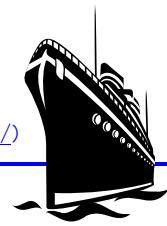


MSI Marine News

トピックス

海上保険の総合情報サイト **MARINE@vi** もぜひ、ご覧ください。 (http://www.ms-ins.com/marine_navi/)

インドネシア タンジュンプリオク港 (Tanjung Priok Port) の現状

世界最大の島国であるインドネシアは、2億3,100万人という世界第四位の人口を擁し、石油、天然ガスを始めとした豊富な天然資源にも恵まれているなど、そのポテンシャルの高さから、アセアン地域における有望な海外事業拠点としてますます注目されています。

今回は、インドネシアにおける国際物流の玄関口であるタンジュンプリオク港(Tanjung Priok Port) の現状を、今月実施した現地調査に基づき、速報としてお届けいたします。

1. 地理的条件とタンジュンプリオク港の位置付け

インドネシアは、東南アジアの南部に位置し、東西約5,000kmにおよぶ島嶼国です。首都ジャカルタが位置するジャワ島をはじめ、スマトラ、カリマンタン、スラベシなど、大小約1万8,000もの島々から構成されています。そのため、地域間輸送においては、海上輸送が重要な役割を担っています。

経済の中心となるのは圧倒的にジャワ島、スマトラ島で、貨物輸送は両島内、および両島間に集中しています。日系企業の進出も、ジャカルタ首都特別州(以下、ジャカルタ)と、その周辺地域が中心となっています。タンジュンプリオク港は、インドネシアの国際貿易の玄関口としてのみならず、国内輸送最大の発着ポイントとしても機能しており、日系企業にとっては、原材料および製品の輸送に欠かせない物流拠点です。

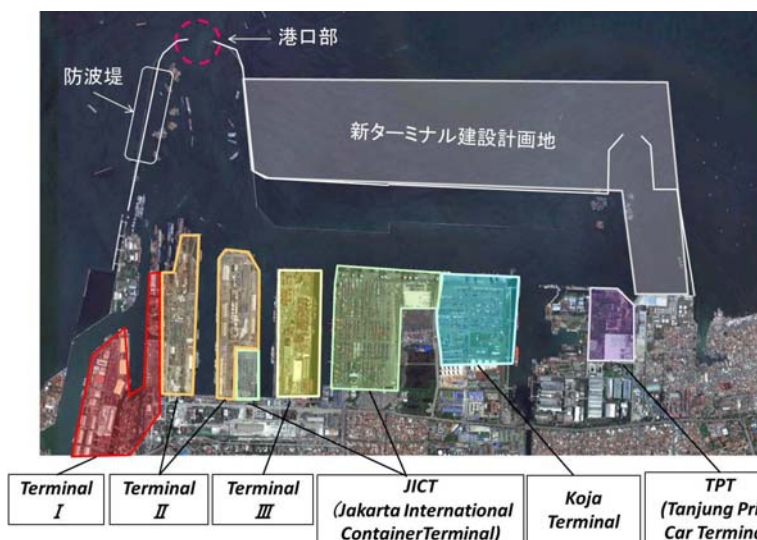


日系企業が多く進出する工業団地エリア

2. タンジュンプリオク港の概要

タンジュンプリオク港は、インドネシア最大の港湾として、同国のコンテナ貨物全取扱量の約半分を担っています。後背地はジャカルタの中心部であり、また、ジャカルタ東部に位置する、日系企業が多く進出する主要な工業団地とは、高速チカンペック線経由で結ばれています。

港内には、現在、以下の6つのターミナルがあります。14のコンテナバスと31機のガントリークレーンを有し、最大水深は14m、5万重量トンのコンテナ船の入港が可能となっています。



Terminal I :

在来船ターミナル

Terminal II :

コンテナターミナル (内航)

Terminal III :

コンテナターミナル (内航・外航)

JICT (Jakarta International Container

Terminal) :

コンテナターミナル (外航)

Koja Terminal :

コンテナターミナル (外航)

TPT (Tanjung Priok Car Terminal) :

自動車専用ターミナル

タンジュンプリオク港レイアウト(Tanjung priok port directory 2012より作成)

タンジュンプリオク港の2011年のコンテナ取扱量は約580万TEU(※)で、世界の港湾のなかでは第22位の地位を占めます。この取扱量は、横浜・神戸の取扱量を上回っており、比較的大規模な港湾であるといえます。しかしながら、近隣諸国の主要港湾と比較すると、港湾設備の充実度合やその近代化において後れをとっており、物流量が増加していく中で、いくつかの課題は深刻なものとなっています。

(※TEU：twenty-foot equivalent unit、20フィートコンテナ換算)

3. 現状と課題、今後の計画

1) 港湾キャパシティの圧倒的な不足

同港には、上記のとおり6つのターミナルがあり、外航コンテナは、ターミナルⅢ、JICT(Jakarta International Container Terminal)と、コジャターミナル(Koja Terminal)の3つのターミナルで取り扱われています。しかしながら、増大する物量にターミナルの荷役キャパシティが追いつかず、また、コンテナヤードのスペースも十分ではないことから、物流の停滞が大きな問題となっています。

ターミナルの問題だけではなく、防波堤に囲まれた構造をしている港域は非常に狭く、港口部が一箇所しかないことから、船舶(特に大型船)の円滑な航行が難しい環境にあります。また、荷役バースが不足しているため、錨地で着岸を待つ船舶が多数あり、船混みが慢性的なものとなっています。



コンテナターミナルの様子 (JICT)

2) 港湾内、およびアクセス道路における車両渋滞

第二に、港湾内、およびアクセス道路における車両の渋滞の問題があります。港湾周辺の道路は必ずしも整備が十分ではなく、加えて、物流の増加によりコンテナ・トレーラーなど大型車両の混雑が激しくなっており、恒常的な渋滞がリードタイムを長期化させています。

なお、渋滞は、港湾周辺に限らず、首都ジャカルタを中心とした地域における社会問題にもなっています。



渋滞する港湾近くの高速度道路

タンジュンプリオク港は、元来の在来船港から、近代のコンテナ船を主体とした港湾へ姿を変えられないまま、港湾能力が限界に達しつつある状態と言えます。一方で、生産地としても消費地としても巨大な市場となり得るインドネシアを発着する物流は、今後ますます増加していくと考えられ、同港の改善は喫緊の課題とされています。

タンジュンプリオク港のキャパシティ改善を巡っては、インドネシア政府として、いくつかの対応策の検討を進めている状況にあります。タンジュンプリオク港を補完する新港を建設する案もありますが、現在のタンジュンプリオク港の沖合の水域を埋め立て、新たなターミナルを建設する計画(レイアウト図参照)が最も有力とされています。

また、アクセス道路に関しては、日系の工場が多いジャカルタ東部の地域へ向かう高速道路(チカンペック線)に直接乗り入れる自動車専用道路の建設が進められており、港湾周辺の渋滞の緩和に寄与するものと考えられます。

(参考)

アセアン物流事情調査(平成21年3月)：社団法人日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会

インドネシアの投資環境(平成22年4月)：株式会社国際協力銀行

Tanjung priok port directory 2012：IPC (Indonesian Port Company)

Containerization International：Informa Cargo Website “ci-online”

以上