

アセアン島嶼国のインドネシア、フィリピンの内航海運

～ パート1 インドネシア ～

淀 知子 Crossborder Research Pte Ltd

1万3500以上の島から成るインドネシア、7641の島から成るフィリピン。いずれも島嶼間の移動や輸送を担う内航海運は社会経済に重要な要素だ。フィリピンでは、2001年から2010年のアロヨ政権下で、Strong Republic Nautical Highway (SRNH)を構築し、Ro Ro 航路で離島を繋ぐ計画を推進した。その後のアキノ政権はその計画を引き継がなかったが、ドゥテルテ政権では、「ビルド・ビルド・ビルド」と呼ばれる大規模なインフラ整備計画をすすめており、その一環で港湾整備や内航海運の振興を行っている。インドネシアでは、2014年に就任したジョコ大統領が、就任以前から、海洋国家構想を掲げ、海洋インフラの充実を振興している。予算不足で当初の計画からかなりスケールダウンしているようだが、離島航路を運航するパイオニア船の建造や港湾整備に力を入れてきた。

一方、内航海運業界は両国では明らかな違いがある。インドネシアの内航海運振興はPT PELNIなどの国営海運会社を中心のように見える。民間委託の入札も行われているが、あまり積極的な民間の関与は見えてこない。一方、フィリピンではここ数年、一部の民間の海運会社が積極的に日本や中国などに新造船を発注する動きがみられる。

このレポートでは、パート1、2に分けてアセアンの代表的な島嶼国2か国の内航海運の現状を概略する。

インドネシア海洋国家構想の柱、Sea Toll (海の回廊) 計画

インドネシアは海岸線の長さが世界第3位(1位カナダ、2位ノルウェー)、世界一の島嶼数(13,500以上)という広大な領域を持つ。順調な経済発展を遂げている一方、首都ジャカルタのあるジャワ島は人口の54%、国内総生産(GDP)の58%を占め、遠隔地域との格差が課題となっている。2019年8月26日、ジョコ大統領は首都をボルネオ島の東カリマンタ

ン州に移転すると発表した。この壮大な首都移転計画も格差解消が背景にある。

格差解消はジョコ大統領の就任以来からの課題で、2014年10月に就任したジョコ・ウィドド大統領は、経済発展が相対的に遅れている東部インドネシア地域の内航海運向上を図り、人・モノの輸送効率を上げることが重要として、選挙戦中より海洋国家構想を掲げていた。海洋国家構想を達成する1つとして、国家開発計画庁(BAPPENAS)が発表したのがマリン・ハイウェイ計画であり、マリン・ハイウェイ計画の中核が、Sea Toll (インドネシア語 Toll Laut の直訳、日本語仮訳「海の回廊」)である。Sea Toll 構想は、経済発展が遅れている遠隔地を海上基幹航路で繋ぎ、物流インフラを整えることで、物価の格差を解消し、経済発展を目指している。商業的には成り立たない航路(パイオニア航路)の運航費用の補填、運航する船の調達、運航のための港の開発などが含まれる。

海の回廊、18航路に拡大

パイオニア航路の運航には、政府の支援として、パイオニア船の貸与、運航補助が供与される。2016年時点、パイオニア航路の運航は国営企業PT. PELNIの独占で、その数も6航路だった。民間企業からの国営PELNI社が独占することに対する不満を受け、政府は2017年から一部の航路には民間企業に入札で運航権を供与した。パイオニア航路は、2018年には18航路に増加した。

2018年12月に発表された2019年の航路も18航路あるが、2018年は長距離航路が多かったのに対し、2019年は11航路がフィーダー航路、7航路は長距離航路となった。18航路のうち、11航路は国営企業(PT Pelniが6航路、PT ASDP Indonesia Ferryが2航路、PT Djakarta Lloydが3航路)が、残り7航路は2019年4月の入札でPT Mentari Sejati

Perkasa (Mentari Lines-4 航路), PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk. (Temas Line-1 航路), 及び PT Pelangi Tunggal Ika (1 航路) の3社が運行権利を取得している。

