

インドネシア

防災船調達事業

評価者：OPMAC 株式会社

小林 信行

現地調査：2009年6月

1. 事業の概要と円借款による協力



事業位置図



調達された防災船（アルガラ号）

1.1 背景：

インドネシアは17,000以上の島から構成される島嶼国家であり、管轄海域（領域及び排他的経済水域の合計）は世界で第3位となっている¹。島嶼間の交通、特に物流に関しては海運への依存度は高く、防災船による洋上でのパトロールや海難事故対応は航路安全の上で極めて重要な活動となっている。

また、インドネシアはマラッカ・シンガポール海峡、ロンボク海峡などの国際的にも重要な輸送路を有しており、特にマラッカ・シンガポール海峡は中東地域から日本までのタンカー航路の一部であり、日本の国際物流の観点からも極めて重要な輸送路である。これらの海域では大型タンカーの航行が多く、原油流出事故が発生した場合には、経済的な損失ばかりではなく、自然環境に重大な影響を及ぼすリスクを有している。本事業の審査当時（1995年時点）では、インドネシア政府は原油事故や船舶火災に対処するための専用船を有しておらず、タンカー事故対策に向けた体制整備が喫緊の課題となっていた。

1.2 目的：

500総トン級の海上防災専用船2隻を調達することにより、インドネシア全域においてパトロール活動の強化による海難事故の防止および被害の最小化をはかり、もって航路安全の向上に寄与する。

¹ シップ・アンド・オーシャン財団「海洋白書2004年創刊号」に基づく。

1.3 借入人／実施機関：

インドネシア共和国／運輸省海運総局 (Directorate General of Sea Transportation, DGST)

1.4 借款契約概要：

円借款承諾額／実行額	5,501 百万円／2,789 百万円
交換公文締結／借款契約調印	1995 年 12 月 1 日／1995 年 12 月 1 日
借款契約条件	金利 2.3% (但し、コンサルタントは 2.1%) 30 年 (うち据置 10 年) 一般アンタイド
貸付完了	2006 年 6 月 30 日
本体契約	トーメン (日)
コンサルタント契約	日本造船技術協力センター (日)・PT TOMO & SON (インドネシア)
事業化調査 (フィージビリティ・スタディ：F/S) 等	1988 年「海難予防体制整備計画」(JICA)
関連事業	なし

2. 評価結果(レーティング:C)

2.1 妥当性 (レーティング：a)

本事業の実施は審査時及び事後評価時ともに、開発ニーズ、開発政策と十分に合致しており、事業実施の妥当性は高い。

2.1.1 インドネシア開発政策との整合性

審査時点においては、第 6 次 5 カ年計画 (レペリタ VI 1994-1998) では経済活動拠点としての港湾の整備、国際中継港の整備が掲げられており、海運サービスの拡充に重点が置かれていた。JICA が支援を行った「海難予防体制整備計画」(1988 年) では、インドネシア全海域での安全を確保するためには、航続距離の長い大型の防災船が 11 隻必要になると分析されていた。当時、DGST の沿岸警備局は 100 総トン程度の比較的小型の防災船しか保有しておらず、十分な海域をカバーできないことから、大型防災船の調達が必要となっていた。

事後評価時点では、国家中期開発計画 (RPJM 2004-2009) において、洋上での犯罪防止が取り上げられ、インドネシア海域での違法行為の取締強化、関係機関と地域コミュニティによる海洋モニタリングの強化、取締強化に向けた体制整備等が提言されている。施策レベルでは、DGST の省機関戦略計画 (RENSTRA 2005-2009) において、海洋での安全強化のため、クラス I 級 (約 60m 以上) の防災船を合計 6 隻調達する計

画があり、本事業に加えて、オランダ政府の支援でクラス I 級の防災船 2 隻の調達が行われた²。

本事業は、大型防災船の調達により海上交通の安全性向上を企図していたことから、インドネシアの政策・施策と合致していたと判断される。

2.1.2 開発ニーズとの整合性

1990 年代初頭において、マラッカ・シンガポール海峡では原油流出を伴う事故が頻発していた。1993 年 1 月に発生したマークス・ナビゲーター号の事故では、炎上したタンカーがインド洋まで漂流している。審査時点においては、インドネシア政府は十分な航続距離を持ち消火設備を備えた船舶を有しておらず、タンカー事故に十分な対応ができないことが課題となっていた。

