

インドネシアの内航船需要に関する調査

2007年3月

社団法人 日本中小型造船工業会

はじめに

17,000 余りの島々から形成される世界最大の島嶼国家であるインドネシアでは、社会経済の発展、国民生活の維持時・向上に海運が非常に重要な役割を果たしている。同国の造船所は、規模としては日本の中規模造船所に匹敵するスラバヤの P.T. PAL 造船をはじめ、ジャカルタ、バタム島など国内各地に存在する。このインドネシア造船業界は今、飛躍へのチャンスを掴みつつある時期でもある。従来同国は、海運業の振興がおろそかにされ、日本を始め殆どの国が 100% 自国籍船で行っている国内海上輸送の 45% が外国籍船で行われ、同国の貿易外収支を悪化させる一因となっている。これに対し、JICA の支援の下、国内海上輸送を将来インドネシア国籍船のみにすることとしており、これに伴いインドネシア造船業界は国内船主からの大きな造船需要が期待できる状況になっている。また、バタム島では海外からの投資環境を改善することなどにより、多くの外資による造船所（特にシンガポール）が進出している。また、近年の急増する鉄鋼需要に伴って粗鋼生産のための原料炭の増産が行われており、カリマンタンの炭鉱の新規開発などが行われており、輸送用船舶需要を引き起こしている。

加えて、2004 年 10 月にユドヨノ新大統領が就任した後、2005 年 3 月に外国船の国内貨物輸送を原則禁じる沿岸航行規則の大統領令の発布により海運振興を図った。また、新造船建造資金を獲得し本規則の円滑な運用を図るために国内海運会社に対する外国資本の導入を認める一方、シンガポールの 1.4 倍、マレーシア・タイの 2 倍といわれるインドネシアの港湾でのコンテナ取扱料金の引き下げを決定し外航船誘致を図るなど、海事関連分野において積極的な振興策を実現可能な方法で進めてきた。

本調査は、このような状況の下、インドネシアの海運、造船、関連工業を取り巻く環境及び政策についても調査、整理するとともに、これからの展望、内在する問題を明らかにし、わが国造船業、関連工業事業者、及び海事関係者の参考に供することを目的としたものである。

ジェトロ・シンガポール・センター船舶部
(社団法人日本中小型造船工業会共同事務所)
ディレクター 田中 信行

目 次

1	インドネシアの経済・投資環境	1
1-1	インドネシアの経済概況	1
1-1-1	基礎データ	1
1-1-2	マクロ経済	1
1-1-3	貿易動向	6
1-2	インドネシア投資動向	8
1-2-1	投資環境全般	8
1-2-2	低調に終わった 2006 年の直接外国投資	11
1-2-3	新投資法	12
1-2-4	投資促進に向けた政策	12
1-3	2007 年以降のインドネシア経済動向見通し	15
2	インドネシア海運業の現状	17
2-1	大統領指令の発令とその背景	17
2-2	大統領指令の発令後の動き	22
2-3	大統領指令の発令のインパクト	25
3	海運会社アンケートと主要企業	27
3-1	海運会社アンケート	27
3-2	主要海運会社の概要	35
4	造船業界の現状	41
4-1	造船業界の概要	41
4-2	造船所アンケート	43
5	船舶需要	49
5-1	貨物量予測	49
5-2	海運需要が見込まれる貨物	50
5-3	日本からの輸出可能性	53

別添資料

1)	ARPENI PRATAMA OCEAN LINE 所有船舶リスト	57
2)	BERLIAN LAJU TANKER 所有船舶リスト	58
3)	HUMPSS 所有船舶リスト	60
4)	PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk 所有船舶リスト	63
5)	PERTAMINA SHIPPING 所有船舶リスト	64
6)	SAMUDERA 所有運営コンテナ船リスト	65
7)	SAMUDERA 子会社所有船舶リスト	66
8)	その他のアンケート回答海運会社 7 社の所有船舶リスト	72
9)	アンケート回答海運会社（うち 12 社）の調達予定船舶リスト	74
10)	アンケート回答造船所の従業員数	75

1 インドネシアの経済・投資環境

1-1 インドネシアの経済概況

1-1-1 基礎データ

表 1

面積	192.2 万平方キロメートル(日本の 5.1 倍)
人口	約 2 億 2,200 万人(2005 年時点推計)
人種	大半がマレー系 (ジャワ、スンダ等 27 種族に大別)
宗教	イスラム教 87%、キリスト教 10%、ヒンズー教 2%
政体	共和制
元首	スシロ・バンバン・ユドヨノ大統領 (2004 年 10 月 20 日就任、任期 5 年)
国会	(1) 国民協議会 (MPR、定数 700 名、内 500 名が国会議員の兼任、135 名が地域代表、65 名が諸組織代表) (2) 国会 (DPR、定数 500 名、内 38 名は大統領が指名した軍人、比例代表制、任期 5 年)
内閣	内閣は大統領の補佐機関で、大統領が国務大臣の任免権を有する。

出所：JETRO 国・地域別情報、日本外務省

1-1-2 マクロ経済

(1) 概要

1980 年代以降、インドネシアではスハルト政権のもとで積極的な外資導入政策が採用され、同国は 1990 年には 9%、1995 年には 8.2%¹という高い経済成長を達成した。しかし、1997 年 7 月にタイで発生した通貨危機の影響を受け、同国通貨ルピアは米ドルに対し 1 年間で 95%切り下がり、外貨建て借入を行っていた政府、企業の負担は増大し、通貨危機は経済危機へと発展した。通貨危機後は IMF プログラムにもとづいた経済運営が行われた。その後、経済の混乱は次第に収束に向かい、2000 年には経済成長率 4.9%にまで回復した。しかし、2001 年には 3.8%に再度落ち込み、その後は 4%前半の成長率に留まっていた。

2004 年 10 月、インドネシア初の大統領直接選挙でスシロ・バンバン・ユドヨノ大統領が国民の高い支持を受けて当選した。同年の GDP 成長率は 5.1%と 5%台を回復し、翌 2005 年には 5.6%という経済危機後最高の成長率を記録した。2006 年は、前半は 4%台に鈍化した²が、最終的には前年 2005 年の 5.6%とほぼ横ばいの 5.5%となった³。

ユドヨノ大統領は、①法、平等、人権を尊重する社会の実現、②治安の安定、③貧困削減・雇用拡大のための経済成長促進、の 3 点を就任時に公約として掲げているが、この公約の達成に向けて強いリーダーシップを取り続けており、安定した政権基盤の構築に成功したと評価されている⁴。2007 年 1 月にユドヨノ大統領と会談した IMF のラト専務理事も、「マクロ経済の安定という観点からすれば、インドネシアは極めて重要な成果

¹ ADB『Key Indicator of Developing Asian and Pacific Countries』より

² 信金中央金庫『インドネシアの投資環境』2007 年 1 月 24 日

³ 2007 年 1 月 31 日、ユドヨノ大統領による年頭テレビ演説。(時事ニュース 2007 年 2 月 1 日)

⁴ みずほ総合研究所『ユドヨノ政権下のインドネシア経済』2006 年 2 月 14 日

を達成した。」と述べている。ただし、同専務理事は「今必要なのは、成長を加速させることだ」とも指摘している⁵。

表 2 インドネシア主要経済指標

		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
実質GDP成長率	(%)	▲13.1	0.8	4.9	3.8	4.3	4.5	5.1	5.6
失業率	(%)	5.5	6.4	6.1	8.1	9.1	9.6	9.9	10.3
貸出金利(運転資金)	(%)	32.2	27.7	18.5	18.6	19.0	17.0	14.3	16.0
中央政府財政収支/GDP	(%)	▲2.1	▲2.3	▲1.2	▲2.8	▲2.4	▲1.9	▲1.4	▲0.5
一般政府総債務/GDP	(%)	74.6	99.2	102.7	86.0	71.6	64.9	59.5	52.0
財サービス輸出額	(10億USドル)	54.8	55.8	70.6	62.9	65.8	69.4	88.4	100.1
財サービス輸入額	(10億USドル)	44.0	43.0	56.0	50.5	52.7	56.9	79.1	91.8
経常収支/GDP	(%)	4.3	4.1	4.8	4.2	3.8	3.4	0.7	0.3
外貨準備(金除く)	10億USドル	22.7	26.4	28.5	27.2	31.0	35.0	35.0	33.0
輸入カバー倍率	(月)	6.2	7.4	6.1	6.5	7.1	7.4	5.3	4.3
総対外債務/GDP	(%)	158.5	108.0	87.5	81.7	64.9	57.4	54.6	46.4
純対外債務/GDP	(%)	118.7	76.4	63.3	58.2	44.2	38.4	37.7	30.2
外貨準備/短期対外債務	(倍)	0.0	1.4	1.3	1.3	1.4	1.6	1.7	1.4
総対外債務/輸出	(%)	275.7	270.8	204.5	213.3	200.8	197.3	159.1	133.3
純対外債務/輸出	(%)	206.6	191.6	148.0	151.9	136.8	131.9	109.7	86.7
デット・サービス・レシオ	(%)	31.7	30.0	22.5	23.6	24.7	25.5	22.1	26.0
為替相場(年平均)	(US\$1=)	10,014	7,855	8,422	10,261	9,311	8,577	8,939	9,710

出典：中央銀行、財務省、中央統計局、IMF、世界銀行、ADB

出所：日本格付研究所 ソブリンレポート 2006年11月

(2) 産業構造

インドネシアにおける産業構造を、2005年の業種別GDP寄与度から見ると、下記図表1にあるとおり製造業が28%と最も高くなっており、次いで商業の17%、農業の15%と続いている。

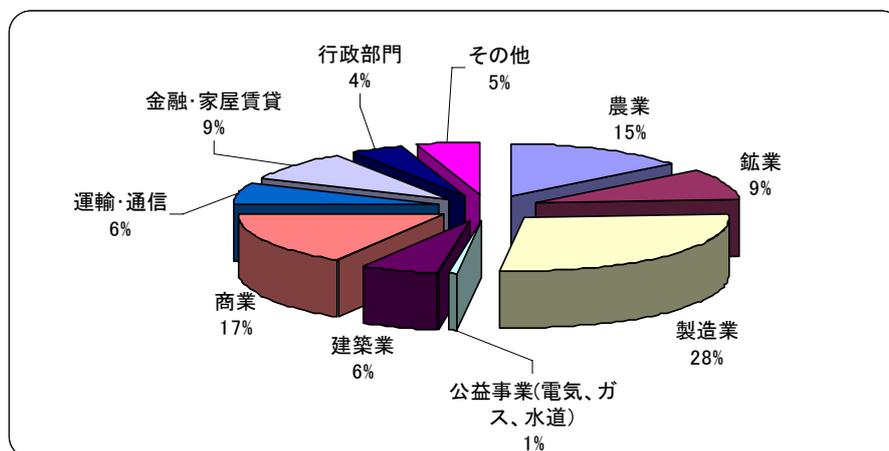


図 1 2005年実質GDP業種別寄与度

出所：ADB Key Indicators 2006

各業種別の成長率を見ると、2005年は全業種でプラス成長となった。特に運輸・通信分野が高い成長率を示しており対前年比13%増である。また、商業、建築業が同8.6%増、7.3%増と続いている。製造業は、上記図表2のとおり重要な産業となっているが、

⁵ Reuters 2007年1月24日

成長率は 2004 年の 6.4%から 2005 年には 4.6%成長と、やや成長のスピードを落としている。

表 3 実質 GDP 各業種別成長率

区 分	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年
農業	3.2%	3.2%	3.3%	2.5%
鉱業	1.0%	-1.4%	-4.5%	1.6%
製造業	5.3%	5.3%	6.4%	4.6%
公益事業（電気、ガス、水道）	8.9%	4.9%	5.2%	6.5%
建築業	5.5%	6.1%	7.5%	7.3%
商業	3.9%	5.4%	5.7%	8.6%
運輸・通信	8.4%	12.2%	13.4%	13.0%
金融・家屋賃貸	6.4%	7.2%	7.7%	7.1%
行政部門	0.4%	0.9%	1.7%	1.9%
その他	7.4%	8.0%	7.9%	8.1%

出所：ADB Key Indicators 2006

(3) 為替およびインフレ率

インフレ率は 2002 年春をピークに低下傾向を辿ったことを受け、中央銀行(インドネシア銀行)は利下げを継続し、2004 年以降インフレが上昇し始めても低金利政策を変更しなかった。インフレは加速したが、低金利政策が続いたため、実質金利は 2005 年に入ってマイナスとなった。2005 年 8 月に入り、中央銀行は政策金利（BI 金利）を 25bps(8.5%から 8.75%)へと引き上げたが、この小幅な利上げは金融引き締めに対し躊躇する態度を市場に示す結果となった。原油価格高騰、スマトラ島沖地震・津波後の食料価格の上昇、更に 2005 年の燃料価格の値上げの断行などを背景にインフレ圧力が強い中での上記金融引き締めの遅れは、投資家の市場に対する不信感を買ひ、急激に資本が流出し為替相場が下落し、株価も同時に下落するという混乱をきたした。2005 年 8 月には、対 1 US ドルが 1 万ルピアを超えた時期もあるが、1 万の大台を割り込んだのはメガワティ政権発足の約半年後に当たる 2003 年 3 月以来の 3 年半ぶりであった。