2018年の海の回廊18航路リスト

2018年航路		長/短距離
1	Teluk Bayur - Pulau Nias (Gunung Gitoli) - Mentawai - Pulau Enggano - Bengkulu	短
2	Tanjung Priok - Tanjung Batu - Binyu - Terempa - Natuna (Selat Lampa) - Midai - Serasan - Tanjung Priok	長
3	Tanjung Perak - Belang Belang - Sangatta - Nunukan - Pulau Sebatik (Pulau Nyamuk) - Tanjung Perak	長
4	Tanjung Perak - Makassar - Tahuna - Tanjung Perak Tahuna - Kahakitang - Buhas - Tagulandang - Biaro - Lirung - Melangoane - Kakorotan - Miangas - Marore - Tahuna	短
5	Tanjung Perak - Makassar - Tobelo - Tanjung Perak Tobelo - Maba - Pulau Gebe - Obi - Sanana - Tobelo	長
6	Tanjung Perak - Tidore - Morotai - Tanjung Perak	長
7	Tanjung Perak - Wanci - Namlea - Tanjung Perak	長
8	Tanjung Perak - Biak - Tanjung Perak Biak - Oranbari - Waren - Teba - Sarmi - Biak	長
9	Tanjung Perak - Nibire - Serui - Wasior - Tanjung Perak	長
10	Tanjung Perak - Fak-fak - Kaimana - Tanjung Perak	長
11	Tanjung Perak - Timika - Agats - Merauke - Tanjung Perak	長
12	Tanjung Perak - Saumlaki - Dobo - Tanjung Perak	長
13	Tanjung Perak - Kalabahi - Moa - Rote (Ba'a) - Sabu (Biu) - Tanjung Perak	長
14	Tanjung Perak - Larantuka - Adonara (Terong) - Lewoleba - Tanjung Perak	長
15	Tanjung Perak - Kisar (Wonorei) - Namrole - Tanjung Perak	長
16	Makassar - Selayar - Jampea - Sikeli - Raha - Ereke - Pasarwajo	短
17	Bitung - Tilamuta - Parigi - Poso - Ampana - Bunta - Pagimana	短
18	Kendari - Lameruru - Bungku - Kolondale - Taliabo	短

2019年の海の回廊18航路リスト

2019年航路		長/短距離
1	Tanjung Perak-Makassar-Bitung-Tidore-Tanjung Perak (H-1)	長
2	Tanjung Perak-Wanci-Namlea-Namrole-Tanjung Perak (H-2)	長
3	Tanjung Perak-Tenau-Saumlaki-Dobo-Tanjung Perak (H-3)	長
4	Tanjung Perak-Makassar-Kendari-Tanjung Perak (D-4)	長
5	Belawan-Malahayati-Sabang-Tread Tuan-Belawan PP (T-1)	短
6	Teluk Bayur-Sinabang-Gn Sitoli-Mentawai (Sikakapi) -Teluk Bayur (T-2)	短
7	Tanjung Priok-Tarempa-Strait of Lampa-Penagi-Serasan-Midai-Tanjung Priok (T-3)	長
8	Makassar-Polewali-Dappled-Sangatta-Nunukan / Sebatik-Makassar (T-4)	短
9	Bitung-Tagulandang-Tahuna-Melangoane-Miangas-Marore-Bitung (T-5)	短
10	Bitung-Pagimana-Bunta-Mantangisi-Parigi / Tinombo-Tilamuta-Bitung (T-6)	短
11	Makassar-Selayar-Jampea-Ps Wajo-Raha-Makassar (T-7)	短
12	Kendari-Lameruru-Bungku-Kolonodale-Luwuk-Kendari (T-8)	短
13	Tanjung Perak-Oransbari-Waren-Teba-Ambon-Tanjung Perak (T-9)	長
14	Tidore-Morotai-Buli-Maba-P. Gebe-Tidore (T-10)	短
15	Tanjung Perak-Fak Fak-Kaimana-Timika-Agats-Boven Digoel-Tanjung Perak (T-11)	長
16	Saumlaki-Larat-Teba-Moa-Kisar-Kalabahi-Saumlaki (T-12)	短
17	Tenau-Rote-Sabu-Lamaker-Tenau (T-13)	短
18	Tenau-Lewoleba-Tabilota-Larantuka-Marapokot-Tenau (T-14)	短