頻発する原油流出事故を踏まえて、アセアン諸国は 1993 年に覚書 (ASEAN-OSPAR MOU) を結び、域内の原油流出事故時の協力体制を構築している。事後評価時点においても、アセアン諸国は原油流出事故時の協力体制を維持している。アセアン諸国は定期的に原油流出事故対策に関する会合を持っており、地域協力、流出事故、事故対策に関する情報共有を進めている。なお、2002 年以降は化学薬品の流出事故もこの枠組みで取り扱うこととなった。本事業で調達された防災船は船舶火災や原油流出事故に対応する機材が備えられており、タンカー事故に対応するニーズを考慮している。

インドネシア政府は、審査時及び事後評価時点の双方において、十分な大型防災船を有していない。前述の通り、「海難予防体制整備計画」では、防災船の航続距離などを踏まえ、インドネシア全海域でパトロールや搜索救難活動などを行うにはクラス I 級の防災船が 11 隻必要と分析している。防災船の活動海域を主要航路に絞った場合でも、クラス I 級の防災船が最低 5 隻は必要との結論となっている (図 1 を参照)³。事後評価時点においては、本事業で調達した防災船のうち 1 隻が沈没しているため⁴、本事業及びオランダ政府の支援によるものを合計して DGST の保有するクラス I 級は 3 隻しかなく、今なお大型防災船のニーズは十分満たされていない。

写真 1 防災船 (アルガラ号) の放水銃



²オランダ政府の支援で調達された防災船は各 1 隻ずつタンジュン・プリオク港 (ジャカルタ首都特別州)、タンジュン・ウバン (リアウ諸島州) を基地としている。航続距離の長いクラス I 級の防災船は緊急出動にも使われているため、両船の活動範囲はインドネシア全土となっている。

³ 図 1 では破線が主要航路、円が防災船の活動範囲である。防災船の活動範囲は本事業で調達されたクラス I 級の防災船を基準とし、航続距離 3000 海里もしくは連続 7 日間の運行としている。また、防災船は沿岸警備局の 5 基地に各 1 隻ずつ配備される前提である。

