【インドネシア】
パティンバン港の現状と今後の見通し

髙島　稔
運輸総合研究所
アセアン・インド地域事務所
前研究員

1．はじめに

近年、ASEAN地域では、グローバルサプライチェーン再編や中国依存リスクの緩和を背景として、製造拠点及び物流拠点の分散化が進んでいる。中でも人口規模が大きく、安定した経済成長を続けるインドネシアは、ASEAN最大の市場として国際的な注目を集めている。特にジャカルタ首都圏及び西ジャワ州では、自動車産業や電機産業等を中心に日系企業を含む外資系企業の進出が進み、輸出入物流需要が急速に増加している。

一方、インドネシア最大の国際港湾であるタンジュンプリオク港では、近年慢性的な混雑が問題となっている。同港はインドネシア全体の貨物取扱量の約半数を担う基幹港湾であるが、ジャカルタ中心部に近接していることから周辺道路渋滞が深刻であり、港湾混雑やそれによる船舶待機の長期化が物流コスト上昇の要因となっている。また、周辺工業団地の立地がジャカルタ東部へ拡大する中、陸上輸送の長距離化も課題となっていた。

こうした背景から、タンジュンプリオク港を補完し、西ジャワ州東部工業地帯の新たな輸出入ゲートウェイとして整備が進められているのがパティンバン港である。同港は日本の円借款（ODA）を活用して整備が進められており、日本企業も運営及び利用の双方に深く関与している。インドネシア政府も国家戦略プロジェクトとして位置付けており、今後の物流効率化や産業競争力向上において重要な役割を担うことが期待されている。

今般、パティンバン港関係者との意見交換及び現地視察の機会を得たので、本稿では同港の整備状況、運営体制、今後の展望及び課題について報告する。

2．インドネシアの物流事情とパティンバン港整備の背景

インドネシアは約２億８千万人の人口を有するASEAN最大の経済大国であり、近年は年間5%前後の安定した経済成長を続けている。特にジャワ島西部には製造業が集積しており、自動車、二輪車、電機、食品等の工場が多数立地している。ブカシ、カラワン、チカラン等には日系企業の工業団地も多く、日本企業にとって重要な製造拠点となっている。

一方、インドネシアは島嶼国家であり、物流に占める海運の役割が極めて大きい。国内物流のみならず、輸出入物流においても港湾インフラの機能が経済成長に直結している。しかしながら、従来インドネシアの国際物流はタンジュンプリオク港へ過度に集中しており、慢性的な混雑や輸送効率低下が課題となっていた。

タンジュンプリオク港では、ヤードの混雑に加え、周辺道路渋滞によるコンテナ搬出入遅延が大きな問題となっている。また、港湾背後地が都市化しているため、用地拡張余地も限定的である。このためインドネシア政府では、物流機能分散及び新たな成長軸形成を目的として、西ジャワ州北岸に新港湾を整備する構想を進めてきた。（「タンジュンプリオク港の現状と今後の取組」（運輸総研だより Vol.11 2024夏号 P.91～参照））

パティンバン港はその中核プロジェクトとして計画され、日本政府及びJICAによる支援を受けながら整備が進められている。特に、ジャカルタ東部工業地帯との近接性から、自動車産業向け輸出港としての期待が高い。また、将来的にはコンテナ貨物についてもタンジュンプリオク港を補完し、インドネシア物流の新たなハブ港として発展することが期待されている。

図１　インドネシアの物流インフラ概況（地図データ2026 ©Google）

3. パティンバン港の概要

西ジャワ州スバン県のパティンバン港は、ジャカルタ中心部から東へ約140kmに位置している。港湾周辺には新たな工業団地整備も進められており、西ジャワ州北部の産業開発拠点として位置付けられている。

本事業は2017年より日本のODA（円借款）として支援が開始され、現在も段階的に整備が進められている。最終的にはコンテナターミナル750万TEU、自動車ターミナル60万台／年の取扱能力を有する計画であり、円借款対象範囲に限定しても340万TEU及び60万台／年までを整備予定である。総事業費は約3,444億円、円借款供与額は約2,725億円となっている。

整備はPhase1-1及びPhase1-2に分けて進められている。Phase1-1では自動車ターミナル、防波堤、アクセス道路等を整備し、2021年12月に自動車ターミナルが開業した。現在はPhase1-2としてコンテナターミナル、自動車ターミナル拡張、航路浚渫等が進められている。

