

# World Watching 102

ワールド・ウォッチング

## インドネシアの 港湾保安の 現状と課題



川上 泰司

国際協力機構（JICA）専門家  
（港湾保安運営強化）



### はじめに

四方を海に囲まれ、東西5,000km、17,000もの島々によって構成される世界一の面積を有する群島国家インドネシアにとって、海運の役割はきわめて大きいことは論をまたないところである。さらに、インドネシアでは、2002年のバリ島ナイトクラブでの爆弾テロをはじめ、2003年、2004年、2005年と4年連続で重大なテロ事件が発生し、テロ対策の重点国となっている。

また、1999年以降、インドネシアの海域における海賊が急増しており、IMB（国際海事局）の統計によれば、2004年は93件の海賊事件が同海域で起こっており、これは、全世界の3分の1近くを占める。我が国にとって海上生命線でもあるマラッカ・シンガポール海峡における海賊対策も緊急課題となっている。



### 港湾保安体制の現状

インドネシア運輸省には、4つの総局（海運総局（DGST：Directorate General of Sea Transportation）、航空総局、陸運総局、鉄道総局）及び教育訓練庁（船員）等の5つの庁が設置されている。また、海運総局には、海上交通局、港湾浚渫局、船舶船員局、航行援助局、警備救難局（KPLP）の5つの局がおかれており、港湾保安はKPLPが担当している。

KPLPは、海上保安に係る業務全般を担当しており、地方港湾行政を行う事務所として中央

直轄の港湾管理事務所（ADPEL又はKANPEL）が282あり、同事務所内に警備救難を担当する部署がおかれている。1974年の海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）附属書第11章の2第1規則第1項12に規定する船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則（ISPS Code）上の指定当局（DA）はKPLPとなっている。しかし、特別な立法措置を行わず運輸大臣令で宣言しているのみであるため、海軍、海上警察、税関等の他省庁との権限関係が不明確となっている。このようなことを背景として、現在、一つ海上保安組織の設立が2008年5月に改正された海運法（法律17号）に盛り込まれたところである。

各港湾では、海軍、海上警察、税関、検疫、港湾公社（PELINDO）、各埠頭保安管理者（PFSO）等からなる港湾保安委員会（PSC）がおかれており、港湾管理事務所の警備救難担当が港湾保安官（PSO）として任命され中心的な役割を担っている。港湾保安を実施するうえで、事案が発生した場合の司令塔となるほか、セキュリティレベルの上げ下げ、埠頭保安規定（PFSP）の審査等のISPS Code上のDAとしての実質的な権限も付与されている。また、各港湾事務所は全国で約140隻のパトロールボートを有し、水域の管理を行っているが、質量ともに不十分である。

なお、PFSOは、公共港湾施設はPELINDO、専用港湾施設は各企業の中で指名されている。



アクセスコントロールの様子（左：ベラワン港、右：テルクバユール港）



### 山積する課題

PFSPは2008年9月現在240が認定されている。うち約30が公共港湾施設であり残りが民間企業の有する専用港湾施設となっている。概して専用港湾施設の港湾保安措置の実施状況は良好であり意識の高さが伺える。しかし、逆に公共港湾施設では不十分と思われる施設が散見される。たとえば、いわゆる顔パスの横行、物売りの出入り、小船のアクセスなどが見られる。

一方、長大な河川の航行、埠頭の国際国内の混合使用、国際輸送を行うバージなどISPS対象外船舶、遠距離に存在する私設埠頭の水域、沖取りの実施、フローティング積み替え施設（石炭、石油、パームオイルなど）など、その保安確保については、人員と予算を膨大に必要とするような課題が山積している。



### 体制強化への取り組み

港湾保安体制の強化を考える上での課題は、運輸省本省に指導力のある職員が少ない、地方

職員の知識が不足、港湾管理関係者及び港湾公社トップの認識不足（それに起因する予算不足）と整理できる。しかし、研修については、日、米、豪、国際海事機関（IMO）、アジア太平洋経済協力（APEC）といった国際社会の援助によるセミナー等に頼っているのが現実である。さらに、事前通告なしの監査と批准取り消し等の罰則を導入すべきではないかと考える。今年に入り、米国海運安全法に基づき、米国海上保安庁（USCG）が一部施設（わずか20施設ほど）を例外としてその他の全てのインドネシア国内の港湾に寄港（直近5港）した船舶が米国の港湾に寄港しようとする場合には保安レベルⅡと同等の措置を求める等を内容とする港湾保安勧告（Port Security Advisory）を発出したことを受け、ようやく改善の兆しが見られる。今まで技術協力を通じて様々な助言をしてきたにも拘らず動きが鈍かったが、ようやく重い腰をあげた格好であり、国際社会からの継続的な協力及び圧力（言葉が適当ではないかもしれない）が不可欠であろう。



演習の実施状況（タンジュンプリオク港（2008年6月））



### おわりに

港湾管理者の設立、民間企業に公共埠頭の運営を認める（港湾公社とのJV結成の不要化）、海上保安組織の設立、カボタージュの実施等を内容とする海運法の改正が本年5月に成立（2008年法律第17号）したが、細則等の具体的な内容は今後1～2年かけて検討されることとなっている。この検討の過程において、港湾保安の体制も大きく変わる可能性があり、今後見守っていく必要があるだろう。