⁴ 本事業で調達された 2 隻のうち、アルダダグリ号は 2006 年 5 月に沈没している (詳細は「2.3.4 アルダダグリ号の沈没」を参照)。

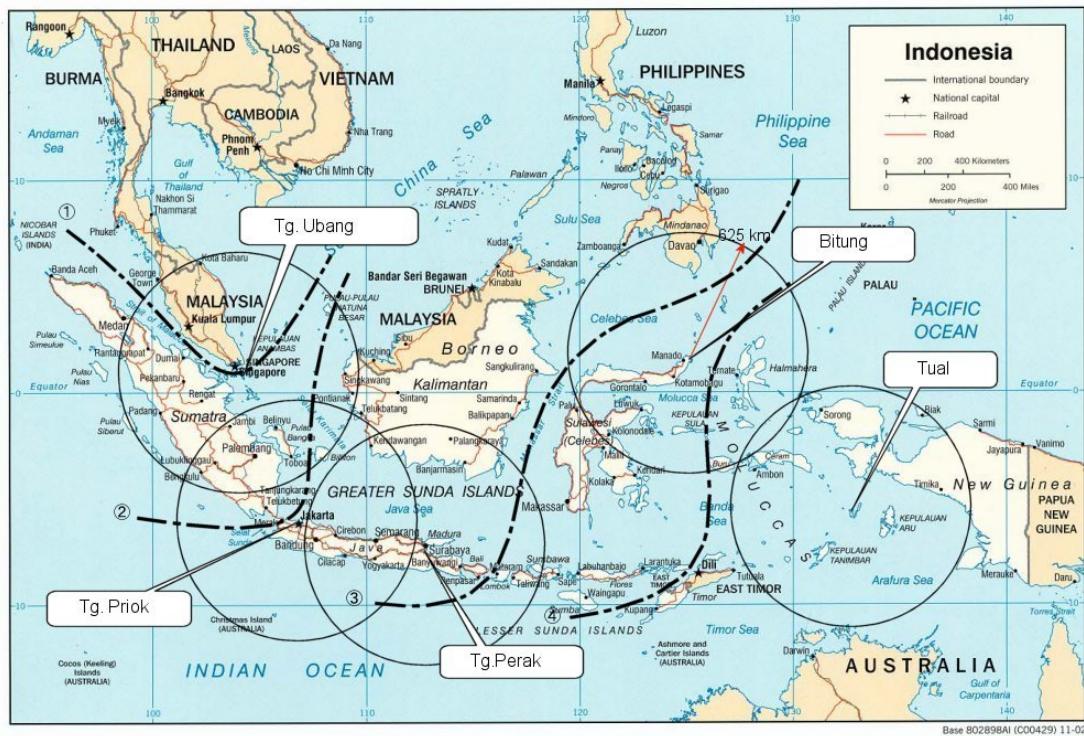


図 1：防災船の活動可能範囲

2.2 効率性（レーティング：b）

本事業は、事業費については計画を下回ったものの、事業期間が計画を大幅に上回ったため、効率性についての評価はほぼ中程度と判断される。

2.2.1 アウトプット

本事業で調達された船舶（本体契約）、コンサルティング・サービスは表 1 の通りである。アウトプットは当初計画に沿った内容となっている。防災船は日本、インドネシアで各 1 隻ずつ建造されており、第 1 番船アルダダダリ号は新潟造船の新潟工場、第 2 番船アルガラ号はインドネシア企業（PT. PAL）のスラバヤ造船所で建造された。インドネシアでの建造に際しては、本邦コントラクターによる技術指導と資材供与が行われた。操船訓練は本体契約で実施され、コンサルティング・サービスでは防災機器の訓練を行った。防災機材の訓練は日本、インドネシアの双方で行われており、IMO⁵ が設計したモデルコースに準拠した研修内容となっている。

⁵ 国際海事機関（International Maritime Organization）

表 1：本事業のアウトプット

<p>本体契約</p> <p>500 総トン級防災船：2 隻</p> <p>総トン数：約 530 トン</p> <p>全長：60.0m</p> <p>型幅： 8.0m</p> <p>深さ： 4.5m</p> <p>主機関：2,200 馬力（1,100 馬力×2）</p> <p>防災設備：オイルブーム、スキマー、回収油貯蔵タンク、流出油処理剤散布装置、 消防ポンプなど</p>
<p>コンサルティング・サービス</p> <p>外国人： 64.5M/M</p> <p>ローカル： 103.5M/M</p> <p>内容：船舶設計レビュー、入札補助、施工管理、防災機器トレーニング</p>

2.2.2 事業期間

事業期間は計画値を大幅に上回まわり、計画値は 95 年 12 月から 01 年 6 月までの 5 年 7 ヶ月に対して、実績値は 95 年 12 月から 06 年 6 月までの 10 年 7 ヶ月となった（計画比 190%）。事業遅延は主に本体契約の遅れに起因している。アジア経済危機によりスハルト政権が退陣したことに伴い、行政の混乱が生じ、本体契約の詳細設計、入札書類準備、事前審査（P/Q）に遅延が生じ、さらに再入札が行われたため、本体契約の締結までに時間を要した。第一回目の入札では、自国の補助金を利用した価格で応札した企業があり、応札者間の公平性に欠けるため、再入札が実施された。契約締結後、事業は円滑に進められ、アルダダダリ号は 2004 年 12 月に、アルガラ号は 2005 年 7 月にそれぞれ引渡しが行われた。2006 年 6 月のアルガラ号の保証期間終了をもって本事業は完了している。

2.2.3 事業費

事業費については、計画では総事業費 6,115 百万円（うち円借款部分 5,501 百万円）が見積もられていたが、実績では総事業費 3,557 百万円（うち円借款部分 3,221 百万円）となった（計画比 58%）。事業内容は当初計画と変わらない一方、事業費は当初計画比の 6 割を下回った。競争的な入札が、事業費の減少につながっている。