その後、2005 年 9 月に中央銀行は 8.75%であった政策金利を、10%に引き上げ、同年末までにさらに 12.5%にまで引き上げた。また、財政構造改善ために大幅な燃料補助金の削減も行った。さらに同年 12 月には、経済閣僚を中心に内閣改造を行った。経済閣僚の要である経済担当調整相には、前メガワティ政権でマクロ経済運営の実績があるブディオノ前財務相、財務相には元 IMF 理事のスリ・ムリアニ前国家開発企画庁長官が就任した。中核経済閣僚のポストに実績のあるテクノクラートを起用した経済チームが発足させたのである。このマクロ経済運営の改善を示唆する動きを受け、海外投資家の信認は回復し、ルピア金利の高さもあいまって多額のポートフォリオ資本が流入するようになった。なお、ムリアニ財務相は、英投資情報誌『エマージング・マーケット』からアジア地域のベスト財務相に選出されており、英金融情報誌『ユーロマネー』からも「世界の今年の財務相」に選出された⁶。

⁶ 時事通信 2006 年 9 月 19 日

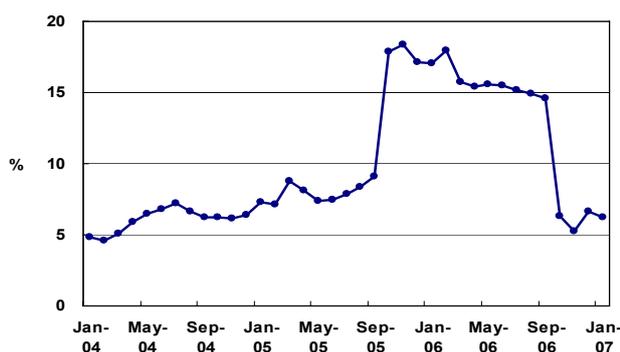
2005年10月に引き上げられた燃料価格の影響が尾を引き、2006年9月までは高いインフレ率が続くが、同年10月以降は落ち着き始めた。中央統計局のルスマン長官は「インフレ動向は石油燃料値上げの影響がなくなり、新しい局面に入った」と分析している⁷。また、政策金利も2006年7月より8回にわたって徐々に下げるよう方向転換しており、2007年2月現在は9.25%となっている。インフレ率は、2005年末発足の新規経済チームの主導下で落ち着き、2005年では通年17.11%であったが、2006年は6.6%に収まった。

図2 ルピア対ドル為替相場の推移



出所：インドネシア中央銀行

図3 インフレ率(対前年比)の推移



出所：インドネシア中央銀行

表4 消費者物価指数 (CPI) 上昇率対 (前月比)

月	2005年		2006年		2007年	
	CPI	上昇率(%)	CPI	上昇率(%)	CPI	上昇率(%)
1月	118.53	1.43	138.72	1.36	—	—
2月	118.33	-0.17	139.53	0.58	—	—
3月	120.59	1.91	139.57	0.03	—	—
4月	121.00	0.34	139.64	0.05	—	—
5月	121.25	0.21	140.16	0.37	—	—
6月	121.86	0.50	140.79	0.45	—	—
7月	122.81	0.78	141.42	0.45	—	—
8月	123.48	0.55	141.88	0.33	—	—
9月	124.33	0.69	142.42	0.38	—	—
10月	135.15	8.70	143.65	0.86	—	—
11月	136.92	1.31	144.14	0.34	—	—
12月	136.86	-0.04	145.89	1.21	—	—
通年 CPI 上昇率		17.11		6.60		1.04

出所：インドネシア中央統計局

⁷ 時事通信 2006年11月1日

表 5 政策金利 (BI レート) の変動

变更日期	BI レート
2005/7/5	8.50%
2005/8/9	8.75%
2005/9/6	10.00%
2005/10/4	11.00%
2005/11/1	12.25%
2005/12/6	12.75%
2006/1/9	12.75%
2006/2/7	12.75%
2006/3/7	12.75%
2006/4/5	12.75%
2006/5/9	12.50%
2006/6/6	12.50%
2006/7/6	12.25%
2006/8/8	11.75%
2006/9/5	11.25%
2006/10/5	10.75%
2006/11/7	10.25%
2006/12/7	9.75%
2007/1/4	9.50%
2007/2/6	9.25%

出所：インドネシア中央銀行

(4) 財政運営

経済の成長、為替相場の安定を達成し、財政赤字は確実に縮小している。2001年には対 GDP 比 2.8%であった財政赤字は、2005年には 0.5%にまで縮小している(上記図表 1 参照)。政府債務の水準も順調に下がり、総債務 (IMF 融資を含む) の GDP 比は 2006 年 6 月末には 44%と 2000 年末の 103%から大きく低下した⁸。さらに、2006 年 6 月に IMF 債務の 50%である約 37.6 億 US ドルを、同年 10 月には残る約 32 億 US ドルを返済し、前倒し完済を達成した。IMF 債務の償還期限は 2010 年であったが、大幅に早い完済となった。

前倒し債務完済の背景にあるのが、好調に推移する経常収支と外貨準備高である。インドネシアは 1997 年に始まったアジア通貨危機で打撃を受け、スハルト政権下だった同年から IMF の経済プログラム下に入った。ムルヤニ財務相は、IMF の貸付金利が引き上げられたことや外貨準備高の増加を背景に、2006 年 2 月ごろから前倒し返済を提案した。前倒し完済により、金利負担を前半の 50%返済だけで 2 億 US ドル削減できた⁹。

外貨準備高の急増は、2005 年 9 月以降のポートフォリオ資本の流入によって生じたものである¹⁰。この資金流入は、上記(3)で述べたとおり、金融政策の見直し(大幅な利上げ)、燃料補助金の削減、信頼の厚い経済閣僚の就任に伴う市場への安心感からもたらされたものである。また、政治的なリスクを冒しつつも 2005 年 10 月に断行された燃料補助金の削減は、財政に対して石油価格の上昇などに対するより強い抵抗力を与えることになった。

⁸ 日本格付け研究所 ソブリンレポート 2006 年 10 月

⁹ 時事通信 2006 年 9 月 5 日

¹⁰ 日本格付け研究所 ソブリン・クォーターリー・レビュー 2006 年 6 月 30 日

今後も市場の信認の厚い経済チームによる慎重なマクロ経済の運営が行なわれる中で、債務の水準は低下してゆく可能性が高い¹¹。

1-1-3 貿易動向

(1) 輸出入動向

2006年の輸出高は、対前年度比17.5%増の、1,006億9,030万USドルに達し、史上初めて1,000億USドルの大台を突破した。一方、輸入高は前年比5.9%増の610億7,810万USドルで、貿易黒字は同41.7%増の396億1220万ドルに拡大した。

品目別で見ると、輸出では石油・ガスが国際相場の上昇を反映し前年比10.2%増の211億8,830万ドルとなった。非石油・ガス部門は対前年比19.7%増の795億200万ドルと好調な伸びを見せた。特に、電気機器・部品部門の占める割合が全体の9.2%と最も多く、伸び率も前年比26%増と堅調である。また、パーム油輸出の好調を受け、植物性油脂の輸出は全体のシェア7.56%、対前年比54%増である。

輸入を品目別に見ると、石油・ガス製品が全体の3割を占める。7割を占める非石油・ガス製品では、機械・同製品および鉄鋼・同製品がそれぞれ輸入全体の17.6%、6.8%を占め、伸び率も33%、24%となっており、企業における設備投資、生産動向の好調が伺える。

下記表は2005年までのデータとなっているが、速報によると2006年の非石油・ガスの輸入元は2005年までは日本が首位であったが、2006年は中国(55億370万USドル)が初のトップとなった。

¹¹ 日本格付け研究所 ソブリン・クォーターリー・レビュー 2006年9月25日

表 6 インドネシア商品別輸出入

(単位:100万ドル)

区 分	輸 出						
	2004年	2005年			2006年*		
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	構成比	伸び率
非石油・ガス製品	55,939	66,429	77.5%	18.8%	79,502	79.0%	19.7%
電気機器・部品	6,573	7,328	8.6%	11.5%	9,243	9.2%	26.1%
動植物性油脂	4,421	4,951	5.8%	12.0%	7,612	7.6%	53.8%
鉱物性燃料	2,916	4,486	5.2%	53.8%	8,196	8.1%	82.7%
ゴムおよび同製品	2,999	3,581	4.2%	19.4%	7,018	7.0%	96.0%
木材および木製品	3,271	3,111	3.6%	△4.9%	—	—	—
石油・ガス製品	15,645	19,232	22.5%	22.9%	21,188	—	10.2%
原油	6,241	8,146	9.5%	30.5%	—	—	—
石油製品	1,654	1,921	2.2%	16.1%	—	—	—
ガス	7,750	9,183	10.7%	18.5%	—	—	—
総額	71,585	85,660	100.0%	19.7%	100,690	100.0%	17.5%
区 分	輸 入						
	2004年	2005年			2006年*		
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	構成比	伸び率
非石油・ガス製品	34,793	40,243	69.7%	15.7%	42,103	68.9%	4.6%
機械・同製品	6,311	8,076	14.0%	28.0%	—	17.6%	—
鉄鋼・同製品	2,717	3,345	5.8%	23.1%	—	6.8%	—
電気機器・部品	2,776	3,329	5.8%	19.9%	—	—	—
有機化学品	3,258	3,244	5.6%	△0.4%	4,996	8.2%	54.0%
輸送機器	2,423	3,061	5.3%	26.3%	3,457	5.7%	12.9%
石油・ガス製品	11,732	17,458	30.3%	48.8%	18,975	31.1%	8.7%
原油	5,831	6,797	11.8%	16.6%	—	—	—
石油製品	5,892	10,615	18.4%	80.2%	—	—	—
ガス	9	15	0.0%	75.3%	—	—	—
総額	46,525	57,701	100.0%	24.0%	61,078	100.0%	5.9%
貿易収支	25,060	27,959	—	11.6%	39,612	—	41.7%

注：*2006年については速報報道(2007年2月1日)により記入。また、灰色の部分は速報報道値より計算し、記入したもの。

出典：インドネシア中央統計局
出所：2004-2005年については『ジェトロ貿易投資白書 2006年版』
2006年については速報報道により記入

表 7 インドネシア 主要国・地域別輸出入

(単位:100万ドル,%)

区 分	輸 出				輸 入			
	2004年	2005年			2004年	2005年		
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	金額	構成比	伸び率
日本	15,962	18,049	21.1	13.1	6,082	6,906	12.0	13.6
アジアNIES *1	9,072	11,053	12.9	21.8	3,450	4,498	7.8	30.4
韓国	4,830	7,086	8.3	46.7	1,943	2,869	5.0	47.7
ASEAN *2	12,998	15,825	18.5	21.8	11,494	17,040	29.5	48.2
シンガポール	6,001	7,837	9.1	30.6	6,083	9,471	16.4	55.7
中国	4,605	6,662	7.8	44.7	4,101	5,843	10.1	42.5
中東	2,342	2,868	3.3	22.5	3,720	4,654	8.1	25.1
米国	8,767	9,868	11.5	12.6	3,225	3,879	6.7	20.3
中南米	828	1,025	1.2	23.9	985	1,114	1.9	13.1
EU25	9,006	10,238	12.0	13.7	5,321	5,827	10.1	9.5
ロシア・東欧	643	878	1.0	36.6	959	958	1.7	△0.1
アフリカ	1,359	1,669	1.9	22.8	2,341	1,607	2.8	△31.4
合計	71,585	85,660	100.0	19.7	46,525	57,701	100.0	24.0

[注] *1 シンガポールを除く。

*2 インドネシアを除くASEAN加盟9カ国

出所：『ジェトロ貿易投資白書 2006年版』

(2) 自由貿易協定関連

① 日本との経済連携協定（EPA：Economic Partnership Agreement）¹²

日本とインドネシアの EPA については、2003 年より予備協議が開始され、2005 年 6 月のユドヨノ大統領訪日の際に両国首脳によって日本・インドネシア経済連携協定（JIEPA）交渉の開始が合意された。第 1 回交渉は 2005 年 7 月に行われ、続いて同年 10 月、2006 年には 2 月、4 月、8 月、10 月と計 6 回の交渉が行われ、同年 11 月には大筋合意に達した。