港湾施設は極めて軟弱な地盤上に建設されており、施工に当たっては大規模な地盤改良が必要となった。このため、岸壁部には鋼式ストラット工法、ヤード部にはCDM（Cement Deep Mixing）及びCPM（Cement Pipe Mixing）工法が採用されている。これらはいずれもSTEP（本邦技術活用条件）に基づく本邦技術であり、インドネシアでは初採用となる工法である。これらの工法導入により鋼材使用量20%削減、浚渫土再利用40%、砂材削減80%等の効果が得られる。また、防波堤・護岸整備では竹マット工法も活用されており、現地条件に合わせた施工が行われている。

なお、航路浚渫工事では、日本から大型浚渫船「カシオペア」が投入された。港湾周辺海域はもともと水深1～2m程度と浅く、現在の港湾施設は沖合約1kmまで延伸した上で浚渫を実施して整備されたものである。

図2　完成予想図（出典：JICA）

図3　工事の状況（2023年筆者撮影）

4. 自動車ターミナル（PICT）の現状

自動車ターミナルを運営するPICT（Patimban International Car Terminal）は、豊田通商、トヨフジ海運、日本郵船及び上組による合弁会社であり、2021年11月に設立された。営業開始は同年12月であり、現在パティンバン港において最も先行して本格稼働している施設となっている。

現在取り扱われる貨物は、主にフィリピン向け輸出が中心である。このほか、日本向け及びブルネイ向け貨物も取り扱われている。トヨフジ海運の自動車専用船が週1回寄港しており、1回当たり約2,000～3,000台の船積みを行っている。

ターミナルでは、搬入された完成車について外観検査を実施した後、仕向地、車種及び船舶ごとに仕分けを行い、保税ヤードへ移送している。輸入車については保税区域内で保管し、輸入通関完了後に引渡しエリアへ搬送している。

既設岸壁延長は300mであり、外航船1隻又は内航船2隻の同時利用が可能となっている。現在進められている拡張工事完了後は岸壁延長が690mとなり、外航船2隻及び内航船1隻の同時着岸が可能となる予定である。

タンジュンプリオク港のRO-ROターミナルでは外航船1隻しか着岸できないため、同時2隻受入が可能となる点がパティンバン港の大きな優位性になる。また、船舶待機時間の短縮により、船社及び荷主にとって利用しやすい港湾となることを目指し

図4　車両検査場（2026年筆者撮影）

図5　車両出荷の状況（2026年筆者撮影）

図6　出荷待ちの車両（2026年筆者撮影）

図7　モバイルハーバークレーン（2026年筆者撮影）

ている。ターミナル周辺には造船所等が存在しないため、塗料飛散や粉じん等による完成車への影響リスクが低い点も特徴である。

5. コンテナターミナル（PGT）の現状

コンテナターミナルを運営するPGT（Patimban Global Gateway Terminal）は、AGL（Africa Global Logistics）、豊田通商及びSamudera（インドネシアの物流グループ）による合弁会社である。AGLは旧Bolloré Logistics系の港湾オペレーターであり、現在はMSCグループ傘下となっている。

現在、コンテナターミナルは本格稼働に向けた準備段階にあり、ガントリークレーン3基及びRTG9基を発注済みである。これらの荷役機械は2026年末頃に搬入予定であり、その後据付及び試運転を経て本格運用に移行する計画となっている。

一方で、タンジュンプリオク港における入出港の混雑を背景として、船社から早期開業を求める声が強かったことから、モバイルハーバークレーン及びリーチスタッカーを前倒しで導入し、暫定的な荷役体制を構築している。モバイルハーバークレーンはガントリークレーンほどの処理能力はないものの、現段階での試験運用には大きな支障はないとのことであった。

2026年3月にはMSC社による試験寄港が実施され、大きな問題なく作業を完了したとのことである。現在MSC社は本格サービス導入を検討しており、オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）についてはシンガポールとのシャトルサービス開始を予定している。

既設コンテナ岸壁は420mであり、さらに420mの延伸工事が進められている。また、その先には840mの追加整備計画があり、既に円借款契約が締結されている。全フェーズ完成後には年間375万TEUの取扱能力を有する計画となっている。

現在、多数のコンテナ船社が視察に訪れ、利用可能性を検討しているとのことであった。当面はシンガポール経由のフィーダー輸送が中心になると見込まれているが、将来的には基幹航路寄港も視野に入れているとのことである。

6. 港湾施設の特徴と運営体制

パティンバン港のコンテナターミナルの水深は14mであり、5,000TEU級コンテナ船については問題なく受け入れ可能とされている。また、喫水調整を行うことで1万TEU級船舶への対応も可能である。ヤードは排水性を重視した設計となっており、雨季においても冠水しにくい構造となっている。なおタンジュンプリオク港で見られるような豪雨時の荷役停止は発生していないとのことであった。