2.3 有効性（レーティング：b）

本事業の実施により一定の効果発現が見られ、有効性は中程度である。事後評価時点では、調達された 2 隻の防災船のうち、1 隻のみの稼動となっているが、年間航海日数は極めて高い水準にある。また、大型防災船の数が限られているため、活動地域もシンガポール・マラッカ海峡からインドネシア全海域に広げられた。

2.3.1 防災船の稼働状況

事後評価時点では調達した2隻の防災船のうち、アルガラ号のみが稼働している。審査時点では2隻を交互に運用し、常に1隻を活動海域で航海中とすることが想定されていた。2008年の年間航海日数は当初予定の約5割に落ち込んだが、燃料費の高騰やエンジン故障が原因である。エンジン修理の完了後、2009年に入りアルガラ号の年間航海日数は回復傾向にある。2009年中にはドライドックでの整備が予定されていないため、2007年の水準まで年間航海日数は回復する見込みである。

アルガラ号は洋上でパトロール活動に加えて、捜索救難活動、原油流出事故対応を継続的に行っており、審査時点で想定された任務に従事している（表2を参照）。

審査時点においては、防災船は2隻ともタンジュン・プリオク港（ジャカルタ首都特別州）を基地とし、マラッカ・シンガポール海峡でパトロールを実施することが想定されていた。事後評価時点においては、アルガラ号はタンジュン・プリオク港を基地としているが、インドネシア全海域を活動範囲としている。DGSTの保有する防災船は航続距離の短いものが多いため、アルガラ号が緊急出動にも活用されていることがその理由である。

表2：アルガラ号の年間航海日数

	審査時目標*	2007	2008	2009**
年間航海日数	365日	334日	188日	172日

出所：DGST

注1)：*2隻での延べ日数

注2)：**2009年6月21日時点

表3：アルガラ号の捜索救難活動件数、救助人数、原油流出事故対応件数

	2006	2007	2008
捜索救難活動件数	1件	3件	2件
救助人数	6名	-	50名
原油流出事故対応件数	1件	3件	3件

出所：DGST

2.3.2 受益者へのアンケート調査結果

今次事後評価では、本事業の受益者と想定される民間企業（海運会社）、インドネシア政府/国営会社（DGST、海難救助隊、国営海運会社など）に所属する127名を対象とし、2009年4月及び6月にアンケート調査を実施した⁶（回答者の構成は図2を参照）。

アルガラ号は沿岸警備局の保有船舶約160隻のうちの1隻であるため、その知名度

⁶ 調査結果の客観性に配慮し、DGST職員のうち、アルガラ号の船員、元船員はアンケート調査の対象外とした。

は高くはない（表4を参照）。しかしながら、同船を知っている回答者からは活動実績につき高い評価が与えられた（表5を参照）。防災船の活動に関しては全般的にその貢献が認識されているが、特に捜索救難活動への貢献が高く評価されている。アルガラ号は航続距離が長いことから、海難事故時の緊急出動に活用されており、その迅速な対応を評価する意見が目立った。

表4：アルガラ号の知名度

知っている	知らない	合計
29名(22.8%)	98名(77.2%)	127名(100.0%)

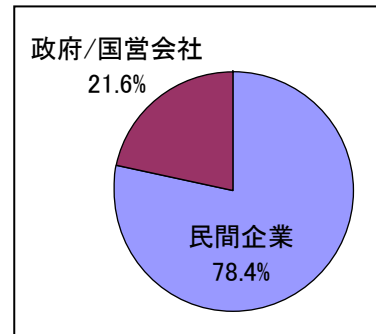


図2：回答者の構成

表5：アルガラ号の海上交通の安全性への貢献

	強く そう思う	ある程度 そう思う	そう 思わない	全くそう 思わない	無効	合計
海上交通 の安全性	21名 (72.4%)	6名 (20.7%)	0名 (0.0%)	0名 (0.0%)	2名 (6.9%)	29名 (100.0%)
船舶火災 の消火	20名 (69.0%)	7名 (24.1%)	0名 (0.0%)	0名 (0.0%)	2名 (6.9%)	29名 (100.0%)
石油流出 事故対応	23名 (79.3%)	2名 (6.9%)	2名 (6.9%)	0名 (0.0%)	2名 (6.9%)	29名 (100.0%)
海賊行為 の防止	18名 (62.1%)	8名 (27.6%)	1名 (3.5%)	0名 (0.0%)	2名 (6.9%)	29名 (100.0%)
捜索救難 活動	23名 (79.3%)	4名 (13.8%)	0名 (0.0%)	0名 (0.0%)	2名 (6.9%)	29名 (100.0%)