JIEPA の網羅する内容は物品貿易、サービス貿易、税関手続き、投資、自然人の移動と関連する協力、エネルギー・鉱物資源、知的財産、政府調達、競争、ビジネス環境の整備と企業の信頼の醸成、そして協力と、広範囲に及んでいる。物品貿易の自由化では、両国とも、協定発効後 10 年以内にはほぼすべての品目の関税を撤廃することに合意した。今後は、その内容に沿って、日・インドネシア間で協定案文の確定作業を行い、両国の代表者間で署名することとなる。2007 年中の発効を目指している。

ただし、インドネシア側にとって同協定の最終合意の前提条件である新投資法案の国会審議は難航している。インドネシア政府は、新投資法の 2006 年中の成立を目標としていたが、国会各会派は慎重姿勢を示し、細則を盛り込む意見が強く、審議は硬直化している¹³。

② 中国・ASEAN 自由貿易協定（ACFTA）

2002 年 11 月、「ASEAN-中国包括的経済協力枠組み協定」が締結され、右「枠組み協定」に則り、2004 年 11 月に「ASEAN-中国包括的協力枠組み協定における物品貿易協定」が締結された。「枠組み協定」に則り、アーリーハーベスト（EHP）が 2004 年前後より実施された(国によって開始年が異なる)。インドネシアの中国との EHP 対象品目は 46 品目(パーム油や家具など)で、2004 年 1 月 1 日から関税率を 10%に下げ、2006 年 1 月にこれらの関税を撤廃した。

また、「物品貿易協定」に則り、2006 年 7 月より EHP 対象品目以外の品目について関税の引き下げが実施され始めた。ASEAN6 および中国は、2010 年までに物品の 90% について関税を撤廃することになる。

インドネシアはその他にも、米国、オーストラリア、ニュージーランド、インド¹⁴との FTA 開始に向け研究しているが、いずれも大きな進展はない。

1-2 インドネシア投資動向

1-2-1 投資環境全般

インドネシアは、かつては日本からの直接投資の最大の受入国だったが、1997 年のアジア危機を境に日本からの投資流入は大幅に減少した。その後、同国経済は次第に落着

¹²経済連携協定（EPA：Economic Partnership Agreement）は、自由貿易協定の内容を基礎としながら、投資や、例えば看護師や介護労働者といったヒトの移動を促進させたり、政府調達、競争政策、知的財産などの分野でのルールづくり、さらには様々な分野での協力を通じて、各種経済制度の調和等を図るなど、より幅広い対象分野について経済関係の強化を図ることを目的とした協定

¹³ 時事通信 2006 年 12 月 27 日

¹⁴ Xinhua、2005 年 8 月 14 日

きを取り戻したが、日本からの直接投資の多くはその間に台頭したタイ、中国、ベトナムなどに向かうようになった。インドネシアにはこれといった投資優遇策が存在せず、また機械部品などの裾野産業が国内に育っていないなどの問題から、投資メリットを十分に活用しにくい状況にあることがその背景として挙げられる¹⁵。

これに加え、高速道路や港湾設備などのインフラの整備の遅れ、労働問題、賄賂の横行、治安の悪化などの要因が、外資による直接投資を妨げているといえる。

(1) 投資環境の改善課題

JBIC のアンケート調査¹⁶では、インドネシアの投資環境改善の課題として挙げられているのが、①治安・社会情勢が不安、②インフラの未整備、③他社との激しい競争および通貨・物価の不安定、④管理職クラスの人材確保が困難であること、⑤法制の運用が不透明であること、である。また、未整備なインフラの内訳として最も深刻なものとして挙げられているのが電力、次いで道路、通信、水関連である。

また、インドネシア、タイ、マレーシア、フィリピン、ベトナム、シンガポール、インド、中国を比較すると、現地トップマネジメントの不在を問題視する日系企業はインドネシアで最も多くなっている。また、地場系企業の技術力不足を問題視する企業の数は、中国に次いで 2 位となっている。

(2) 優位点

上記 JBIC の調査（2006 年）によると、将来の有望事業展開先としてインドネシアを挙げる企業数は前年より減少し、全体における得票率でも減少した。しかしインドネシアを有望視していると答えた企業がその理由として挙げているのは、①市場の成長性、②安価な労働力、③第三国輸出拠点としての位置付け、④市場の現状規模である¹⁷。

ただし 2006 年に関しては、前年の燃料価格上昇などによる物価高騰を反映して、最低法定賃金上昇率が平均 21%と急激に上昇した。水準の高い地域は、ジャカルタ、バタムのほか、ベカシ、タンゲランなどの首都周辺地域である。スハルト政権時代は労働運動が制限されていたが、同政権後は民主化による労働運動が盛んになっており、2006 年はジャカルタで 15.1%、バタム島で 28.3%と上昇率が大きくなっている¹⁸。

¹⁵ 信金中央金庫 『インドネシアの投資環境』2007 年 1 月 24 日

¹⁶ JBIC 『わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告』2006 年 11 月

¹⁷ 同上

¹⁸ 信金中央金庫 『インドネシアの投資環境』2007 年 1 月 24 日

表 8 アジア主要国の投資コスト比較(2005年)

(単位: US ドル)

比較項目	インドネシア		インド			シンガポール	タイ	フィリピン	ベトナム	マレーシア	中国
	ジャカルタ	バタム島	ニューデリー	バンガロール	ムンバイ	シンガポール	バンコク	マニラ	ホーチミン	クアラルンプール	上海
ワーカー賃金(一般工職)	131(月額)	85~100(月額)	105~239(月額)	159~234(月額)	—	455~604(月額)	146(月額)	182(月額)	111~185(月額)	205(月額)	172~301(月額)
エンジニア賃金(中堅技術者)	270(月額)	351~501(月額)	303~498(月額)	339~648(月額)	—	1,668(月額)	316(月額)	279(月額)	249~373(月額)	790(月額)	334~593(月額)
中間管理職賃金(課長クラス)	618(月額)	300~1,003(月額)	737~1,219(月額)	660~1,320(月額)	—	2,831~3,154(月額)	584(月額)	649(月額)	572~1,054(月額)	1,643(月額)	772~1,521(月額)
法定最低賃金	82.16/月	81.75/月	69.41/月	54.68/月	非熟練工: 61.32~63.51/月	—	4.40/日	4.85/日	54.84/月	—	85.50(月額)
					準熟練工: 62.42~64.61/月						
					熟練工: 63.51~65.71/月						
工業団地借料(平方メートル当り)	3.60~4.10(月額)	3.94~6.06(月額)	—	3.79~5.92(月額)	—	4.95~12.50(月額)	4.86(月額)	1.00(月額)	0.16(月額) 40ドル/41年+管理費 0.075ドル	—	1.00(月額)
事務所賃料(平方メートル当り)	22.00~26.00(月額)	9.99(月額)	18.88~35.40(月額)	9.49~14.23(月額)	15.83~36.55(月額)	34.79~36.06(月額)	11.67(月額)	7.4(月額)	23.00(月額)	9.96~14.21(月額)	28.35(月額)
駐在員用住宅借上料	1,800~2,500(月額)	1,470~1,881(月額)	1,535~3,289(月額)	1,534~2,631(月額)	767~4,933(月額)	1,528.5~2,645.5(月額)	1,581(月額)	1,726(月額)	2,200(月額)	924~1,056(月額)	3,400~3,500(月額)
国際通話料金(日本向け3分)	3.39 (平日9~12時)	2.26(6~9時、12~22時) 2.72(9~12時) 1.70(22~6時) (平日料金)	0.79~1.18 (月間通話時間により異なる)	固定電話からの料金: 0.79 携帯電話からの料金: 0.94	0.79~1.18 (月間通話時間により異なる)	0.9912	1.46	1.2	(1)1.65、(2)1.35 (1)土日、7~23時 (2)(1)以外の時間帯	1.43	3
	月間基本料金: 2.71/kVA kWh当たり料金: 0.04	月間基本料金: 2.79/kVA kWh当たり料金: 0.06	月間基本料金: なし kWh当たり料金: 0.09	月間基本料金: 3.95/kW kWh当たり料金: 0.08(最初の10万kWh)、0.09(それ以上の消費)	月間基本料金: 7.76 kWh当たり料金: 0.06	(1)月間基本料金: 4.14/kW (契約量内の場合、契約量超過分は10.565ドル/kW)、 (2)kWh当たり料金: 0.098(7~23時)、 0.058(23~7時)	月間基本料金: 4.27~5.39/kW kWh当たり料金: 0.041~0.042 (契約電力により異なる)	月間基本料金: 17.27+6.93/kW kWh当たり料金: 0.11	月間基本料金: なし kWh当たり料金: 0.05~0.06(電圧により異なる)	月間基本料金: 4.57/kW kWh当たり料金: 0.05	月間基本料金: なし 1kWh当たり: 0.04~0.11 (時間帯により変動あり)
法人所得税(%)	0~5,000万ルピア: 10%	0~5,000万ルピア: 10%	33.66%	33.66%	33.66%	20%(2008年課税年度より18%)	30%	35%	28%	28%	33%
	5,000万超~1億ルピア: 15%	5,000万超~1億ルピア: 15%	(実効税率)	(実効税率)	(実効税率)	(実効税率)	(実効税率)	(実効税率)	(実効税率)	(実効税率)	(実効税率)
	1億ルピア超: 30%	1億ルピア超: 30%									
付加価値税(%)	10%		12.50%	12.50%	12.50%	5%(2007年7月1日より7%)	7%	10%	0%、5%、10%	売上税: 5~25%	17%
	(国税)	10%	(VAT)(標準税率)	(VAT)(標準税率)	(VAT)(標準税率)	(物品サービス税(GST))	(財貨サービス税(GST))	(VAT)(標準税率)	(VAT)(標準税率) (品目により異なる)	(品目により異なる) サービス税: 5%	(VAT)(標準税率)

出所: ジェトロ海外情報ファイル『投資コスト比較』

1-2-2 低調に終わった 2006 年の直接外国投資

直接外国投資(実現額)は、2005 年には史上 2 番目 89 億 US ドルを記録した。しかし 2005 年 10 月の石油燃料値上げによるコスト増大等購買力低迷が響き、再び投資にブレーキがかかり、2006 年の実績値は前年比 33%減の 59 億 7,600 万 US ドルに留まった¹⁹。

(2007 年 2 月現在、投資調整庁の URL には 2006 年 11 月までの数値しか公表されていないため、下記図表 10 は 11 月までの数値のみ。)

分野別では、2006 年は金属・機械・電子部門が最も多く全体の約 20%、次いで紙・製紙・印刷部門、自動車・その他輸送機器部門がそれぞれ全体の 10%を占め上位となっている(いずれも同年 11 月までの実績)。2006 年に大きく減少したのは、化学・医薬品部門、運輸・通信・倉庫業、建設業である。

表 9 インドネシア分野別外国直接投資実現額

(単位：100 万 US ドル)

分類	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年 (1-11月)
I 第一次産業	144.7	102.5	253.4	308.5	407.8	467.1
1 農業	64.1	9.0	219.2	161.0	171.5	336.3
2 牧畜業	4.3	8.0	1.1	20.2	52.8	16.5
3 林業	-	-	-	-	118.8	-
4 水産業	11.0	1.1	1.0	5.3	5.8	15.8
5 鉱業	65.3	84.4	32.1	122.0	58.9	98.5
II 第二次産業	2,198.5	1,552.2	1,880.4	2,803.3	3,502.1	3,115.6
6 食品	133.1	219.3	319.2	574.3	598.8	314.6
7 繊維	286.9	117.7	152.4	165.5	70.9	418.1
8 皮革・製靴	21.4	57.4	5.8	13.2	47.8	51.8
9 木材	45.9	19.3	157.8	4.1	91.0	58.9
10 紙・製紙・印刷	376.5	26.5	8.4	414.3	9.9	440.3
11 化学・医薬品	710.1	527.5	282.2	614.1	1,152.9	196.6
12 ゴム・プラスチック	103.0	57.7	99.9	81.0	398.5	108.0
13 非金属鉱物	13.2	54.1	42.9	107.1	66.2	94.8
14 金属・機械・電子	385.3	352.5	434.5	312.8	522.9	890.6
15 医療器具・光学機器	3.7	0.4	6.5	13.0	3.1	0.2
16 自動車・その他輸送機器	91.7	90.0	313.5	402.6	359.7	424.8
17 その他	27.7	29.8	57.3	101.3	180.4	116.9
III 第三次産業	1,166.2	1,435.4	3,316.6	1,489.3	5,004.7	1,117.2
18 電気・ガス・水道	195.3	-	76.7	6.1	68.7	104.6
19 建設業	129.5	13.7	106.7	385.6	921.9	133.5
20 貿易・商業	81.8	162.8	307.4	672.7	380.2	398.9
21 ホテル・レストラン	35.5	18.2	80.3	89.5	180.3	110.9
22 運輸・通信・倉庫業	190.7	1,166.9	2,667.5	103.8	2,946.8	116.6
23 不動産・工業団地・オフィス関連	133.9	15.3	0.7	35.2	208.3	194.7
24 その他サービス	399.5	58.5	77.3	196.4	298.5	58.0
合計	3,509.4	3,090.1	5,450.4	4,601.1	8,914.6	4,699.9

