

- タイトル : スラバヤの埠頭建設に見る海洋国家構想への夢
- 掲載月 : 2015年3月
- 国・地域名 : インドネシア
- 情報提供者: 山内 洋隆（英国系契約コンサルティング会社顧問、日系ゼネコンOB）

以前に長年スラバヤで生活していた日本人の知人に聞いたところ「スラバヤは住みやすい町ですよ。」ということだった。この2月、ジャワ島東部に位置するインドネシア第2の都市スラバヤのタンジュンプラック港で、国営港湾運営会社によるばら積み埠頭の建設が開始された。投資額は約100億円。首都は同島西部のジャカルタ(人口950万人)であるが、スラバヤ(人口380万人)は以前から商工業の発達した都市で、日本でいえば大阪のような役割を果たしている都市である。日本からの直行便はないものの、物価、人件費が安いことなどから既に進出している日系企業も少なくない。歴史的には、貿易港として海のシルクロードの最東端ともいわれている。現在のスラバヤを垣間見ると、今後のスラバヤとインドネシアの経済発展のあるべき形態と可能性について想いを馳せた。

昨年10月に誕生したジョコ・ウィド大統領による新政権は、国家成長戦略の目玉のひとつとして「海洋国家構想」を打ち出している。インドネシアは赤道を挟む東西5000キロに跨る1万3千余の大小の島々からなる。この5年以内に全国24の港湾拠点を整備して海洋ルートを24時間以内で結び、インドネシアの物流を強化して地域経済を活性化しようという狙いである。これまでの鉄道や幹線道路の整備が全体的に不統一感を拭えなかったインドネシアの現状に対して、国の特徴をよく捉えた非常的を得た構想に思われる。ジャカルタ市長として、インドネシア第一の港であるタンジュンプリオク港と周辺工業団地を結ぶアクセス道路の建設など、日本の円借款によるインフラ整備を実施に導いた新大統領の実行力が大いに期待される。



スラバヤ市内には、一部には小奇麗なショッピング・センターなども散見されるものの、街全体の印象としては、首都ジャカルタや位置的に近い観光地のバリ島などと比べると、経済発展が少々遅れているように見受けられる。例えば、自転車の前に荷台をつけたペチャが未だに庶民の一般的な交通手段のひとつになっており、スラバヤ港に近い旧市街では、人や荷物を載せ、クルマやバイクの間をぬってごく普通に走りまわっている。市場などは活気に溢れているが、一面、まだのどかな様相を呈しているようにも感じられた。

しかしながら、スラバヤ市の月額最低賃金は前年比23パーセント増と、首都ジャカルタ市が11パーセント増とやや伸び率が鈍化したことを踏まえると、経済開発の地域格差は徐々に追いつきかけているものと思われる。それを裏付ける

情報のひとつとして、ビジネス・インドネシア紙(2014年12月29日付)の報道によると、スラバヤのある東ジャワ州の不動産価格は、様々な条件も相まって、今年度2割上昇する見通しとのことである。新政府の「海洋国家構想」が動き出せば、この傾向は更に加速するものと思われ、日本企業の進出地域の選択の幅も広がるであろう。



スラバヤ市街



街を行き交うペチャ

埠頭を建設するため現在杭打ち作業が始まっているのは、タンジュンブラック港の多目的コンテナ・ターミナルで、8か月後の完成を予定している。2月11日付のインドネシア・ファイナンス・トゥデー紙によると、埠頭の全長は250m、面積は10ヘクタール、取り扱い能力は約500万トンとなる。建て屋として3ヶ所に倉庫、また9基のサイロを設置するなど、貯蔵能力は計20万トンとなる。この他に積み下ろし施設2基と運搬用コンベヤーなども設置される。ばら積み埠頭としては、インドネシア最大となる見込みだ。



タンジュンブラック港



ばら積み貨物の積み下ろし作業

中央港の西隣りにある現在の内航船用の埠頭を視察したところ、古い木造船など小型運搬船がひしめき合って停船しており、人手を使ったばら積みカーゴの積み下ろし作業が行われていた。筆者は1970年代にアジア・南太平洋航路に従事した経験があるのだが、その当時は、コンテナ船はまだ一般的でなく、思わずその頃見た現地の港湾風景を彷彿とさせたものである。

新政府は今年度GDP成長率5.8%達成のための経済開発と「海洋国家構想」に関連して、次々と手を打っているところだ。インフラ建設予算を補正予算で当初の5割増の290兆ルピア(約2兆8千億円)規模にしようとしている。特にガソリンの補助金削減分(1兆円以上浮くと言われる)をインフラ整備に充てる。また港湾施設建設のみならず、道路や鉄道などインフラ施設建設については土地収用が不可欠だが、昨今のインドネシアの不動産価格の情勢に鑑みると、資金の確保は益々難しくなる。このため1月、政府はインフラ整備のための土地収用に関する大統領令を改正すると発表し、これにより政府が行っている土地収用が民間業者に委託されることとなる。



タグボートに曳かれる内航船



島嶼間航路の木造船の前で

更に、インドネシア政府は港湾などインフラ整備の支援にとどまらず、海運、造船、倉庫、物流施設など周辺海洋産業全体に対する金融支援に力を入れようとしており、これらの広範な分野に建設業、不動産業などで進出しようとしている日系企業の後押しとなるはずである。インドネシア金融監督庁は、国内銀行貸付額の成長率の目標を、最大5割に設定している。2014年の海洋産業に対する貸付額は、85兆ルピア(約8000億円)と融資総額のわずか2パーセントにとどまっており、海に囲まれた日本で成長してきた日系企業のノウハウが、「海洋国家構想」を掲げるインドネシアで生かされる日を期待したい。

一方で中国建設銀行が、インドネシアに拠点設置を計画しているという報道もある(2月20日付ビジネス・インドネシア紙)。ジョコ政権が5年間に約50兆円の資金を必要としている、という試算から融資の拡大を狙っていることであるのは明らかだ。日系企業としても更にスピード感を持って、経験を生かしたきめ細やかな事業展開が望まれる。

「海洋国家構想」に挙げられているインドネシア全国24箇所の開発対象港の場所については、下記のウェブサイトを参照されたい。スラバヤのみならず港湾施設建設事業そのものはもとより、流通施設建設など周辺地域の各種開発計画に伴う不動産事業など、いずれも企業の今後の新規進出、あるいは既に進出している企業が広くインドネシア全土に事業を拡大する際のターゲットとなり得るであろう。

(参考) インドネシアにおける「海洋国家構想」開発対象港(出典:KATADATA)

<http://katadata.co.id/infografik/2014/12/04/tol-laut-jokowi-poros-maritim-dunia>

以上

※利用者が本資料のコンテンツ、または本資料からリンクされているウェブサイトを利用したことで発生したトラブルや損害について、情報提供者は一切責任を負いませんのでご了承ください。

本記事の無断の転載、掲示板への掲載等は禁止いたします。

---

※ 本提供情報の著作権は国土交通省に帰属し、その他情報の取扱いについては、国土交通省ウェブサイトの「リンク・著作権・免責事項」(<http://www.mlit.go.jp/link.html>)に拠るものとする。