan Sepinggán Raya, Kelurahan Damai Bahagia dan Kelurahan Klandasan Ilir;
  - d. Kawasan di bawah permukaan transisi;
  - e. Kawasan di bawah permukaan horizontal dalam;
  - f. Kawasan di bawah permukaan kerucut;
  - g. Kawasan di bawah permukaan horizontal luar; dan
  - h. Kawasan sekitar alat bantu navigasi penerbangan.
- (4) Ketentuan terkait KKOP diatur sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

上記警告書、及び根拠とされる文書について調査した結果は下記の通り。

- ① 警告書に関して、その法的な根拠となる法律、条令は確認できなかった。
- ② 警告書の根拠であるとして入手した文書について
  - 2012～2032年バリクパパン市空間計画に関する条例の一部で、2012年にバリクパパン市議会と市長が議論し、施行された条例と思慮される。バリクパパン市のどの空間（区画）を今後、どのような目的で整備、開発していくかを定めた内容である。
  - 第22条には、コンテナ港と在来港（フェリーを含む）の役割分担についての記載はあるが、例えば「コンテナ貨物は在来港でRORO船等に積んではならない」等といった禁止規定（罰金も含む）は記載されていない。
  - 今回のペナルティに関する規定等の記載は確認できなかった。
- ③ 警告書の発信元は、インドネシア内航海運の地元企業であり、政府、自治体などの当局では無い。当警告書は、地場の港（この場合はバリクパパン）における権益確保等の観点から発信された可能性があるが、確認はできなかった。

当該事業の遂行においては、タンジュンプリオク側で調達したリースコンテナ、及び、日系物流業者現地法人とその協力会社が自社保有するコンテナシャーシを使用した。

バリクパパンからタンジュンプリオクへの空コンテナ返送も、現地海運会社の運航する本船以外に適切な輸送手段が無かった。当該パイロット事業実施の後、コンテナ、コンテナシャーシ共に、タンジュンプリオク側において、別案件での使用が予定されていた事から、迅速かつ円滑な返送を優先しなければならず、当該警告書に記載の金額を支払ったうえで、予定通り、現地海運会社運航の復路本船を使ってタンジュンプリオク向けの空コンテナ返送を実施した。

## 第4章 RORO船の活用促進に向けた物流環境改善への提言

今回の実証事業は、通常は自動車や建機を主に輸送している RORO タイプの本船に海上コンテナをオンシャーシで船積みするという、特殊な条件のもとで実施した。本章ではその結果をふまえ、今後の事業化に向けた課題提議と改善に向けた提案を行う。

### 4-1. インフラに関わる課題

#### ・道路インフラ（渋滞）について

ジャカルタでは増大するコンテナ貨物需要に港湾設備が追い付かず、港湾と市内、後背地とを結ぶ道路が慢性的に渋滞している。また、港に近い市内エリアの渋滞もまた深刻である。港湾地区と後背地（工業団地等）との間をスムーズに車両が通行できる道路網の確保が長期的に不可欠である。

カリマンタン島バリクパパンではジャカルタの様な渋滞は見られないものの、島内各都市へ向かう道路の幅は狭く穴が多い等、路面状況は良いとは言えない。道路拡幅と定期的な道路メンテナンスが必要である。

#### 【写真 4-1～2 タンジュンプリオク港近辺の交通渋滞】



タンジュンプリオク港近くの渋滞



同左

【写真 4-3～4 バリクパパン港周辺の道路状況】



バリクパパン港から市内への道路  
舗装の質が悪く穴が多い



同左

・港湾インフラ（接岸バースを含む）について

タンジュンプリオク港における本船への荷役は「その時に空いているバースでの荷役」が基本となっている。その結果、ユーザーは船会社との連絡を密に取り、バースの空いたタイミングに合わせて、連絡のあったバースに船積み貨物（車両）を輸送しなければならない。港湾エリア内はコンテナを積載した車両やトラックが大量に走行しており、バース近辺の渋滞も頻繁に発生している。

【写真 4-5～6 タンジュンプリオク港の内部】



現地海運会社本船甲板上から見た旅客船



コンテナ船、RORO 船の横、ガントリークレーンの下を旅客船も通航

【写真 4-7 タンジュンプリオク港の内部 バース】



現地海運会社本船ランプ上から見たバース

【写真 4-8～9 バリクパパン港コンテナターミナル】



バリクパパン港のコンテナターミナル入口



同左の内部

RORO 船の活用による最大のメリットはオンシャーシ、ランプを経由した自走荷役によるスピードである。

このメリットを最大限享受する為には、

- ① コンテナ船、在来船バースとの兼用では無く、RORO 船専用バースを確保する
- ② 各バースへのアクセスと待ちレーン（車線）を整備し、できるだけ渋滞を回避する
- ③ 荷役を効率よく行う為、荷役待ちの車両が待機できる敷地を十分に確保する
- ④ コンテナを積載するシャーシの効率的な運用の為、「シャーシプール」を設備する

といった施策が必要と考えられる。

## 4-2. 制度面に関わる課題

### A. 外資による投資規制

第2章5項で指摘した諸規制のうち、外資による運航の際の寄港先港湾の制限については、インドネシアにのみ存在し、合理的根拠に乏しい。

そのほか、現行の規制では、外資企業が輸送ビジネスに新規に参入しようとする場合、インドネシア企業との合弁企業を設立する必要がある。出資比率は最少25%、US\$1,000万ドル、かつ上限は49%までに規制されている。

さらに、既存業者保護の観点から、

- ・ 運航しようとする航路に存在する既存の他社サービスが既に十分であると当局が判断した場合。
- ・ 利用しようとする港の接岸キャパシティが一杯の場合。

それぞれ、規制を受ける可能性がある。

#### 【外資企業の立場から見た改善提案】

- ・ 外資による自由な参入はインドネシア国内における海上物流の活性化に寄与することが見込まれる。出資比率に関する条項の見直しや外資企業の独資による参入容認の検討が望まれる。
- ・ 外資による運航では寄港可能な港が制限されており、自由な事業展開が困難である。インドネシア国内の地方都市・島嶼部の発展に向けた、それら地域と主要都市との間の航路開設の重要性を鑑み、本条項の必要性の再検討が望まれる。
- ・ 新規参入に対する既存業者保護という観点でその可否を判断する事には一定の理解はできるものの、自由競争による利用者（荷主）の利益最大化も併せて検討されるべきと考える。

### B. バリクパパン港でのコンテナ扱いの「規制」

第3章3項で記載したバリクパパン在来港におけるコンテナ貨物取扱に関わる「ペナルティ」については、実証運航の事前調査の段階では情報は得られず、また、運航実施後の調査でも法的な根拠は確認できなかった。「既存業者保護」もしくは「既得権益の保護」の可能性も推察される。今後の事業化検討にあたっては関係当局との間の十分な調査と確認が必要である。