出所：投資調整庁 (BKPM)

国別では、2006 年におけるデータは公表されていないが、BKPM の担当者によると日本からの投資は大幅に減少している²⁰。下記のとおり直接投資(認可)額を見ると、2005 年にはシンガポールが金融・通信業へ大きく投資し、トップに踊り出た。2006 年の投資額も他国を大きく引き離しており、シンガポール一国でインドネシア直接外国投資認可額の 12.3%を占める(10 月期まで)。ただし、1967 年~2006 年までの累積値で見ると、日本からの投資が全体の 13.7%とトップである。

¹⁹ 時事通信 2007 年 1 月 24 日 および日経新聞 2007 年 2 月 5 日

²⁰ 日経新聞 2007 年 2 月 5 日

表 10 インドネシア国別直接外国投資認可額

区 分	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006/1-10月		1967~2006/10累計	
							寄与度	寄与度	寄与度	寄与度
日本	1,819	818	519	1,252	1,689	1,176	362	(2.7%)	43,089	(13.7%)
英国	3,680	793	747	999	1,318	1,529	858	(6.5%)	27,892	(8.9%)
シンガポール	608	1,173	3,377	801	617	3,933	1,629	(12.3%)	31,016	(9.9%)
香港	141	41	1,712	258	20	125	288	(2.2%)	17,042	(5.4%)
台湾	134	84	83	117	69	133	216	(1.6%)	16,898	(5.4%)
米国	237	88	469	212	133	91	123	(0.9%)	11,715	(3.7%)
韓国	711	374	378	166	419	417	653	(4.9%)	12,441	(4.0%)
中国	124	6,055	47	264	25	205	100	(0.8%)	7,128	(2.3%)
その他とも合計	16,015	15,207	9,956	14,327	10,418	13,579	13,212	(100%)	314,421	(100%)

出典：BKPM 資料

出所：信金中央金庫『インドネシアの投資環境』

2006年は輸出が好調なパフォーマンスを見せる一方で投資が不振であり、この投資の不振が成長のスピードを減速させる、という構図となった。ユドヨノ大統領は年頭演説において、投資低迷の要因は①融資アクセスの悪さと高金利、②税務改革の遅れ、③投資認可の非効率性、④法的確実性の欠如、⑤治安問題、⑥政局、⑦インフラ整備の遅れ、⑧労働問題、⑨投資を阻む地方条例の9つを挙げ、2007年はこれらを改善するため各種政策や優遇措置実現に一層注力することを強調している²¹。

1-2-3 新投資法

現行投資法は、外国投資法（1967年制定/70年改訂）および内国投資法（68年制定/70年改訂）の2法から成るが、その後の環境変化に対応するため数回にわたり政令や大統領令などの形で実質的に部分的な改訂が行われてきた。これらの包括的な見直しが行われ、2006年3月、新投資法が国会に上程された。

同法案は、内外投資に関する基本的な法的枠組みを示すものである。投資関連行政にかかわる中央政府と地方政府との関係、投資調整庁（BKPM）の機能と役割、許認可手続き、ネガティブリスト、税制上の恩典（インセンティブ）といった主要な項目の詳細は、別途制定される政令や大統領令・規則などに委ねられている。このような一般規定にとどまっている政府草案に対し、国会各党派は新投資法に慎重姿勢を示し、細則を盛り込む意見が強く審議は硬直化している。

1-2-4 投資促進に向けた政策

(1) インフラの整備

上記1-2(1)でも述べたとおり、ユドヨノ大統領は、①法、平等、人権を尊重する社会の実現、②治安の安定、③貧困削減・雇用拡大のための経済成長促進の3点を就任時に公約として掲げている。③については、インドネシアの投資環境を改善させることが中心課題とされた。成長促進のためには、投資を拡大させることが不可欠との認識に立ち、投資環境改善を通じて企業の投資意欲向上を図ろうとしている

投資環境の改善のための課題としては、●雇用機会の改善と創出、●投資環境の改善とビジネスの保証、●民間部門の参加を通じたインフラ開発の加速、が挙げられている。

²¹ 時事通信 2007年2月1日

表 11 ユドヨノ政権の基本政策アジェンダ

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ◎ 安全で平和なインドネシアの実現 ◎ 公正で民主的なインドネシアの実現 ◎ 繁栄するインドネシアの実現 <ul style="list-style-type: none"> i) 投資環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・ 雇用機会の改善と創出 ・ 投資環境の改善とビジネスの保証 ・ 民間部門の参加を通じたインフラ開発の加速 ii) マクロ経済の安定 iii) 貧困の解消と社会福祉の向上 |
|---|

出所：みずほ総合研究所『ユドヨノ政権化のインドネシア経済』2006年2月14日

インフラ開発を促進するため、2005年1月、インドネシア政府は「インフラサミット」を初開催した。同サミットでは、91の投資案件を内外投資家に紹介し民間投資を募ったが、2006年3月現在投資希望があったのは16件に留まっている。政府は低調なインフラへの投資を加速させるため、2006年2月、インフラ政策パッケージを策定した。

上記政策パッケージでは、●規定・行政手続き、認可制度の修正による投資環境改善、●インフラや石油・ガスなど戦略分野の事業制度見直し、●主に国内投資家を対象とした資金調達方法の改善—の3つの基本方針の下、156の詳細項目が挙げられた²²。新投資法の成立、税法改正、税関手続きの改善、PPP（Public Private Partnership：官民パートナーシップ）の進展等の行動計画が網羅されている²³。156項目のこのうち、92項目は2006年中に完了した。2007年に入り、残る64項目のうち18項目は現状に合わないため取り消されることとなり、残りは46項目となっている。

第二回インフラサミット開催は2005年11月に予定されていたが、輸送関連法案の国会審議の遅れや、投資取引や土地収用をめぐる問題などで2006年6月に延期され、さらに中東の投資希望者との協議などを行った結果さらに延長されることになったが、最終的には2006年11月1～3日、「インドネシア・インフラストラクチャー2006」として開催された。

第二回目は、第一回目サミットにおいて提示された事業の大半が実現していない現状を踏まえ、提示事業は十分準備が整っている以下の10件に限定された。いずれも2007年中の着工、2009年の完工が目標で、既に売却準備が整っている。下記10案件とは別に準備中の事業101件も紹介された。同会議には30カ国の企業・金融関係者ら1,200人が参加した。

同会議終了後、ジャカルタのスカルノハッタ空港とマンガライ駅を結ぶ鉄道事業（必要投資額9,000億ルピア）に、少なくとも内外10社が参加意欲を示していること、バンテン州タンゲラン県と西ジャワ州バンドン市の水道供給事業に外資3社が意欲を示していることが明らかになっている。また、世界銀行が最大10億USドルのインフラ支援を表明、日本の国際協力銀行も、日本のプロジェクト参加を条件として、最大10億USドルの支援が可能と表明した。ADBも同会議開催に先立ち、2006～09年の支援プ

²² 時事通信 2006年2月1日

²³ 日本貿易保険『インドネシアにおけるインフラプロジェクトをめぐる現状と今後の見通し』2006年7月7日

プログラムとして、インフラ分野中心に融資と贈与合わせ計 40 億 US ドルの支援を表明している。

インドネシアへのインフラ投資は 1997 年の金融危機以降抑えられたが、ユドヨノ政権では年間のインフラ投資額を現状の対 GDP 比 2% から同 5% 以上に引き上げることを目標に、05 年～09 年の累計投資額を 1,450 億米ドルと見積もっている。その大半は外資に頼らざるを得ないが、第二回インフラサミットのように焦点を絞った上で案件を提示し、同時に法制度の改正・整備に重点を置き、着実にインフラ整備を進めていくことが期待されている。

表 12 第二回インフラサミットにおける提示事業

事業名	投資額 (百万 US ドル)
中ジャワ石炭火力発電所 (2×600MW)	1,200
パスルアン発電事業 (1×500MW)	275
メダンークアラナムートゥビンティンギ高速道路 (60Km)	142
ソロークルトソノ高速道路 (165Km)	928
マルガギリークタパン間フェリーターミナル	97
トゥルック・ラモン港 (スラバヤ港拡張)	280
バンドン水道供給	26
ドゥマイ水道供給	44
タンゲラン水道供給	37
国家通信網事業 (光ファイバー網パラパ、全長 3 万キロ)	1,500

出典：国家開発計画庁 (Bappenas)

出所：時事通信 2006 年 11 月 1 日

(2) 経済特区

投資を呼び込むための手段として、インドネシア政府は国内 7 カ所で産業向けの経済特区設置を計画している。経済特区を計画しているのは、北スマトラ、バンテン、西ジャワ、中ジャワ、東ジャワ、南スラウェシ、東カリマンタンの 7 州の一部地域で、各経済特区では税率 10% の付加価値税免除、償却の迅速化、投資控除などの税務優遇措置を与える予定である。政府は同計画を迅速に進めるために経済特区チーム (KEKI) を新たに発足させた。経済特区の開発計画や条件などを策定することになる KEKI は、プディオノ調整相 (経済担当) が座長を務め、投資調整庁 (BKPM) のルトフィ長官が作業を統括する。

上記計画のモデル地区となっているのが、シンガポールとの共同プロジェクトとなっているリアウ諸島州のバタム島、ビントアン島、カリムン島である。同島は 2005 年 10 月から特別保税地域 (Bonded Zone Plus) としての扱いを受けており、島内における付加価値税の免除、輸入関税の限定的適用、島内での輸入物品の自由な移動などが認められるようになっている。

2006 年 6 月 25 日、シンガポールおよびインドネシア政府は上記 3 島をさらに「経済特区化」するための枠組み合意に調印した。企業進出と雇用創出に向けて投資手続きの簡素化、各インフラ構築、効率的な行政整備を進めるため、税関、金融、出入国面でも特別措置を図る。

経済特区の設立を見越し、シンガポール、マレーシア、オランダ、中国および英国からの16社が同地域での新規投資をすでに申請した。総投資額は2,854万USドル。業種はゴム・プラスチック製造、合金業、機械・家電業、繊維などである。このほかにも、金属・機械・電子機器と建設・不動産分野の外資5社が拡張投資（総投資額3,417万USドル）を申請した。木製家具分野の国内1社も新規投資を申請している。さらに、チュニジア、ナイジェリア、ナミビア、タンザニア、スーダンのアフリカ5カ国がバタム島の経済特区での投資に意欲を示している²⁴。バタム、ビンタン、カリムン3島の経済特区化に関しては、2006年末には法案作成も着手されており、準備は着々と進んでいる。

他の経済特区化候補地域については、2006年11月現在、北スマトラ州、東ジャワ州ボジョネゴロ県、南スラウェシ州の3地域有力候補となっているが、計画は順調には進んでいない。中ジャワ州については、設置条件となるインフラ整備促進が十分でないため経済特区化は困難であるとの意見も出ている²⁵。

1-3 2007年以降のインドネシア経済動向見通し

IMFは2007年のインドネシアの済成長率を6%と予想している。2007年も投資の大幅な回復は見込めず、政府目標達成は困難であるとした。インフレ抑制、金利低下など、全体的に好調を維持するが、これらを貧困・失業削減に結び付けるための投資が引き続き伸び悩むとの見方である。投資回復のためには、規制緩和や新投資法・改正税法の早期成立、法執行の強化、汚職撲滅など山積する課題の早期解決が不可欠であると指摘している²⁶。

また、日本のアジア経済研究所は、2007年のインドネシア経済は内需が回復するため、5.8%の成長となると予測している²⁷。インフレ圧力の後退や為替の安定化など背景に、2007年には利下げが進み、経済環境の改善を受け、前年伸び悩んだ消費や投資は回復に向かうとしている。政府消費は、貧困対策や災害復興、教育・福祉政策など公共サービスの改善を中心に、10%の伸びとなると予想している。懸念材料は、2006年に好調だった輸出が、米国や日本など先進国経済が若干減速し、輸出増のスピードが落ちることである。原油価格は、2006年中盤から安定してきており、さらなる燃料補助金削減が実施される可能性は低く、消費者物価上昇率は落ち着くものと見られている。

インドネシア政府の2004年～09年の中期開発計画では、下記のとおりマクロ経済指標に関する数値目標を示しており、最終的には7%を上回る経済成長率の達成を目標に掲げているが、その段階に至るまでの2006年時点では目標を大きく下回る5.6%成長、2007年の成長も上記のとおり6%後半にまで引き上げることは困難だと見られている。

