World Watching 284

ワールド・ウォッチング

インドネシア アングレック港の 現況と将来展望

樋口　嘉章

一般財団法人国際臨海開発研究センター
調査役

はじめに

インドネシア運輸省では、インドネシア国内の地方港湾の開発に民間資金を活用することを検討している。アングレック港はこの地方港湾のうちの一つであるが、今回、同港を視察する機会を得たのでその概要について報告する。

アングレック港の概要

アングレック港があるスラウェシ島は174,600km²、インドネシアで4番目に大きい島である。インドネシア共和国の中部に位置し、行政区域としては6州から成っている。アングレック港は、このスラウェシ島北部ゴロンタロ州の北岸に位置している。中心都市であるゴロンタロ市はミナハサ半島の南側にある。ゴロンタロ市には旧来のゴロンタロ港（写真1）があり、貨物・旅客輸送で賑わっている。しかし、同港はボネ川（Sungai Bone）の河口近くに位置する河川港であり、市街地に近く背後に山が迫っているため港湾としての拡張余地が無い。そのため、同国の港湾を所管する運輸省海運総局が1990年代から、新たにミナハサ半島の北岸にアングレック港を運輸省の予算で整備してきた。フィリピン、シンガポールや東アジアへの航行距離ではゴロンタロ港よりアングレック港に優位性があり、ゴロンタロ州のゲートウェイ機能を果たすことが期待されている。

アングレック港はドゥデポ島に遮蔽された水域にあるため、防波堤の必要が無く、アクセス航路の浚渫も要しない天然の良港である。海岸線に沿って北西から南東に桟橋構造の係留施設が整備されている。現有の施設は、多目的岸壁延長303m（桟橋の幅20m）、水深-9m ～ -12m（LWS時-12m ～ -15m）、上屋600m²、コンテナヤード19,245m²、旅客ターミナル480m²となっている。多目的岸壁の南東側の150mはコンテナ貨物を扱っている(写真2)。荷役機械としてはフォークリフト(5tおよび10t)、リーチスタッカー（45t）を有している。本船と岸壁間のコンテナ荷役はデッキクレーンを用いており、荷役効率は改善の余地がある（写真3）。

アングレック港の貨物取扱量は、2022年で輸出11.2万トン、輸入5.4万トン、移出2.7万トン、移入1.1万トン、加えてコンテナ3.2万TEUとなっており、寄港船舶数は2022年で内航船202隻、外航船23隻となっている。取扱い品目としては、とうもろこし、糖蜜、セメント、肥料、アスファルト、粗糖などがある。

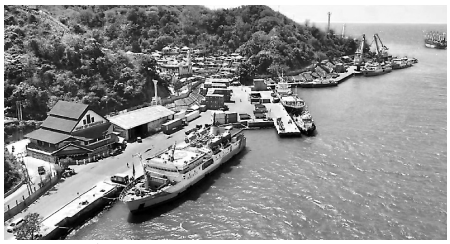

写真1　ゴロンタロ港（小野正弘撮影）

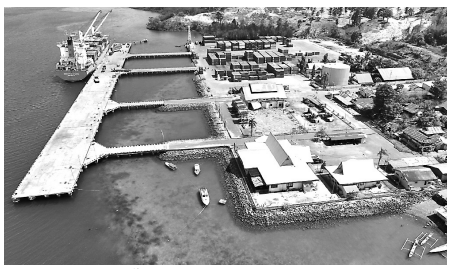

写真2　アングレック港（小野正弘撮影）

写真3　アングレック港のコンテナ荷役の状況（筆者撮影）

さらに、アングレック港には特別ターミナル（専用施設）として、南東側にPT. PLN PLTU Anggrekによる火力発電所のための石炭取扱い岸壁（2021年の移入量32.7万トン）、北西側にPT. Tri Ariesta Dinamikaによる石油・天然ガス取扱い桟橋（2021年の移入量3.4万トン）がある（図1）。

