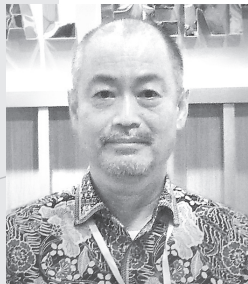


# World Watching 282

ワールド・ウォッチング



池田 哲郎

復興庁参事官  
(前国際臨海開発研究センター (OCDI)  
第二調査部長)

## インドネシア 東部地域の港湾の 現況と課題



図1 インドネシア東部地域現地踏査港湾位置図

### インドネシア東部地域について

2000年以降、我が国のインドネシアに対する港湾分野の支援は、タンジュンプリオク港、パティンバン港等、本邦企業が多数進出する西部ジャワ地域の拠点的な港湾開発に対して実施されてきた。他方、インドネシア全体を俯瞰してみれば、その東部地域は、北側にフィリピン、南側に豪州・東ティモール、東側にパプアニューギニアと接する広い水域と、豊富な水産資源を有している。ジャワ島への一極集中を是正し均衡ある発展を進めるため、インドネシア政府においても、従前より東部インドネシア地域の開発、あるいは東西の基幹的な海上輸送路の開発施策等を推進してきているが、ジャワ島との格差は広がる傾向にある。今回、インドネシア東部地域における、地方部での中心的な港湾を訪問する機会を得たので、各港湾の現況や今後の開発課題について報告する。

### インドネシア東部地域における 各州の中心港湾の現況

今回は、主として東部地域開発の観点から各港の状況を把握するため、4つの拠点的な国際

港湾（タンジュンプリオク、ベラワン、スラバヤ、マカッサル）を除き、東部の地方州レベルでの中心的な港湾を対象として、現地踏査を行った。対象港の位置を図1に、また各港の所在地域の人口規模と取扱貨物量を表1に示す。

各港とも島嶼部に位置し、州都として地域の中心的機能がある港である（なお、テルナテは防災面から州都を移転したが各種機能はテルナテに残る）。また、各港とも国営港湾会社（PELINDO）が運営を行っている。州内の各地区、あるいはジャカルタ・スラバヤ等の大都市との間の交通は海上輸送中心となっており、公営及び民間船社による大都市との長距離航路あるいは地域内の短距離旅客航路が寄港している。同時に生活物資の基幹的な輸送ルートとしてジャカルタ等からのコンテナ航路が寄港し、概ね5万～10万TEU／年程度の取扱規模となっている。各港はそれぞれ自ら策定したマスタープランを持ち、PELINDOあるいはインドネシア政府の予算により、改良・拡張が実施されてきている。

ソロン港のマスタープランの例を図2に、また、現況を写真1に示す。図中黒枠で囲んだコンテナ岸壁は、2016年までに整備を終えて供用

港名	港湾所在州	州人口	港湾所在島ないし所在都市の人口	コンテナ取扱	旅客数
テルナテ港	北マルク州	128万人	20万人	4.8万TEU	不明 旅客船寄港数458隻
アンボン港	マルク州	153万人	34.7万人	10.8万TEU	43万人
ソロン港	南西パプア州	59万人	21万人	5万TEU	43万人
クバン港	東ヌサ・トゥンガラ州	500万人	35万人	13万TEU	47万人

表1 東部地域港湾立地地域の人口規模と港湾利用状況 注：現地ヒアリングによる（一部は推計値）

開始済みとなっている。また、テルナテ港の現況を写真2に示す。コンテナヤードの荷役機械やリーファーコンテナ保管設備に不十分な点はあるが、岸壁は2020年までに整備が進められ、また、老朽化の著しい旅客上屋（写真手前）は改築が予定されている。更にアンボン港の現況を写真3に示す。比較的設備の整ったコンテナターミナルを有するが、都市部と近接し拡張余地に乏しいため、後述するように水産輸出基地としての港湾を新規に開発することが計画されている。なお、クパン港は、1996年に円借款による整備が合意されたコンテナターミナルが運営され、地域の消費生活物資の移入と、水産品、果実の移出貨物が取り扱われている。

総じて、細かな課題を除けば、訪問先の港湾はこれまで概ね適切に運営されてきている状況にあると考えられる。しかし、東部地域開発の観点から見ると、各港では、生活物資を中心とした移入貨物の取扱機能が中心で、移出貨物が依然少なく、地域の産業振興に関して各港の果たす役割が乏しい状況となっている。

**インドネシア東部地域の  
水産品輸出のための港湾開発**

前述のとおり東部地域開発は依然大きな政策課題であるため、当地の主要産業である水産業の更なる発展（輸出促進、高付加価値化）が期待されている。今回現地訪問時、各港の担当者はいずれも新しい貨物需要として水産物に期待しているとのことであった。こうした中、インドネシア政府は、アンボン港から24km離れた場所に、民間投資による水産品加工拠点及び輸出拠点となる新港を計画し、我が国はじめ各国に対して民間投資の誘致を積極的に行っている。しかし、これまでのところ具体的な動きは見られない状況である。

インドネシア東部地域においては、水産品水揚げ量のポテンシャルが高いことは認められるが、今回、アンボン新港の具体的計画内容を確認したところ、インドネシア政府は、港湾施設や後背地の水産加工設備等の整備を全て民間からの投資に期待する一方、支援制度等は無く、また、拠点的な港湾で水産物が集中的に取り扱われるようにするための集貨施策、あるいは保管・加工業等の立地促進施策が特段提案されないままに、貨物集貨と工場立地が進むことを前提としており、民間企業にとっては、これらの実現性が見通せない点が懸念されていると考え



写真2 ソロン港開発計画（インドネシア運輸省より入手）



写真1 ソロン港現況写真（2023年5月OCDI撮影）



写真2 テルナテ港現況写真（2023年5月OCDI撮影）



写真3 アンボン港現況写真（2023年5月OCDI撮影）

られる。インドネシアの中進国入りを目前に、円借款等のODA資金から民間投資に対する要請へと変化する中で、我が国がこうした開発の協力を進める上では、企業へ投資を促すのみならず、政策目的に応じた港湾行政側の役割（民間リスク低減策、支援策等）についても、今後重要な検討課題になっていくものと考えられる。

なお、今回現地調査にあたり、インドネシア国運輸省海運総局派遣中の土井JICA専門家に多大な協力を得た。改めて感謝申し上げる。