²⁴ 時事通信 2006年11月10日

²⁵ 時事通信 2006年11月2日

²⁶ 時事通信 2007年1月5日

²⁷ アジア経済研究所 記者発表 2006年12月13日

表 13 中期開発計画におけるマクロ経済指標数値目標

項目	単位	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
実質GDP成長率	%	5.1	5.5	6.1	6.7	7.2	7.6
消費者物価上昇率	%	6.1	7.0	5.5	5.0	4.0	3.0
失業率	%	9.7	9.5	8.9	7.9	6.6	5.1
貿易収支	億USDドル	251	238	210	200	192	178
外貨準備高	億USDドル	363	368	360	356	352	359
財政収支対GDP比	%	▲ 1.1	▲ 0.7	▲ 0.6	▲ 0.3	0.0	0.3
公的債務残高対GDP比	%	53.9	48.0	43.9	39.5	35.4	31.8
対外債務残高	億USDドル	1,349	1,309	1,292	1,287	1,297	1,331

出典：インドネシア国家開発企画庁

出所：みずほ総合研究所『ユドヨノ政権下のインドネシア経済』

ユドヨノ大統領は政治、経済の指揮のみならず、就任直後から繰り返し大きな自然災害の対応にも追われてきた。まずは就任早々に直面した2004年12月のスマトラ島沖地震・津波、2005年3月には再度スマトラ島沖で大地震発生、同年4月はスマトラ島タラン山の火山活動が活発化し2万を超える住民が避難、2006年5月にはジョグジャカルタ・中部ジャワで発生した大地震、同年7月にもジャワ南西沖でマグニチュード7.2の大地震及び津波が発生、さらに、12月にはアチェ、北スマトラ両州で豪雨による大洪水発生、2007年に入ると今度は2月にジャカルタ首都圏の大雨による洪水被害が起きている。自然災害ではないが、2005年10月にバリ島ジンバラン及びクタにて発生した同時爆弾テロ事件にも対応しなければならなかった。また、鳥インフルエンザに対する対応も迫られている。

しかし現政権の進める汚職の抑制、財政構造の健全化、マクロ経済の健全化は結果が出始めており、上記の災害の対応に対するユドヨノ大統領への批判はあまり聞かれない。経済運営の結果が評価され、2006年5月にはムーディーズ、同年7月にはスタンダード&プアーズ、同年9月には日本格付け研究所、2007年1月には有力格付け機関フィッチ・レーティングスがそれぞれインドネシアの国債格付けを上げている。

ユドヨノ政権は更なる投資環境の改善を進め、投資の本格回復と高成長への復帰の期待に応え、成長を加速させることが期待されている。

2 インドネシア海運業の現状

2-1 大統領指令の発令とその背景

インドネシアは 17,000 を越える島々から 540 万平方キロメートル超の海域に広がる世界最大の群島国で、その海岸線は前兆 8 万 1,000 キロメートルに及び、カナダについて世界で 2 番目に長い。これらの島々の中の貨客輸送手段として、内航海運はインドネシアにとって非常に重要である。

しかし、インドネシアの海上輸送の多くは外国の船会社によって担われているのが現状である。海運総局(Directorate General of Sea Communications)の資料によると、2005 年のインドネシアの内航貨物 2 億 633 万トンのうち、インドネシア籍船が輸送した貨物は 1 億 1,445 万トンで全体の 55.5%に過ぎない。

表 14 インドネシアの内航貨物量の推移とインドネシア籍船・外国籍船のシェア

単位：100 万トン、%

種 別	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年
インドネシア籍船輸送の貨物	80.63	89.95	77.23	90.72	93.51	114.45
全体に占める割合	53.0%	60.0%	53.8%	53.2%	52.7%	55.5%
外国籍船輸送の貨物量	71.47	59.99	66.22	79.80	83.83	91.88
全体に占める割合	47.0%	40.0%	46.2%	46.8%	47.3%	44.5%
合 計	152.10	149.97	143.45	170.52	177.34	206.33

出所：海運総局

単位：%

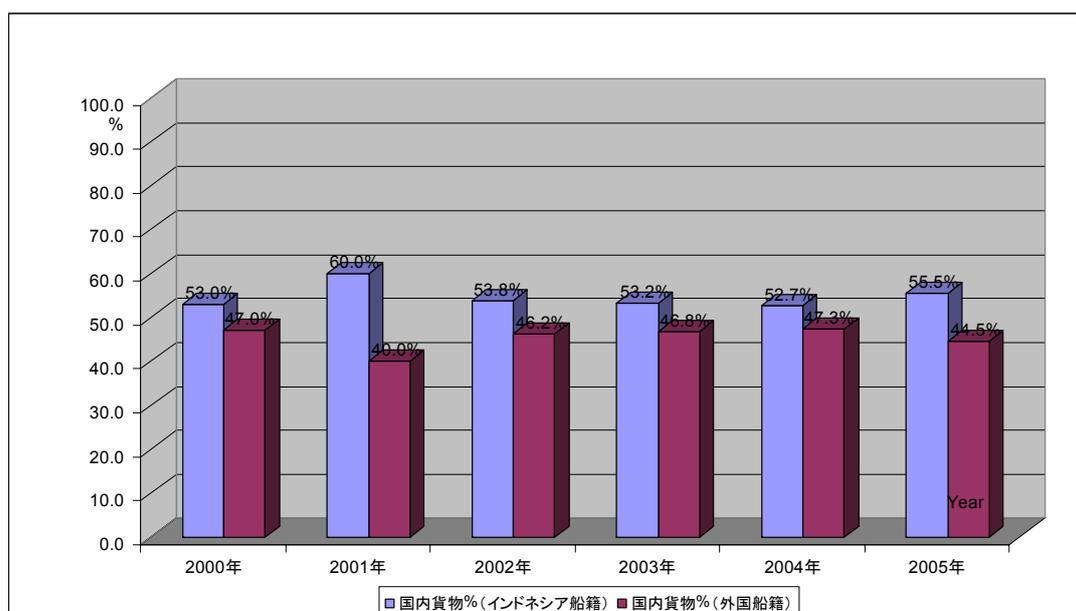


図 4 インドネシア籍船・外国籍船による内航貨物の輸送割合

出所：海運総局

一方、外航貨物にいたってはインドネシア籍船が輸送する貨物の割合は、2002年の1.9%から徐々に上向いているものの、2005年の貨物量全体の4億9,297万トンの5.1%となっている。

単位：%

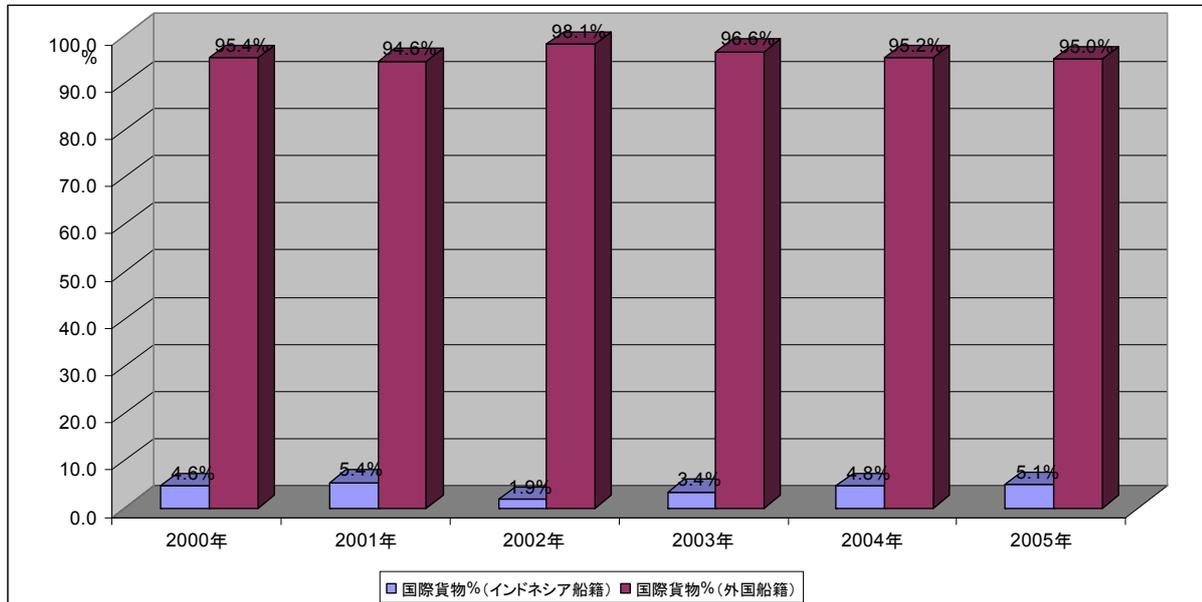


図 5 インドネシア籍船・外国籍船の外航貨物の輸送割合

出所：海運総局

現在、このようにインドネシアの内航・外航輸送の多くを外国籍船が占めている理由の1つには1980年代の規制緩和がある。インドネシア政府は1987-88年に海運業の規制緩和を行い外航貨物輸送が外国企業に開放した。当時、インドネシアの海運企業は、貨物のコンテナ化に取り組みはじめたばかりであったが、そこへ、外国企業の参入により競争が激化し、運賃が低下。すでにコンテナの設備を有していた外資海運会社がシェアを伸ばしていくことになった。報道によると、インドネシア籍船が外国貨物輸送に占める割合は1980年代には、20%ほどであったが、1998年時点では、3%にまで減少した²⁸。また、内航輸送についても、1992年のインドネシア海運法第12号によると、国内諸島間の輸送はカボタージュ原則に則るものとなっているが、インドネシア海運会社の船舶保有量が充分でないため、多くの外国籍船が国内貨物を輸送しており、インドネシア籍船が占める割合は1998年時点で既に54%²⁹と、内航輸送にも関わらず半分近くを占めるのみになった。

規制緩和の他にも、政府による老朽船スクラップ政策³⁰、船舶購入向け資金調達の間

²⁸ Lloyd's List International 1998年8月17日掲載

²⁹ Lloyd's List International 1998年10月30日掲載

³⁰ インドネシア政府は1984年に、30年以上の老朽船は1984年5月1日より、25年以上のものは1985年1月より貨物輸送運航を禁止した。政府は老朽船の交換を試みたが、資金調達難もあり、需要のすべてを満たすことはできなかった。1999年8月10日付けLloyd's Listによると、この政策によりインドネシアの海運業界は大きな打撃を受け、多くのインドネシアの船会社が倒産に陥った。

題³¹など、インドネシアの海運業界を取り巻く環境は 1980 年代以降、悪化していった。

さらに、インドネシアの海運会社は少数の船舶しか所有していない零細企業が多く、船舶を購入するための資金調達が困難である。ASEAN SHIPPING DIRECTORY (2004-2005 年版)に掲載されているインドネシア船主協会の会員企業を所有船舶数別にみると、1 隻しか所有していない企業が 841 社と全体 (1014 社) の 82% を占めている。また 10 籍以上の船舶を所有している企業は 74 社で全体の 7% を占めるに過ぎない。

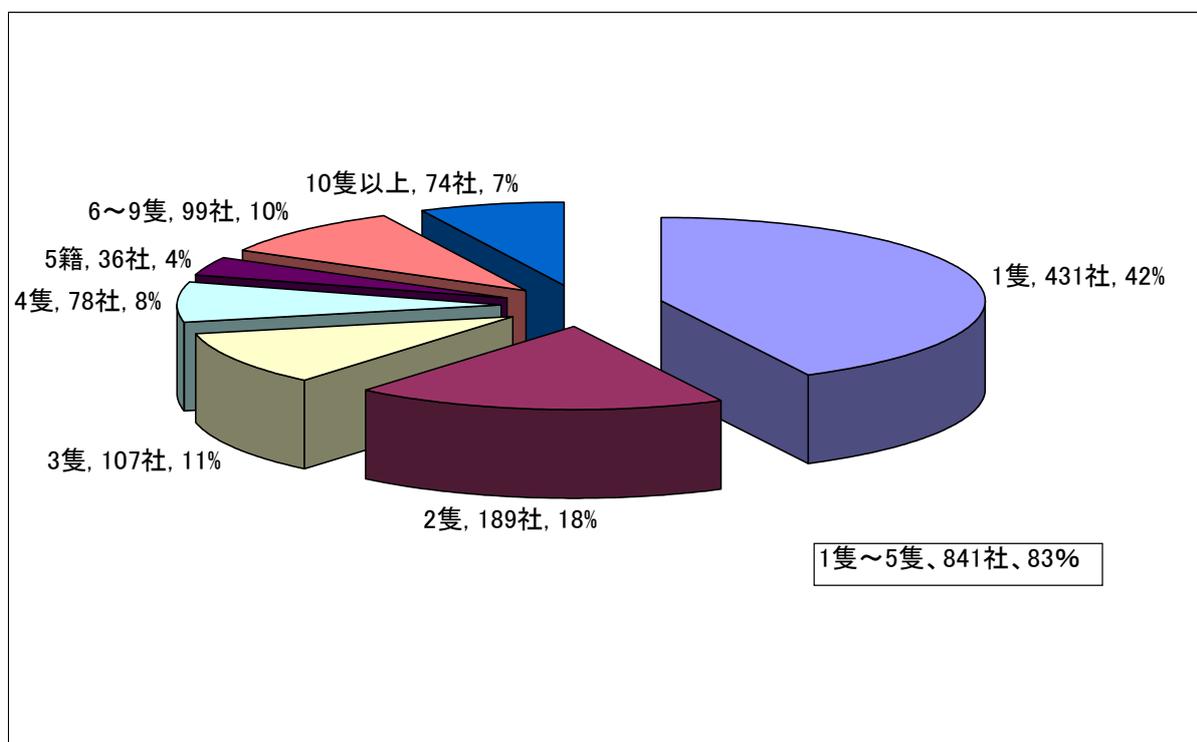


図 6 インドネシア船主協会会員の所有船舶数別内訳

出所：ASEAN SHIPPING DIRECTORY 2004-2005 年版より作成

こうした状況を踏まえ、インドネシア政府は JICA の協力を得て 2002 年から 2004 年に自国の内航海運業の育成に関する調査を行った。内航海運業の育成にあたっては、カボタージュ規制の強化が必須となる。そのため、インドネシア政府は 2005 年 3 月に大統領指令第 5 号を発令した。大統領指令第 5 号の全文は以下のとおり。

