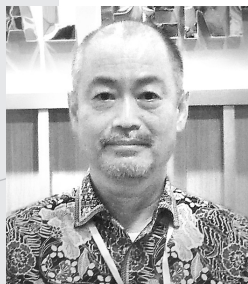


World Watching 265

ワールド・ウォッチング

パティンバン港
タンジュン・プリオク港 (ジャカルタ) インドネシア

パティンバン港開発 インドネシアの輸出促進を支える 新港開発



池田 哲郎

インドネシア国派遣JICA専門家
港湾開発政策アドバイザー



パティンバン港開発の経緯

インドネシアは、人口2億7千万人（アメリカに次ぐ世界第四位）の大国であり、コロナ禍での2020年を除けば、過去10年程度年率5%程度の成長を続けている。その国土は5つの大きな島及び小諸島からなる島嶼国であるが、首都ジャカルタの位置するジャワ島に人口及び経済活動の6割が集中している。産業面では、1960年代から日本の自動車産業が進出し、国内市場向けはもとより、一部は本邦向けを含めて輸出もされている。経常収支の赤字化や通貨安もあり、輸出促進による収支改善が求められている同国にとって、自動車産業が一段と成長が期待される分野となっている。

その港湾に関しては、首都ジャカルタに19世紀末より開発が行われてきたタンジュンプリオク港があるが、首都の圏域が拡大していく中、都市に隣接した限られた空間で多くの貨物を取り扱う状況で、混雑が顕著となっている。沖合への拡張計画を有しているものの、軟弱な地盤にも苦しみられ、整備は大きく遅延している。

こうした中、2014年7月に当選、2019年4月に再選された、ジョコ・ウィドド大統領は、経済・社会政策を最優先課題とし、鉄道、港湾、電力・エネルギー等のインフラ整備及び社会保障の充実を目標に掲げている。2017年1月には、ジョコ・ウィドド大統領と安倍総理（当時）との間で、ジャカルタ都市圏の新港開発として、パティンバン港の建設と運営に関する協力を合意し、円借款事業として着手することとなった。



パティンバン港等の位置図



パティンバン港開発計画の概要

パティンバン港は、首都ジャカルタの東120kmに位置する。特に本邦企業が多く進出する工業団地はジャカルタから東方に広く展開しており、この工場集積からは、70kmの位置となる。周辺は水田あるいは水産養殖のため池などが点在する陸域と、遠浅で軟弱な海底地盤を持つ海域からなり、ここに島形式の新港建設を行うものである。完成自動車の他、関連産業あるいは首都圏向けのコンテナ貨物の取り扱いが想定され、円借款事業として、自動車ターミナル（岸壁延長690m、水深-12.5m）、コンテナターミナル（岸壁延長2,130m、水深-12～14m）及び防波堤、航路、アクセス道路等が整備される。



建設工事の状況

貨物量の増大と既存港の混雑から、早期の施設整備が強く求められる一方で、建設現場が非常に軟弱な地質条件であるため、本邦技術として、岸壁構造にストラット構造が、また用地造成において、海底地盤の深層混合処理（CDM）及び管中混合処理工法（CPM）が採用された。これにより、所要の地震力や荷重条件にも対応しつつ、将来17mまで増深可能な大水深岸壁を築造し、限られた工期の中で、所要強度を発現させる地盤改良と埋め立て地造成を行うものである。また、これ以外にも、本誌2019年12月号の特集「我が国港湾関連技術の



供用施設の状況

海外展開」にも述べられたように、異形消波ブロック、長尺プレキャストコンクリート矢板等の本邦技術が活用されている他、傾斜堤構造となる防波堤基礎において、堤体の荷重分散や円弧すべりに対する安定性向上を目的に、同国で伝統的に用いられてきた技術である、竹杭、竹マットを適用し、有効性を明らかにしていくこととしている。

2021年11月までに、初期段階として整備着手したターミナル施設（自動車ターミナル延長300m、コンテナターミナル延長420m）及び外郭施設、航路（-10m）及びアクセス道路が完成した。現在、次の段階として、自動車ターミナル及びコンテナターミナルの岸壁の延伸とそれに伴うヤードの埋立、航路の増深（-14m化）について、工事契約手続きが進められているところである。



港湾の運営

本港は、建設のみならず、運営についても日本とインドネシアの協力が合意されており、共同運営の形態について、日尼政府間で協議が重ねられた。一方、2021年の大統領令において、外資企業の参入が制限を受ける事業分野が見直され、これまで49%の外資参入しか認められていなかったターミナルオペレーターが、外資比率規制を受けないこととなった。これらの状況を踏まえ、全く新しい港湾運営会社として、インドネシア企業群が出資するPPI社（Pelabuhan Patimban Internasional）が港湾全体の運営契約を行い、自動車ターミナル部分について、本邦企業が100%出資するPICT社（Patimban International Car Terminal）がサブ・コンセッション契約の下で運営を行う形となった。2021年12月には、それまでに完工した施設は運営会社に引き渡され、インドネシア国内生産の完成自動車の輸移出が開始されている。なお、コンテナターミナル運営については、引き続き両国政府間で協議が行われているところである。



今後の展開

前述の通り港湾施設の拡張工事が継続して進められるとともに、アクセスに関しても、同港に至る高



完成自動車の輸移出（豊田通商提供）

速道路について、一部公的資金を導入したPPP形式での整備が決定し、運営者選定が進められている。

同港は、全くの新規港湾であるため、今後運営者が選定されるコンテナターミナルも含めて、多様な荷主からの集荷と航路拡充を進めていくには、運営者や関係機関が協力して更なる努力を続ける必要がある。首都圏の既存港では空間的制約が大きいこと、これにより保管料等が比較的高価であることに比して、同港は開発余地が大きく、自由な空間活用が可能というポテンシャルもあるので、コールドチェーンやECの拡大による小口物流への対応といった、新しい物流ニーズに対応するロジスティック機能を港湾周辺へ展開することなども考えられる。

一方、これまでインドネシアでは大規模な商業港湾は全て国営企業により運営されてきており、本港が初めての国営企業以外による運営となる。既存港湾との間でサービス面等における競争環境が与えられた中、新しい運営の形、すなわち新たな民間運営会社と運輸省の出先機関であるKSOP（港湾管理者と港長の複合事務所）の協力によって、港勢拡大に向けた様々な取り組みを進めていくこととなる。我が国としては、このKSOPに関しても、キャパシティビルディングの支援を進めていく予定となっている。



パティンバン港完成予想図