2.3.3 捜索救難活動の例

「2.3.2 受益者へのアンケート調査結果」で示されたように、アルガラ号の活動のうち、捜索救難活動が最も高く評価されている。

2009年1月に客船テラタイ・プリマ号がマカッサル海峡で沈没し、アルガラ号は約10日間にわたり捜索救難活動に従事した。同号には船員・乗客を含め約270名が乗船しており、うち約30名が救助された。事故発生当初、荒天により4mの高波、20ノットの強風が発生しており、小型船舶による

写真2 遭難者を捜索する船員たち



写真提供：DGST

捜索救難活動は危険であったため、大型防災船であるアルガラ号が捜索救難活動に投入された。事後発生から救難までに要する時間は遭難者の生存率に大きな影響を与える要因であるため、海難事故による人命損失を最小化するとの観点から、事故発生直後の救難活動は意義の高いものである。

2.3.4 アルダデダリ号の沈没

本事業で調達された防災船のうち、アルダデダリ号は2006年5月11日に西ヌサテンガラ州サペ湾で座礁、沈没している。悪天候及び担当船長、乗員の操作ミスが重なったことが原因である。沈没時には船員20名が乗船していた⁷。海難審判所の判決により、アルダデダリ号の船長や船員が船員資格の一時剥奪などの処分を受けている。

2.4 インパクト

2.4.1 海難事故の抑制

1997年（事業実施前）から2007年（事業完成後）にかけて、インドネシア全海域での海難事故件数は約5割増加、死亡事故・行方不明者数は約2割増加しているが、ほぼ同時期に海運会社数や船舶数は約8割増、船腹総トン数は約7割増加している（表6を参照）。海運業界の拡大にも関わらず、インドネシアの海難事故件数や死亡・行方不明者数は抑制されており、インドネシア全海域にわたるアルガラ号の活動が海上安全の下支えとなる効果があったものと推察される。

表6：インドネシアの海難事故件数、海運会社数、船舶数

	1997	2006	2007
海難事故数	106	115	159
死亡・行方不明者数	190	223	221
海運会社数	747	1,380	—
船舶数	2,383	4,271	—
船腹総トン	3,195	5,287	—

出所：ロイズ、DGST、運輸省

2.4.2 自然環境に対するインパクト

防災船はタンカー火災などの原油・化学製品の流出につながる事故への対応に活用されており、自然環境の保全に寄与している。

2008年1月末に国有石油会社プルタミナのバロンガン製油所の特別港でタンカー火災が発生しており、アルガラ号が消火活動にあたった。同社の保有する石油タンカー・

⁷ 2008年1月に防災船の船員数についての規定が改定され、クラスI-B級（アルガラ号、アルダデダリ号が該当）の船員定数は34名とされた。現在の船員定数を考慮すると、事故当時の船員数は少なかったものと推察される。

ペンドポ号は 12,500 バレルのナフサを輸送しており、ナフサの流出により環境汚染が発生する可能性があった。アルガラ号は同港周辺で約 11 日間にわたって事故対応に従事した。石油製品の火災では水で消火を行うと火勢が強くなる恐れがあるため、化学消火剤を使った消火活動も行われた。タンカー火災の鎮火後、現地政府と NGO が周辺の沿岸を精査し、原油流出による汚染が発生していないことが確認されている。

写真 3 燃え上がるタンカー



写真 4 アルガラ号の消火活動



写真提供：DGST

2.5 持続性（レーティング：b）

本事業は運営維持管理を行う DGST の体制に一部問題があり、事業の持続性については中程度と評価される。アルガラ号の運営維持管理は、乗員が必要数を満たしていない、マニュアルに沿った年次維持管理が行われていない等の課題を抱えている。