国内海運産業強化に関するインドネシア共和国大統領指令 2005 年第 5 号³²

国内海運産業の強化政策の実施を最大化する目的で、以下の者に対し：

1. 経済担当調整大臣
2. 国家開発計画担当国務大臣／国家開発計画庁長官
3. 運輸大臣

³¹ インドネシアの銀行は、船舶ファイナンスに対する知識が乏しく、また不動産などの利回りのいい案件に融資を優先させた。また、外資の銀行は、船舶建造の納期が遅れるケースが多かったため、徐々に船舶購入への融資をしなくなった。また、インドネシア国内の金利は高く、資金調達は容易ではなかった。

³² 時事通信 2005 年 4 月 8 日

4. 財務大臣
5. 内務大臣
6. 産業大臣
7. 貿易大臣
8. 林業大臣
9. 国家教育大臣
10. エネルギー・鉱物大臣
11. 海洋・水産大臣
12. 国営企業担当国務大臣
13. 協同組合・中小企業担当国務大臣
14. 全国の州知事／県知事／市長

以下の内容を指示する：

第1に、カボタージ原則を適切に適用し、国内海運業を強化するため、以下の通り各自の職務、機能、権限に沿って政策を発表し、必要な措置を取ること。

1. 商業：

- a. 国内の港湾間における海運積載物は本大統領指令の施行後、可及的速やかにインドネシア国旗掲揚船舶により輸送され、国内海運会社により操業されなくてはならない。
- b. 調達および／または輸送の費用が国家予算／地方予算により負担される輸入物品は、政府の財／サービス調達に関する法令に注意した上で、国内海運会社により操業される船舶を用いなくてはならない。
- c. 財の所有者と国内海運会社の間で長期輸送契約による提携が実現されるよう推進する。

2. 財務：

a. 税務：

- 1) 現行の税務規定に沿い、国内海運業と船舶業に付与される既存の諸政策の実施方法を再編する。
- 2) 国内海運業と船舶業の成長・発展を促進する税制を完全化する。これには、インドネシア国旗掲揚船舶に輸送され、国内海運会社により操業される輸出積載物所有者に対する優遇措置を含む。
- 3) 既に優遇措置を得た国内海運会社と国内造船会社がその後、事業分野以外で投資を行った場合は、ペナルティに関する規定を厳しく適用する。

b. 金融機関：

- 1) 国内銀行業界が国内海運産業の発展のための資金拠出において積極的な役割を担うよう、推進する。
- 2) 特に国内海運産業の開発向け資金拠出分野で活動するノンバンク金融機関を開発する。
- 3) 国内船舶業界の発展実現を促進する資金拠出スキームを開発する。

c. 保険：

- 1) 特定の種類・寸法・耐用年数を持ち、国内海運会社が保有および／または操業する全ての船舶、および／または国内外で購入または製造された全ての中古／新規船舶には、

少なくとも船殻及び機械(Hull and Machinerics)の保険を掛けなくてはならない。

2) 国内または国外で操業する国内海運会社によって輸送される積載物／財には、保険を掛けなくてはならない。

3) 船舶保険分野で活動する国内保険会社が国際船舶保険の保有能力基準を順守するよう推進する政策を策定する。

3. 輸送：

a. 海運：

1) 本大統領指令の施行後、可及的速やかに国内海運の実施を編成し、国内海運は全てインドネシア国旗掲揚船舶が担うこととする。

2) 常に秩序立った運航を行っている船舶に対して、停泊の優先、港湾サービス料、燃料の調達料の軽減などを通じた優遇措置を付与することで、運航路網を再編成する。

3) 船舶旗を外国旗からインドネシア国旗に交換するプロセスを再編成する。

4) 海上先取特権および船舶抵当権に関する国際条約 (Maritime Liens and Mortgages 1993) の批准を迅速化すると共に、海上先取特権および船舶抵当権に関する法案の準備を完了する。

5) 船舶だ捕 (Arrest of Ship) に関する国際条約の批准を迅速化すると共に、国内状況に即した船舶だ捕に関する法案の準備を完了する。

6) 資金抛出の便宜、船舶・人材・事業管理の質向上、国内海運向けの港湾インフラと施設建設など、国内海運の発展を支援する。

7) 積載物・船舶容積情報フォーラム (IMRK) の設置を迅速化し、既存船舶の積載物と船舶容積を、透明性を持って把握可能とする。

b. 港湾：

1) 効果的で効率的なサービスを付与するため、港湾実行業務を再編成する。

2) 外国貿易受け入れ港と越境機能を持つ港を再編成する。

3) 最大限のサービス水準を達成するため、港湾インフラおよび施設を開発する。

4) 港湾管理を開発することで段階的・選択的に調整者と管理者の機能を分割させ、同一港湾内でのターミナル間、および港湾間のサービス競争を可能とする。

5) サービス業務のない活動に対する港湾サービス料金の賦課を廃止する。

6) 港湾サービスを向上させるため船舶・財・乗客のサービス管理システムと方法を再編成する。

4. 産業：

a. 国内造船業を含む大企業および中小企業、協同組合の造船産業の成長と発展を推進するため、特に以下の方法をとる：

1) 造船産業の設計、研究、開発センターを開発する。

2) 船舶の標準化と部品を開発する。

3) 船舶の原料および部品産業を開発する。

4) 国内で船舶の製造および／または修理を行い、および／またはオフセット生産スキームを通じて外国から船舶を調達する国内海運会社に対して、優遇措置を付与する。

b. 国家予算／地方予算で調達費用が負担される船舶の建造は、政府の財／サービス調達に関する法令に注意した上で、国内造船会社により行われなくてはならない。

c. bで意味する船舶への資金拠出で、船舶が外国からのものである場合、船舶の建造は最大限に地元物品を使用し、技術移転を行うこととする。

d. 国家予算／地方予算で費用が負担される船舶のメンテナンスおよび修理は、政府の財／サービスに関する法令に注意した上で、国内造船会社により行われなくてはならない。

5. エネルギーと鉱物資源：

インドネシア国旗掲揚船舶を操業し、国内で海運活動を行う国内海運会社に対して、航路と運航日数に則って石油燃料の供給を保証する。

6. 教育および研修：

a. 地方政府および民間が、国際海事機構(IMO)の基準を満たした船員の教育と研修センターを開発するよう推進する。

b. IMOの基準を満たした船員を育成するため、教育機関と船員サービス利用者との協力を発展させる。

第2に、経済担当調整大臣は、本大統領指令の実施を調整し、定期的に大統領に報告すること。

第3に、本大統領指令が十全な責任と共に実施されるよう、実施結果は定期的に大統領に報告すること。

本大統領指令は、発布日から施行する。

ジャカルタにおいて発布

2005年3月28日

2-2 大統領指令の発令後の動き

(1) カボタージュ規定の細則

大統領指令第5号の発令を受けて、この内容の実施に関する大臣規定が発布されている。2006年7月5日付け時事通信 2006年7月5日付けによれば、大統領指令第5号の発令後1年間で大統領規定1つ、運輸省規定4つ、大臣合同規定1つ、エネルギー・鉱物省規定1つが交付されている。これらのすべての詳細情報は入手することはできなかったが、運輸省規定4つのうち1つは、2005年11月18日に交付された内航貨物輸送におけるインドネシア籍船の利用義務を定めた運輸省指令第71号である。第71号では一般貨物、肥料、セメント、米、木材などは即日からインドネシア籍船で輸送することを義務付け、石炭、パームオイル、鉱物、穀物、農産物、生鮮野菜・果実・魚などはインドネシア籍船が手配できる場合はそれを使うことを義務付け、また2011年までに段階的に外国籍船の利用を廃止することを定めている。その概要は以下のとおり³³。

・内航貨物はインドネシアの船会社、特別海運輸送提供者³⁴、中小船会社が所有

³³ 2006年4月24日付け海運総局資料より

³⁴ インドネシアにおける特別海運(Special Shipping)を定義は、自社の海運以外の主要事業のために自社で海運輸送を行うことを指す。すなわち、自社で使う原材料、設備などを自社で輸送することを指し、主に林業、観光業、工業、漁業、救助、海底浚渫作業、調査、教育、トレーニングおよびその他の社会的サービスを指す(JICA Study on the Development of Domestic Sea Transportation and Maritime Industry in the Republic of Indonesia (STRAMINDO)最終報告書より)

するインドネシア籍船によって輸送するものとする。

- ・インドネシア籍船によって輸送される内航貨物とは、次のものを指す
 - i. 石油及び天然ガス
 - ii. 一般貨物
 - iii. 石炭
 - iv. 木材
 - v. 米
 - vi. パームオイル
 - vii. 肥料
 - viii. セメント
 - ix. 鉱物（金属鉱物、非金属鉱物、第3種鉱物³⁵）
 - x. その他の穀物
 - xi. 液体その他の化学品
 - xii. 農作物
 - xiii. 野菜、果実、魚（生鮮品）
 - xiv. 石油天然ガス産業に使用するもの
- ・具体的には次のような品目を含む。

No	貨物の種別	含まれる貨物
1	石油及び天然ガス	原油、コンデンセート、燃料、ガス/LNG/LPG、アスファルト、その他液体の石油製品
2	一般貨物	繊維および繊維製品、家具、包装された食用油、手工芸品、機械、エレクトロニクス製品、ゴム製品、鉄鋼およびその他の金属製品、加工放送食品および飲料、パルプおよび紙製品、車両、タバコ、茶、砂糖、塩、その他の製品
3	石炭	すべての石炭鉱物製品
4	木材	材木、製材、木材製品原料（例；合板など）、その他の木材製品（ラタン、松やに、など）、木材チップ
5	米	すべての種類の米
6	パームオイル	パームオイル、ココナッツオイル
7	肥料	すべての種類の肥料
8	セメント	すべての種類のセメント

³⁵ 石灰岩、粘土などの戦略的物資でない鉱物を指す。（www.usembassyjakarta.org より）

- ・上記に述べる内航貨物をインドネシア籍船で輸送することを義務付ける時期は以下のとおりとする。

コンテナ貨物およびコンテナ以外の一般貨物、木材、セメント、肥料、米	本指令発効と同時
パームオイル、鉱物、その他の作物、野菜・魚などの生鮮品	遅くとも 2008 年 1 月 1 日までに導入
液体及びその他の化学品および農作物	遅くとも 2009 年 1 月 1 日までに導入
石油天然ガス、石炭	遅くとも 2010 年 1 月 1 日までに導入
石油天然ガス産業に使用するもの	遅くとも 2011 年 1 月 1 日までに導入

ただし、インドネシア籍船が手配できる場合は、上記の導入前の期日でもインドネシア籍船を利用する。

さらに、同指令では違反した場合はライセンスを剥奪するとし、2005 年 11 月 18 日同指令を発効するとしている。

(2) その他の動き

報道や海運総局の資料によると、上述の内航貨物輸送におけるインドネシア籍船の利用義務を定めた運輸省指令第 71 号以外に、次のような規定が交付、あるいは検討されている。

発効済み (2006 年 4 月現在)

- ・海運会社が徴収している港湾サービス料(Terminal Handling Charge : THC)を、2005 年 11 月 1 日から 20 フィートコンテナあたり 150 米ドルから 95 米ドルへ、40 フィートコンテナあたり 230 米ドルから 145 米ドルへ引き下げることを発表³⁶。

法案作成済み (2006 年 4 月現在)

- ・インドネシア籍船はインドネシア船級協会で船級を取得することを義務付け
- ・船舶調達システムと手続きおよび船籍の変更と利用に関する簡素化についての規定

業界関係者と協議中 (2006 年 4 月現在)