2019年航路の寄港地

Map by Free Vector Maps, <https://freevectormaps.com/>

なお、旅客輸送については従来から、PT Pelni が商業航路と並んで採算の取れないパイオニア航路を運航している。フェリーについてはPT ASDP が商業航路とパイオニア航路を運航している。PT ASDP の2018年アニュアルレポートによると、同社が69隻で154のパイオニア航路を、72隻で

51の商業航路を運航している。PT Pelni のウェブサイトによると同社は26隻の旅客船、46隻のパイオニア船、6隻の貨物船、1隻の家畜運搬船を運航している。

船舶調達、港湾開発

当初、政府はSea Toll 計画のために大量の船舶を調達し、運航会社に貸与する計画であった。2014年のインフラ5カ年計画によると、その数は貨物船26隻、家畜運搬船2隻、小型貨客船500隻となっている。このうち実際に何隻が建造されたかは、報道や政府ウェブサイトからは明確な情報が得られなかったが、2018年12月の報道によると、その時点で建造されたパイオニア船は50隻となっている。予算不足などからスケールダウンはしているようである。

一方、港湾開発では日本の援助によるパティンバン深港の他、東ジャワではジャワ統合工業港湾団地 (Java Integrated Industrial and Ports Estate) を3000ヘクタールの土地に開発する計画がある。国営港湾公社のペリンドIIIと民間のAKR Corporindo社が共同で開発するもので2030年の完成を目指している。北スマトラのクアラ・タンジョン港では多目的ターミナルが2018年に開設。国内最大のタンジュン・プリオク港に次ぐ国際的ハブ港とすべく、開発が続いている。スラウェジ島のビトゥンでは、534ヘクタールの土地にビトゥン特別経済区が開発される予定で、ビトゥン国際ハブ港が建設される予定だ。三井物産、シンガポールのPSA、PELINDO IIの合弁によるニュープリオク港は2016年に第一期が開設。完全開業は2023年を予定している。インフラ5カ年計画では24の戦略港や60カ所以上のフェリーターミナルの開発が掲げられており、これらの大型港以外にも、パプアのソロン港からバタム島の港湾拡張など、数多くの港湾開発や拡張が進行中である。報道によると、少なくとも19の新港が建設され、2019年に8つが完成すると見込まれている。



インドネシアの主要港湾プロジェクト

Map by Free Vector Maps, <https://freevectormaps.com/>

運輸省によると、Sea Toll 計画により国内海上輸送貨物量

は2015年の2億3800万トンから2018年には2億7900万トンへと17.2%増加。穀物価格なども下落が見られ、地域格差がある程度解消されてきている。

課題

2019年の選挙でジョコ大統領の再選が決まり、5年間続投することになった。海洋国家実現への政策は継続されると思われる。第一期ジョコ政権下、海洋インフラとコネクティビティーは改善された。しかし、Sea Toll 計画の実施は、多額の政府補助金に支えられているのが現実だ。ジャワ島以外の産業発展が遅れているため、ジャワ島の船は貨物が満載でも、帰路の貨物がない。そのため、帰路のコストが高くなり、政府はその補填に2016年には2189億ルピー(約1520万ドル)、2017年には3550億ルピー、2018年には4476億ルピーの補助金を拠出した。2017年にRumah Kita と呼ばれる倉庫を13カ所に設立し、インドネシア各地に輸送する貨物を集約して輸送コストを削減する計画を発表したが、この効果はまだ表れていない^{注1)}。さらに、政府はSea Toll 航路での輸送の

オンライン予約システムを開設したが、離島からの貨物は農民や漁民からの農産物や水産物だ。彼らはオンライン予約をするための納税番号を持っていない。

安全対策も急務だ。報道によると、2000年以来、インドネシアの海難事故は645件に上り、3万3000人が命を落とした。世界中の海難事故のうち56%がインドネシアで発生しているという^{注2)}。167人が犠牲となった2018年6月のスマトラ島トバ湖のフェリー沈没事故の後、政府は安全対策を強化すると発表した。2019年に入っても沈没事故、転覆事故が発生している。

離島航路も含む内航海運をいかに持続可能な産業にしていくには、ジャワ島以外の産業開発が欠かせない。ジョコ政権第2期の5年間でどこまで達成できるか、注目される。

注

注1) [the Diplomat, June 11, 2019](#)

注2) [homson Reuters](#)