港湾全体のコンセッションはPPI（パティンバン国際港社）が保有している。PPIはインドネシア運輸省と契約を締結するマスターコンセッショネアであり、自動車ターミナルをPICT、コンテナターミナルをPGTへそれぞれ運営委託している。

インドネシアでは通常、主要港湾の運営にはPELINDO（インドネシア全土の港湾を管理・運営する国営企業（PT Pelabuhan Indonesia））が関与しているが、パティンバン港ではPELINDOが直接出資していない点が特徴である。

また、現地雇用機会の創出という観点では、周辺6村の住民を30%以上雇用することが求められており、自動車ターミナルの場合では、PICT、荷役会社及び警備会社を合わせた従業員数約360人のうち周辺村落出身者が42%を占めているとのことであった。

7. 背後地開発及びアクセスインフラ

パティンバン港周辺では、西ジャワ州による「レバナ地域開発プロジェクト」が進められている。同プロジェクトでは、港湾周辺を物流・工業・商業の複合拠点として開発する構想が掲げられており、新たな産業集積形成が期待されている。

港湾背後地では、物流ゾーン、工業ゾーン、商業ゾーン等の整備が計画されており、将来的には港湾と産業団地を一体的に運営することが構想されている。また、JICAは港湾本体のみならず、背後地開発や運営能力強化についても包括的な支援を実施している。

物流インフラ面では、パティンバン港と既存高速道路を接続

する約37kmのアクセス有料道路整備が進められている。そのうち約23kmは円借款事業、約14kmはPPP方式（官民連携）で整備される計画であり、将来的にはジャカルタ東部工業地帯からのアクセス改善が期待されている。

また、コンテナターミナル周辺には約13haのトラック待機場が整備されている。これはタンジュンプリオク港で問題となっている周辺道路渋滞を教訓として計画されたものであり、道路上での車列発生防止を目的としている。

図8　背後地の様子（2026年筆者撮影）

図9　背後地の様子（2026年筆者撮影）

図10　建設中のアクセス道路（2026年筆者撮影）

8. 今後の展望と課題

パティンバン港は、インドネシアにおける新たな国際物流拠点として大きな期待を集めている。特に、自動車輸出港としては既に一定の実績を上げつつあり、今後コンテナターミナル本格稼働により、物流機能のさらなる強化が見込まれている。

一方で、現時点では国際基幹航路の寄港は限定的であり、当面はシンガポール経由のフィーダー輸送が中心になる見込みである。このため、将来的な基幹航路誘致には、貨物集荷力向上や背後地物流機能強化が重要になると考えられる。

また、アクセス道路や周辺工業団地整備等、港湾単体ではなく地域全体としての物流機能向上も不可欠である。特に、港湾利用コストや税関手続き効率化等については、船社・荷主双方にとって重要な要素となる。

さらに、脱炭素化やデジタル化への対応も今後の重要課題となる。ASEAN主要港湾では、グリーンポート化、陸電供給、港湾DX等の取組が進みつつあり、パティンバン港においても今後同様の取組が求められる可能性が高い。

パティンバン港は、単なるタンジュンプリオク港の補完港ではなく、西ジャワ州北部の新たな成長拠点形成を担う国家プロジェクトとして位置付けられている。今後、アクセス道路完成、コンテナターミナル本格稼働、背後地開発進展等により、インドネシア物流における存在感がどこまで高まるか注目される。

参考文献

1）JICA,ODA見える化サイト,パティンバン港開発事業（第三期）
https://www.jica.go.jp/oda/project/IP-589/index.html

2）外務省,ODA（政府開発援助）政策評価法に基づく事前評価書,2025年1月15日
https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/press/shiryo/pagew_000001_00274.html

3）JETRO,パティンバン港の現状と開発計画のセミナー,ジェトロが開催,2024年11月22日
https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/11/5f70ae60ccfae554.html

4）NNAグローバルナビ「新港の整備、2026年が節目 豊通、西ジャワ港を軸に（上）」,2025年3月12日
https://nnaglobalnavi.com/?p=25294

5）野元義一「インドネシア・パティンバン新港開発事業」『建設機械施工』Vol.75,No.10,2023年10月
https://jcmanet.or.jp/bunken/kikanshi/2023/10/034.pdf

6）池田哲郎「パティンバン港開発―インドネシアの輸出促進を支える新港開発」『港湾』（日本港湾協会）,2022年6月
https://www.phaj.or.jp/distribution/lib/world_watching/Asia/ww_2206_265.pdf

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所（AIRO）のレポートは
運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
https://www.jttri.or.jp/topics/airo/