- ・貨物および船員情報フォーラムの設置に関する運輸省と貿易省の共同規定
- ・政府が輸入する貨物の国内海運会社による輸送に関する運輸省と貿易省の共同規定
- ・荷主と国内海運会社との長期輸送契約に関する運輸省と貿易省の共同規定
- ・インドネシア港湾会社(Ind. PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia)が運営する従来の船渠(Conventional dock)におけるコンテナの積荷・揚荷に関わるサービス料金の決定メカニズムとガイドラインに関する運輸省規定
- ・港湾オフィス技術導入ユニット(Port Office Technical Implementation Unit (Ind. UPT Kantor Pelabuhan))におけるコンテナの積荷・揚荷に関わるサービスの手続き

³⁶ THC は海運会社が港湾サービスのコスト回収のために徴収しているもので、他国でも徴収されているが、インドネシアは港湾効率が悪いと、近隣諸国よりも高く海運会社が設定しており、輸入業者はその廃止を求めている。ただしこの措置は一時的なもので、アーンストヤングに委託している THC の妥当な金額の調査結果を待って最終決定することになっている。(2006 年 11 月 27 日付け時事通信など)

とシステムに関する運輸省規定

- ・国際貿易に開放する港湾の決定に関する運輸省、貿易省、財務省、国内産業省の共同規定³⁷
- ・公共サービス向けの港湾施設開発に関する運輸省規定
- ・中小海運会社の発展に関する協同組合中小企業省、運輸省の共同規定

また、大統領指令第 5 条の発令後、次の国際条約の批准がすすんでいる。

- ① 海上先取取得権及び船舶抵当権に関する国際条約(Maritime Liens and Mortgages 1993)の批准と法制度化
- ② 船舶だ捕に関する国際条約(International convention on Arrest of Ship 1999)の批准書素案と船舶だ捕法案の策定

2-3 大統領指令の発令のインパクト

大統領指令第 5 条の発令直後、インドネシア船主協会(INSA)では翌年 2006 年にはインドネシア籍船が輸出貨物輸送の 10%を占め、2020 年までに 30%を占めるようになると、インドネシア海運業界の大幅な飛躍を期待していた。しかし、2006 年のデータはまだ発表されていないが、2005 年にインドネシア籍船が輸送した内航貨物は全体の 55.5%と、前年の 52.7%からの微増にとどまった。外航貨物についても 4.8%から 5.1%と微増である。微増にとどまっている背景について、INSA は、省庁間の連携の悪さ、政府によるカボタージュ制度の運用が不徹底であること、政府が金融業界向けに船舶の資金調達を後押しするように働きかけていないこと、などがカボタージュ制度の効果があまりあがっていない背景だと³⁸不満の声を上げている。

また、海運総局によると、インドネシア籍船の数は 2006 年 3 月 1 日現在で 6,791 隻となっており、前年の 6,041 隻と比べて 12.4%増となり³⁹、大統領指令以降、登録船舶数は増加している。しかし、増加した船の多くは外国海運会社が所有しているものも多く、内航輸送に従事するためにインドネシア籍に移しただけだという指摘もある⁴⁰。

一方、大統領指令を受け、資金調達力のある大手海運会社では、次々と船舶調達計画を発表している。

³⁷ 報道によれば外国籍船が入港できる港湾の数を、現状の一般港 141 ヶ所、特別港 600 港から、25 港に限定することで運輸省は検討中。2006 年 2 月 13 日 Asia Pulse

³⁸ Asia Pulse 2006 年 9 月 20 日

³⁹ Jakarta Post 2006 年 3 月 29 日、Asia Pulse 2006 年 3 月 16 日

⁴⁰ Jakarta Post 2006 年 3 月 29 日

表 15 海運会社などの船舶調達計画の発表

会社名	購入船舶	出典
ARPENI PRATAMA OCEAN LINE	2006 年内に船舶 28 隻を購入する方針を発表。投資総額は 1 億 3200 万ドル。これには 1~4 隻の乾バルク船、2 隻の一般貨物船、1~3 隻の浮クレーン船(floating crane ship)、10 隻のタグボートなどが含まれる。 海運大手アルペニ・プラタマ・オーシャン・ラインは 2006 年に 1 億 2,900 万米ドルを投じて 8 隻の中古船を購入することを発表した。購入船舶の総重量は 50 万 DWT の見込み。同社は石炭輸送の分野に特に強く、購入船舶もその多くが乾バルク船となる。購入資金は 40% は自己資金で、60% は新たに資金調達する。	2006/5/19 時事通信 2006/7/5 Asia Pulse 2006/5/19 AFX Asia 2006/2/13 Lloyds List
BERLIAN LAJU	2009 年までに、4 億 5,000 万~5 億ドルを投じ、船舶 15 隻を追加する予定であることを発表。一方、タンカー 3 隻をシンガポールのファースト・シップ・リース社に売却する。売却価格は 1 隻当たり 4,500 万ドルで、総額 1 億 3,500 万ドル。2006 年 9 月中に取引を完了する。なお、同社は売却後、ファースト・シップ・リース社から売却した船舶をリースしている。	2006/9/12 時事通信 証券会社アナリストレポート
HUMPUSS INTERMODA TRANSPORTASI	海運大手ハンプスは 2006 年 3 月から 4 月にかけて、7000 万米ドルを当時に 10 隻の新造船を調達する計画を発表した。LNG タンカー、タグボート、バージなどが含まれる。	2005/12/22 Asia Pulse
PELAYARANI NASIONAL INDONESIA	インドネシア国営海運会社ペルニ社(Pelayarani Nasional Indonesia)は 1,780 億ルピア(1,980 万米ドル)を投じて客船を多目的船に改造することを発表した。	2006/4/28 Asia Pulse
PELINDO III	国営 1,200 億ルピア(1,330 万米ドル)を投じて 2006 年末までにタグボートや引船(pilot ship)を調達することを発表。3,000 万ルピアのタグボートは 2006 年 6 月に納入。	2006/6/1 時事通信 2006/6/1 Asia Pulse
PERTAMINA	国営石油会社プルタミナは 8 隻の新造船の入札を行う予定があることを発表した。5000 立方メートルの LPG キャリア 2 隻、17,500DWT と 30,000DWT のプロダクトタンカーを 2 隻ずつ、85,000DWT のアフラマックス石油タンカー 2 隻を調達する。 国営造船 2 社とタンカー 3 隻の建造契約(総額 8182 万ドル)を締結した。タンカーは 2009 年に完成の予定。さらに同社は 5 隻のタンカーを発注する計画。これらは主に液化石油ガス輸送向けで、発注先は外国中心となる見込み。	2005/12/20 Lloyd's List 2007/2/8 時事通信

会社名	購入船舶	出典
RIG TENDERS INDONESIA	2006 年内に船舶 27 隻を購入することを明らかにした。投資額は 5480 万ドルで、外国銀行からの融資と社内資金で調達する。船舶は同社株 80.54% を保有するマレーシア海運大手のスコミ・マリーン、提携会社のバトゥア・アバディ・ラインなどから購入する。リグの保有船舶数は 65 隻に増える。新たに購入する船舶は、カリマンタンの鉱業地域からの石炭輸送に利用する。	2006/6/6 時事通信
SAMUDERA INDONESIA	5,000 万米ドル以上を投じてコンテナ 2 隻を購入する計画を発表。コンテナ船の輸送能力は 1,500 T E U s で、2007 年のコンテナ取扱量は前年比 276% 増の 17 万 3,000 ユニット達成を目指す。2007 年に 2 億ドルを投じて L N G タンカー 2 隻購入することを発表。タンカー 2 隻の輸送能力は 14 万 5,000 D W T。英石油大手 B P が主導するタングー・ガス事業（西イリアンジャヤ州）で生産される L N G を、インドと中国向けに 20 年間輸送（契約総額 8 億 5 0 0 0 万ドル）する。来年末の建造完了、2 0 0 8 年の運航開始を目標としている。タンカーは日本で建造される予定。	2007/1/22 時事通信 2006/9/20 時事通信

出所：報道記事などより作成

3 海運会社アンケートと主要企業

3-1 海運会社アンケート

本調査では、具体的な各社の船舶需要を考察するため、インドネシアの海運会社にアンケートを実施した。前述のようにインドネシアには 1,000 社を超える海運会社が存在するが、その多くは保有船舶数の少ない零細企業である。そこで、インドネシア船主協会の協力を得て、大手と考えられる 33 社をリストアップしてもらい、訪問アンケートあるいは電話アンケートを試みた。その結果、33 社中 15 社から回答を得ることができた。また、国営石油会社プルタミナの子会社のプルタミナ・ SHIPPING にもアンケートを実施することができた。アンケートを試みた企業のリストおよび回答企業は以下の通りである。

表 16 アンケートアプローチ先企業と回答企業一覧

No	会社名	インタビュー回答
1	ADMIRAL LINES	○
2	AMASNUSA PERSADA	○
3	ANDHIKA LINES	○
4	AQUARIA SHIPPING LTD	
5	ARMADA BUMI PRATIWI LINES	○
6	ARPENI PRATAMA OCEAN LINE tbk	○
7	BARUNA RAYA LOGISTIC INC	○
8	BERLIAN LAJU TANKER, Tbk	○
9	BUMI LAUT SHIPPING CORP.	
10	DJAKARTA LLOYD	○
11	GESURI LLOYD	○
12	GURITA LINTAS SAMUDERA	
13	HUMPUSS INTERMODA TRANSPORTASI Tbk	○
14	JAYAKUSUMA PERDANA LINE	
15	KARANA LINES	
16	MASKAPAI PELAYARAN PULAU LAUT`	
17	MARATUS	
18	MUTIARA NUSA ANTAR SAMUDERA LINES	
19	PARNARAYA NUSANTARA	
20	PELAYARAN BEHTERA ADHIGUNA	○
21	PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PELNI)	
22	PELAYARAN TEMPURAN EMAS TBK	○
23	PERTAMINA DIT. HILIR BID. PERKAPALAN (PERSERO)	
24	PRIMA VISTA	
25	RIG TENDERS INDONESIA Tbk	○
26	RIMBA SEGARA LINES	
27	SAMUDERA INDONESIA Tbk	○
28	SUDJACA TANKER	
29	TAHTA BAHTERA	
30	TANJUNG GLORY SHIPPING	
31	TARUNA CIPTA KENCANA	
32	TONASA LINES	
33	TRIKORA LLOYD	

以下、アンケート結果の分析を概説する。

(1) 事業内容

回答企業 16 社のうち、船主、用船主、オペレーターのすべての事業に従事している企業は 9 社と最も多く、続いて船主・オペレーターの事業を行っている企業が 5 社、用船主・オペレーター企業が 2 社であった。また、船主、用船主、オペレーター以外の事業も併せて行っている企業も 10 社あり、その内容は船社代理店、荷役、仲介業務などが挙げられた。中にはコンテナターミナルオペレーションを行っている企業もあった。

(2) 資本金

インドネシアでは上場企業以外は資本金や売上高などの財務情報を公開していない。回答企業 16 社のうち上場企業が 5 社あり、それら 5 社の資本金をみると 1,000 万米ドルから 8,000 万米ドル超となっている。

表 17 回答企業のうち上場企業の資本金

単位：100 万ルピア、100 万米ドル、100 万 S ドル

会社名	資本金	米ドル換算 (1US\$ = 9050 ルピア)
PR Arpeni Pratama Ocean line Tbk	7,496 億 5,100 万ルピア	約 8,283 万米ドル
PT Berlian Laju Tanker Tbk	2,598 億 2,600 万ルピア	約 2,871 万米ドル
PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	2,250 億ルピア	約 2,486 万米ドル
PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk	1,240 億 2,500 万ルピア	約 1,370 万米ドル
PT. Samudera Shipping services	4,500 万 S ドル	約 2,673 万米ドル

出所：各社アニュアルレポートより

(3) 売上高

上述のとおり、上場企業以外、売上情報は公開していない。上場企業 5 社の売り上げは下記の通りである。

表 18 アンケート回答企業の資本金

会社名	売上高			2005年の対前 年比伸び率
	2003年	2004年	2005年	
PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk	5,971億4,700 万ルピア	8,458億6,700 万ルピア	1兆1,679億 3,800万ルピア	97%
PT Berlian Laju Tanker Tbk	9,698億6,600 万ルピア	1兆3,514億 3,300万ルピア	2兆6,171億 9,200万ルピア	170%
PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	—	7,119億6,000 万ルピア	8,163億4,500 万ルピア	15%
PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk	1,794億ルピア	3,656億5,000 万ルピア	6,257億8,000 万ルピア	249%
PT Samudera Shipping Services	5億500万Sド ル	5億9,600万S ドル	6億8,000万S ドル	35%

出所：各社アニュアルレポート

(4) 企業体

16社中14社は地場企業で残りは1社(PT Arpeni)が外資との合弁(ただし外資保有率は5%)、もう1社PT Rig Tender IndonesiaはマレーシアのScomi社の子会社となっている。