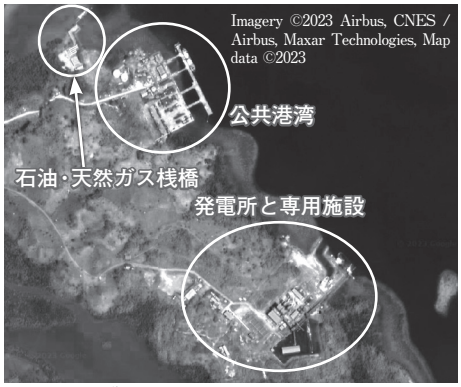

図1　アングレック港の公共港湾と専用施設（Google Map）

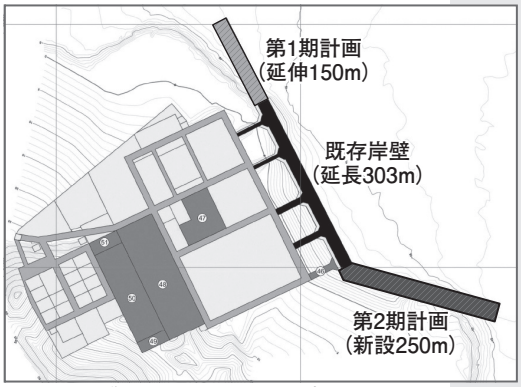

図2　アングレック港のマスタープラン

アングレック港におけるPPP

我が国では、多くの場合、地方自治体が港湾管理者として港湾の管理・運営を行っている。一方、インドネシアでは運輸省の出先機関であるKSOP（Harbor Master and Port Authority Office）またはKOP（Port Authority Office）が港湾管理者となっている。実際の港湾運営業務はKSOPとコンセッション契約を結んだポートオペレーターが実施している。過去からの経緯もあり、国有企業大臣所管のPELINDO（港湾運営国営会社）がKSOPまたはKOPからコンセッショナーとして委託されてポートオペレーターとして港湾の運営業務を行っている港がほとんどである。

しかし、アングレック港については、民間に社会資本の運営を任せるというインドネシア政府の政策の一環として、2021年9月28日に（PELINDOではなく）民間4社から構成されるAGIT社（PT. Anggrek Gorontalo International Terminal）に30年間のポートオペレーターとしての運営権が付与（PPP）された[1)]。同社はGo Trans社（PT. Gotrans Logistics International、ゴーベル・グループ[2)]の物流企業）、AJI ロジスティクス社（PT. Anugerah Jelajah Indonesia Logistics、物流企業）、ティタン・ラブアン・アヌゲラ社（PT. Titan Labuan Anugerah、2013年以降アングレック港の管理に関与）、フタマ・カルヤ社（PT. Hutama Karya、国営の建設会社）の4社で構成されている。

PPPの契約内容として、運営・維持管理だけを行うのではなく、後述するように岸壁の延長・新設を含むDBFOM（Design設計、Build建設、Finance資金調達、Operation運営、Maintenance維持管理）となっていることが興味深い。

アングレック港の将来展望

2021年からのアングレック港の運営スキームの変更を受けて、運輸省は2019年に規定された同港の港湾マスタープラン（RIP）を、AGIT社の作成したプランに沿って22年に見直している。このRIPによれば、AGIT社は、運営を任された岸壁を2段階で延長することとされている。第1期は2026年までに現在の多目的岸壁（延長303m）を北西方向に150m延伸、第2期は2032年以降に東方向に法線を曲げてコンテナ取り扱い岸壁を250m新設する計画である（図2）。訪問時点で確認したところ、現在、第1期の整備の契約が済み着工待ちの状況とのことであった。

アングレック港の背後には、工業団地やビジネス・パーク、サイエンス・パークなどを含む開発構想がある。Go Trans社を擁するゴーベル・グループとして開発を進めていきたい意向のようだが、現時点ではまだ用地造成も始まっておらず、港湾の背後地域の開発計画がどのように動いていくかが注目される。

終わりに

インドネシア運輸省では、港湾に限らず交通セクター全般でPPPを導入していこうとしており、このために省内に政策形成・実施・モニタリング・評価・報告・資金調達を担当するPPIT（交通インフラ・ファイナンス・センター）という組織も立ち上げられている。今後、同国のPPPがうまく機能していくのか、注視していく必要があるだろう。

［謝辞］

本稿は、2023年9月25日にJICAの「パティンバン港運営管理能力強化プロジェクト」業務でアングレック港のKSOPとAGIT社を訪問した際の情報に基づいて取りまとめた。現地で対応いただいたアングレック港KSOP、AGIT社に感謝の意を表したい。

1) 日本が借款を供与して整備を進めているパティンバン港も同様に、PELINDOが港湾の運営業務に関与しておらず、PPI社（PT. Patimban Port International）がポートオペレーターとなっている。パティンバン港の場合、カーターミナルについてはPICT社（Patimban International Car Terminal、豊田通商他日本の4社が株主）がターミナルオペレーターとしてサブリースしている。

2) ゴーベル・グループはゴロンタロ州出身のモハマド・ゴーベルが一代で築いた企業グループ、現在は長男のラフマット・ゴーベル（インドネシア国会副議長、1962年生）が総帥となっている。