2.5.1 実施機関

2.5.1.1 運営・維持管理の体制

DGST 内の沿岸警備局が本事業で調達された防災船の運営・維持管理を実施している。沿岸警備局は捜索救難活動、航路安全、法執行などを管掌している。沿岸警備局はインドネシア全土に 5 基地（タンジュン・プリオク、タンジュン・ペラク、タンジュン・ウバン、ビトゥン、トゥアル）を有しており、タンジュン・プリオク基地が他の基地を統括している⁸。沿岸警備局は海上警察、税関、海難救助隊、海軍と管掌が重複するため、インドネシア政府は 2011 年までに役割を整理した上で DGST より沿岸警備局を分離し、大統領直轄の組織とする方針である。

アルダダリ号の沈没を踏まえ、DGST は 2008 年 1 月にクラス I 級の防災船の運行に必要とされる船員数、必要資格を策定した。2008 年 1 月以前に関してはクラス I 級の船員数、資格に関しては規定がなかった。現在の必要乗員数は 34 名となっているが、アルガラ号の実際の船員数は現在 28 名（うち見習い船員 4 名）となっている。航海士

⁸ 沿岸警備局基地の総司令は、基地での活動に関して DGST 局長に対し一義的な責任を有する。

や機関士は定員を維持しているが、一般船員が必要数を満たしていない。一般船員の不足により、海難事故の対応時に十分な休息が取れない等の問題が発生している。

2.5.1.2 運営・維持管理における技術

維持管理は点検に加えて、日次（オイル・消耗パーツの交換等）、年次（ドライドックでの整備）、緊急（故障部品の修理）の三種類の維持管理が実施されている。各維持管理につきマニュアルが整備されている。アルガラ号はインドネシアで建造されており、造船所が設計を熟知しているため、緊急維持管理の実施は比較的容易である。

防災機材の運用に関しては、船舶調達時に日本、インドネシアの双方で訓練を実施した。防災機材は機材毎に操作方法が異なることから、比較的少数の参加となる日本での訓練ばかりでなく、インドネシアに講師を派遣し、より多くの乗員を対象に訓練を実施している。トレーニングをインドネシアでも実際に行うことで、日本でトレーニングを行う際の課題（研修生がトレーニング内容を共有しないため、知見が組織に定着しない）にも対処している。しかしながら、防災船の船員は比較的頻繁に異動・交代することから、防災機材の継続的な訓練が望ましいものの、2007年及び2008年ともに防災機材を使った訓練は行われておらず、事業完成後の訓練の頻度は十分ではない。防災機材はタンジュン・プリオク港に置かれている一方、アルガラ号はパトロールのため同基地以外での活動が主となっているため、防災機材の訓練を行うことが難しい。

2.5.1.3 運営・維持管理における財務

運営維持管理予算として年30億ルピア（日本円で約2,900万円相当）が割り当てられているが、うち約8割が燃料費となっている（表7を参照）。予算配分は請求額の4分の1程度にとどまっている。アルガラ号の年次維持管理は2007年5月に実施されたが、その後はマニュアルで規定された年一度のドライドックでの整備は行われていない。政府保有船に関してはドライドックでのメンテナンスに規定がないが、DGSTは商船の国際的な取り決めに準じて、2年毎（6ヶ月延長可）のドライドックでの整備を行う方針である。次のドライドックでの整備は2010年となる見込みである。

表7：アルガラ号の運営維持管理予算（計画値）

（単位：千ルピア）

費用項目	2007	2008	2009
燃料費	2,914,266	2,718,475	2,553,586
水	54,750	54,750	54,750
交換部品	115,371	145,787	147,055
修繕費用	142,128	345,878	345,987
合計	3,226,515	3,264,890	3,101,378

出所：DGST

2.5.2 運営・維持管理状況

アルガラ号の実査を行ったところ、探照灯、ウインチ、救助艇等に故障が見られたが、船の運行に支障が出るほどの重大な毀損は発見されなかった。但し、部品の一部（探照灯のランプ、救助艇のエンジンなど）に関してはインドネシアで入手ができず、シンガポールより交換部品を取り寄せる必要があるため、故障時の対応に時間を要している。

