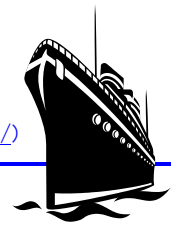


MSI Marine News

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の現状と課題

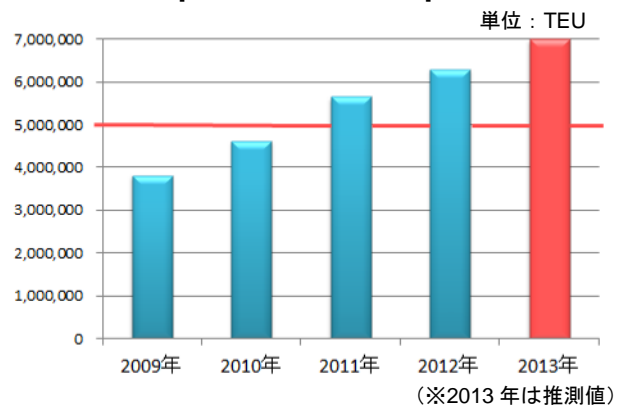
ジャカルタ北部に位置するタンジュンプリオク港 (Tanjung Priok Port) は、インドネシア最大の港湾として、同国におけるコンテナ貨物全取扱量の約半分を担っています。しかしながら、近年では、インドネシア経済の急速な成長にともなう貨物量の増大により、様々な問題も生じています。同港の概要と課題については、MSI Marine News 2012年8月22日号 (「インドネシア タンジュンプリオク港の現状」) でもご紹介しましたが、今回は、直近の状況と将来の開発計画についてお伝えします。

1. タンジュンプリオク港の現状

1) キャパシティを超えたコンテナの取扱い
タンジュンプリオク港のコンテナ取扱い能力は500万TEU (※) 程度ですが、近年の取扱い数量は急速に増大しており、2013年には700万TEUに達するといわれています。取扱いキャパシティの、実に140%ものコンテナを扱うこととなります。

(※TEU: twenty-foot equivalent unit、20フィートコンテナ換算で貨物取扱数や積載能力を示すために使われる単位)

[コンテナ取扱量の推移]



キャパシティを超えたコンテナの取扱いは、次のような問題を生んでいます。

① コンテナヤード内での荷繰り機会の増加

コンテナの保管スペースが足りず、これを頻繁な荷繰りによって補う傾向にあります。この荷繰り機会の増加は、必然的にコンテナヤード内でのハンドリングミスによる事故 (コンテナの落下・転倒など) を増大させるなどの悪影響を与えています。

② 在来バースでのコンテナ荷役

ガントリークレーンの設置がない在来バースでのコンテナ荷役が増えています。鶴首のクレーンや本船のクレーンが用いられ、コンテナに無用な傾きを与えるなどの影響を及ぼしています。



ヤード内に6段積みされたコンテナ



本船のクレーンでのコンテナ荷役

2) 通関に要する時間

通関手続きに要する時間も増大しています。直近の調査では、タンジュンプリオク港で荷揚げされてから通関許可を経て港湾エリアから搬出されるまでの所要日数は、平均で2週間から1ヶ月にもなることが判明しています。さらに、先月7月9日のラマダン (※) 入り、続く8月8日のラマダン明け以降の長期休暇で、この状況はさらに悪化しているといわれています。

通関に要する時間の長期化は、職員の数やノウハウを含む処理能力が追いついていないことや、検査場のスペース不足のほか、輸入コンテナの検査率が上昇していることも要因になっていると考えられています。

(※ラマダン：イスラム社会で使われているヒジュラ歴の第9月。この月の日の出から日没までの間、イスラム教徒の義務の一つ「断食」として、一切の飲食を絶つことが行われる。インドネシアでは国民の多くがイスラム教を信仰している。)

3) 港湾内、およびアクセス道路における車両渋滞

港湾内、およびアクセス道路における車両の渋滞の問題も非常に深刻なものとなっています。最近では、港湾から日系企業が数多く入居するカラワン工業団地まで(約80km)の輸送時間が8時間を超えたという事例も報告されており、渋滞によるリードタイムの長期化は年々悪化している状況にあるといえます。

2. 将来の開発計画

1) 港湾キャパシティの増強

ユドヨノ大統領は、2012年11月、2025年までにインドネシアの港湾に120億ドルを投資すると発表しました。タンジュンプリオク港の貨物取扱い能力の増強に加え、新たな港湾を開発する計画も進められています。

① 北カリバル地区 新ターミナル建設計画

現在のタンジュンプリオク港の沖合の水域(北カリバル地区)を埋め立て、新たなターミナルを建設する計画です。工事は3期に分けて計画されており、第1期は2014年中の完工を目指しています。最終的に完成すれば、コンテナ取扱能力は現在の2倍以上に増加することが見込まれています。

② チラマヤ新港開発計画

ジャカルタ東部のチラマヤ地区に新しい港を開発する計画です。コンテナターミナルのほか、自動車やオイル用のターミナルの建設が計画されています。高速道路から直接乗り入れができるアクセス道路も併せて開発されることになっており、カラワン近辺の工業団地とのアクセスの良さが大きなメリットとなります。しかしながら、完成は2020年を目指しており、計画どおりに進んだとしても完成は7年先です。



2) 交通の利便性向上

日系企業の工場が多く立地するジャカルタ東部への唯一のアクセス道路である「ジャカルタ・チカンベック高速道路」へタンジュンプリオク港から直接乗り入れられる自動車専用道路の建設が進められており、完成すればリードタイムの短縮に寄与するものと考えられます。また、同高速道路に平行する第二高速道路の建設計画もありますが、実際の工事着手までには時間がかかる模様です。

市場拡大によるさらなるインドネシアの成長のためには、物流インフラの抜本的な改善が急務であり、計画される数々のプロジェクトが早期に実現されることが期待されます。

(参考)

ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情(2013年6月)：日本貿易振興機構(JETRO)

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

MSI Marine News「インドネシア タンジュンプリオク港の現状」(2012年8月22日号)

(http://www.ms-ins.com/marine_navi/hull/info/msi_news/pdf/MSIMarineNews20120822.pdf)