写真5 アルガラ号の探照灯



3. 結論及び教訓・提言

3.1 結論

広大な管轄海域を有するインドネシアにとって、海上交通の安全性向上は重要な課題であり、本事業の政策や開発ニーズとの整合性は極めて高い。事業実施の効率性は低いと判断されるが、これは船舶の調達に時間を要したことに起因している。事後評価時点では防災船は1隻のみ稼働しているが、大型防災船のニーズは高く、年間航海日数は高い水準にある。海難事故抑制や自然環境の保全といったポジティブ・インパクトも確認された。年次維持管理は見送られているものの、船舶の運航に支障をきたす重大な毀損は発見されなかった。以上より、本事業の総合評価は概ね高いといえる。

3.2 教訓

(1) 事業実施国でのトレーニングの実施

本事業では、防災機材の訓練に関しては、日本での訓練に加え、インドネシアに講師を派遣して、訓練を実施し、多くの研修生が訓練に参加している。事業効果の発現のためには、調達機材運用の上で必須の事項に関しては、幅広い研修への参加が可能となるよう、事業実施国での研修を事業に組み込むことが望ましい。

3.3 提言

(1) アルガラ号要員の確保（対実施機関）

アルダダリ号の沈没以前には、クラスI級の船員数、船員資格が定められておらず、沈没時には20名と比較的少ない船員数で運行されていた。事故後、船員数や船員資格が定められたが、アルガラ号には今なお十分な船員が乗船していない。防災船の安全な運行のため、アルガラ号は必要な要員を速やかに確保する必要がある。

(2) 防災機材の継続的な訓練（対実施機関）

防災船の船員の異動・交代が頻繁であるため、防災機材の継続的な訓練が望ましいが、2007年及び2008年では防災機材を使った訓練は実施されていない。防災機材を活用した訓練を継続して行い、実践的な人材を計画的に育成し続けることが望ましい。

(3) 船体の定期的なメンテナンス（対実施機関）

アルガラ号の年次維持管理は2007年5月の実施が最後であり、マニュアルで規定された年一度のドライドックでの整備は行われていない。ドライドックでの整備が実施できない場合は、予算措置の上、可能な限り、定期メンテナンスを実施し、航海日数増加に伴う機械寿命短縮につながらないように配慮する必要がある。

以 上

主要計画／実績比較

項 目	計 画	実 績
<p>①アウトプット</p> <p>(a)船舶調達</p> <p>(b)コンサルティング・サービス</p>	<p>500トン級防災船 2 隻</p> <p>総トン数: 約 530トン 全長: 60.0m 型幅: 8.0m 深さ: 4.5m 主機関: 2200PS (1100PS×2) 防災設備: オイルブーム、スキマー、回収油貯蔵タンク、流出油処理剤散布装置、消防ポンプなど</p> <p>コンサルティング・サービス内容は、以下の通り。</p> <p>①船舶設計レビュー ②入札補助 ③施工管理 ④防災機器トレーニング</p>	<p>同左</p> <p>同左</p>
<p>②期間</p> <p>コンサルタント選定</p> <p>コンサルティング・サービス</p> <p>入札</p> <p>船舶建造</p> <p>保証期間</p>	<p>1995年12月～1996年9月</p> <p>1996年10月～2001年6月</p> <p>1997年3月～1998年6月</p> <p>1998年6月～2000年6月</p> <p>2000年7月～2001年6月</p>	<p>1995年12月～1997年7月</p> <p>1997年7月～2006年6月</p> <p>1998年9月～2004年2月</p> <p>2004年3月～2005年7月</p> <p>2004年12月～2006年6月</p>
<p>③事業費</p> <p>外貨</p> <p>内貨</p> <p>合計</p> <p>うち円借款分</p> <p>換算レート</p>	<p>55億100万円</p> <p>6億1,400万円 (136億4,500万ルピア)</p> <p>61億1,500万円</p> <p>55億100万円</p> <p>1 Rp= 0.045円 (1995年現在)</p>	<p>34億9,800万円</p> <p>5,900万円 (44億9,600万ルピア)</p> <p>35億5,700万円</p> <p>32億2,100万円</p> <p>1 Rp= 0.013円 (事業完成報告書の換算レート)</p>