(5) 設立年

回答企業16社は1959年から1987年の間に設立されている。

(6) 従業員数

16社中11社から回答があったが、20人から数百人、1000人まで回答内容は多岐にわたっている。

(7) 所有/運営船舶数および所有/チャーター状況

所有/運営船舶数はプルタミナ・ SHIPPINGの137隻が最高で最も少ないものはAdmiral Lines, Amasnusa Persadaの2隻である。また、154隻中118隻をチャーターしている Pertamina Shipping、所有とチャーターが約半々となって Samudera Shipping Servicesを除き、全体としては所有船舶の比率が多くなっている。

表 19 回答企業の所有運営船舶数および所有/チャーター状況

会社名	所有/運航船舶数	所有/チャーター
PT Admiral Lines	2	すべて所有
PT Amasnusa Persada	2	すべて所有
Andhika	2(所有) 2 or 3 (オペレーション)	2 隻所有、それ以外はチャーター
Armada Bumi Pratiwi Lines	19	すべて所有
PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk	58	すべて所有
PT Baruna Raya Logistics Inc	3	旅客船は所有
PT Berlian Laju Tanker	61	48 隻所有、そのほか 2 隻チャーター、11 隻契約(Contracted)
PT Djakarta Lloyd	14	政府所有(同社は国営海運会社である)
PT Gesuri Lloyd	1	チャーター
PT Gurita Lintas Samudera	18 及びタグおよびバージを5セット (2007 年 2 月に貨物船 1 隻が納入される予定)	すべて所有
PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	43	36 隻所有、7 隻チャーター
PT Pelayaran Behtera Adhiguna	6	5 隻所有、1 隻チャーター
PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk	24	すべてチャーター
Pertamina Shipping	154	36 隻所有、118 隻チャーター
PT Rig Tenders Indonesia Tbk	65	すべて所有
PT. Samudera Shipping services	55	27 隻所有、26 隻チャーター

註：水色のハイライトは上場企業、以下同じ

(8) 所有/運営船舶内訳

回答企業の所有船舶の内訳をみると、石油タンカーが最も多く 182 隻となっているが、これは国営石油会社プルタミナの子会社、プルタミナ・ SHIPPING の所有石油タンカー 154 隻が含まれるからである。次に多いのはコンテナ船で 69 隻であるが、これには Samudera Shipping がチャーターしている 26 隻が含まれる。

表 20 インタビュー回答企業の所有/運航船舶内訳

会社名	所有/運航船舶タイプ									
	石油タンカー	ケミカルタンカー	一般貨物	コンテナ船	客船	タグボート	漁船	レジャーボート	バージ	その他
PT Admiral Lines			2隻							
PT Amasnusa Persada				2隻						
ANDHIKA	1隻		1隻							バルクキャリア3隻
Armada Bumi Pratiwi Lines	14隻 最大30,000 dwt	5隻 最大4,400 dwt 最小1,100 dwt								
PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk	4隻	LPG船-1隻	5隻							
PT Baruna Raya Logistics Inc					1隻					ユーティリティー船1隻、Ro-Ro船1隻
PT Berlian Laju Tanker Tbk	9隻	32隻								ガスタンカー4隻、石油プロダクトタンカー5隻、他に契約船が11隻
PT Djakarta Lloyd				14隻						
PT Gesuri Lloyd										多目的船1隻
PT Gurita Lintas Samudera			18隻			タグボートとバージを5セット				
PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	7隻 最大37,087 dwt 最小3,565 dwt	7隻 最大5,500 dwt 最小1,329 dwt				14隻 最大231 GT 最小119 GT			15隻 最大3,139 GT 最小1,351 GT	
PT Pelayaran Bahtera Adhiguna			3隻						2隻	バルクキャリア1隻
PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk				24隻 最大1,173 TEUS 最小191 TEUS						
Pertamina Shipping	LNG船を含め154隻 最大300,000 dwt 最小1,500 dwt									
PT Rig Tenders Indonesia Tbk										オフショア船40隻、タグボートとバージ25セット
PT Samudera Shipping services	2隻 2隻とも 17,726DWT	10隻 最大 11,277DWT 最小2,781DWT		29隻 (チャーター26隻、所有3隻) 最大1,560TEUS 最小115TEUS 子会社Foremost Maritime所有分4隻						オイルバージ1隻、油井サービスボート1隻、アンカーハンドリングボート1隻、ガスキャリア2隻、石炭運搬船5隻

出所：アンケート回答結果および各社ウェブサイトから作成

なお、所有船舶のリストについては、上場企業 5 社を含め 13 社について情報を収集した。各社の所有船舶リストは別添 1～8 を参照のこと。

(9) 船舶調達先国

船舶建造国について複数回答で聞いたところ、最も多いのは日本で 11 社であった。回答企業の 69% が日本から船舶を調達していることになる。続いてインドネシア国内が 7 社、欧州 6 社となっている。

表 21 回答企業の船舶調達先国

国	回答企業数
日本	11
インドネシア	7
欧州	6
中国	4
韓国	4
シンガポール	3
北米	2
マレーシア	1
その他	3

(10) 中古船・新造船別

所有運航船舶を中古船で購入したか新造船で購入したか聞いたところ、回答企業のうち 8 社が「両方」と応えた。新造船のみを使っている企業は 3 社、中古船のみを使っている企業は 4 社、無回答は 1 社となった。

(11) 調達予定の有無と時期

今後の船舶調達計画について聞いたところ、調達計画がある企業が 12 社、なしと回答した企業は 4 社であった。

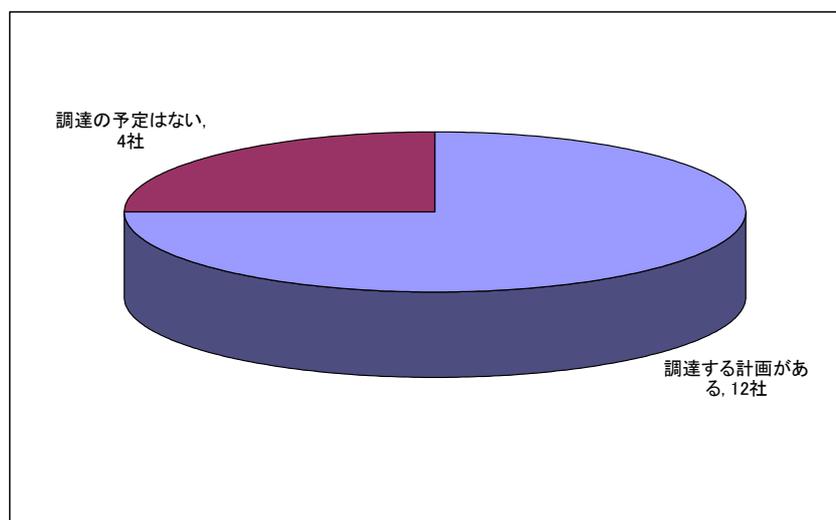


図 7 調達予定の有無

また、調達予定があると回答した 12 社の調達時期については、今年も来年も調達するという企業が 5 社、今年調達するという企業が 2 社、来年調達するという企業が 2 社、2 年後に調達するが 1 社、未定が 2 社となった。今年も来年も調達すると回答した企業のうち 2 社は毎年調達しているということで、旺盛な購買意欲が感じられる。また、未定と回答した企業のうち 1 社は、「船があればいつでもほしい」と回答しており、船舶供給が逼迫していることがわかる。

(12) 調達予定船舶

調達予定のある 12 社に、調達船舶のタイプを複数回答で聞いたところ、以下の通りとなった。旅客船、漁船、レジャーボートの調達予定はない。

表 22 調達予定船舶タイプ

船舶タイプ	回答企業数
石油タンカー	5 社
ケミカルタンカー	4 社
一般貨物船	3 社
タグボート	1 社
バージ	1 社
その他（ガス、LNG、バルク船など）	4 社

また、調達先については、未定という回答が多かった。調達予定があると回答した 12 社の調達予定船舶に関する回答の詳細は別添 9 のとおり。

なお、訪問インタビューを行った企業のうち Berlian Laju Tanker からは、今後の調達予定船舶リストを入手した。

表 23 Berlian Laju Tanker の調達予定船舶リスト

2006 年 8 月 31 日現在

発注先造船所	船舶名	船舶タイプ	納入時期
下ノ江造船	GAS SULAWESI	LPG 5000cbm	27-Oct-2006
	GAS PAPUA	LPG 5000cbm	1-Feb-2007
	GAS BALI	LPG 5000cbm	May-June-2007
臼杵造船所	MT.PERTIWI	Chemical/19,000dwt	28-Jun-2006
	MT.PUJAWATI	Chemical/19,000dwt	29-Sep-2006
新来島どっく	MT.PRITA DEWI	Chemical/19,000dwt	26-Jul-2006
	MT.PURWATI	Chemical/19,000dwt	End of Feb-2007
	MT.PUSPAWATI	Chemical/19,000dwt	9-Jan-2006
	MT.PRAMONI	Chemical/19,000dwt	End of May-2008
	MT.PRAMESTI	Chemical/19,000dwt	Apr-2009
福岡造船	MT.PURBASARI	Chemical/19,000dwt	End of Jan-2009
STX SHIP YARD	MT.GAS LOMBOK	Ethylene9000M3	June-July-2008
	MT.GAS SUMBAWA	Ethylene9000M3	July-August-2008
HYUNDAIHEAVY INDUSTRIES	MT.LNG-1	LNG Carrier155,000M3	15-Nov-2008
	MT.LNG-2	LNG Carrier155,000M3	15-Mar-2009

出所：Berlian Laju Tanker

(13) 調達の背景

調達の背景について複数回答で聞いたところ、需要増と回答した企業が 9 社、規制の変更が 7 社、その他が 4 社であった。その他の理由には、「老朽船の買い替え」「コンテナ化への対応」「チャーターのコストが高いため」などであった。

(14) 納入トラブル

納入トラブルについて聞いたところトラブルがあったと回答したのはプルタミナ・ SHIPPING の 1 社のみであった。別の 1 社は過去の納期トラブルではないが、2009 年まで納入してもらえない点が問題と指摘している。造船需要の高まりで造船所が建造能力満杯の状態で作業しているため、早期の納入ができない状況になっており、インドネシアの船主もその影響を受けていることがわかる。

また、その他のコメントでは、インドネシアにおける金利の高さが船舶調達の障害になっているという意見があった。

アンケートからは、貨物輸送需要の高まり、前述のようなカボタージュ規制による国内海運業者の輸送能力増強の必要性から、旺盛な船舶調達需要はあるものの、造船所の建造能力や、金利の高さなどの問題に直面している企業のあることがわかる。

3-2 主要海運会社の概要

今回のアンケート回答企業のうち、上場企業 5 社について概説する。

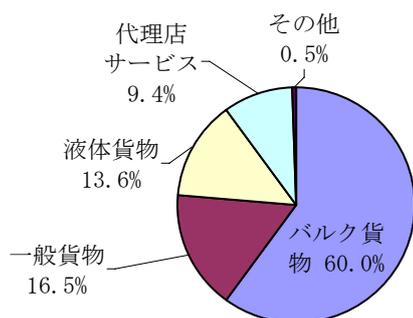
(1) PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk

1975 年に設立された海運会社で船主、船舶運航、船舶マネジメント、代理店業務などに従事している。2005 年にジャカルタ証券取引所に上場した。バルク貨物(主に石炭)、合板やパルプなどの一般貨物、石油ガス産業向けの液体輸送に従事している。バルク貨物は同社の売り上げの約 6 割を占めるが、その多くを占める石炭は主に発電所向けである。同社は発電所向けの石炭輸送市場では国内の 24% のシェアを持つとみられている⁴¹。一般貨物輸送は主に合板、パルプ、紙などの輸送で、仕向け地は日本、台湾、中国、韓国である。平均 8500DWT の船舶 5 隻を一般貨物輸送に使用している。液体貨物は同社の主力事業ではないが、プルタミナなどの石油会社に船舶を長期チャーターしており、定期的に用船料が入っている。

同社の 2005 年度の売り上げ内訳は図 8 のとおり。

⁴¹ DGS Vickers 証券 2006 年 6 月 2 日”Indonesia Result Analyzer Arpeni Pratama Ocean”

2005年度



2006年度（見込み）

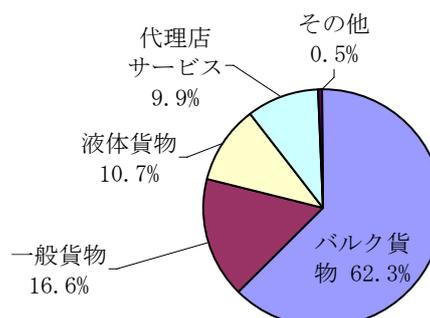


図 8 PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk の売り上げ内訳

出所：DBS Vickers 証券

同社の所有船舶数は、下記の通り 2003 年度から 2005 年度の 2 年間で約倍増している。また、下記の通り 2005 年末には 50 隻であったが、2006 年 9 月のインタビュー時の情報では 58 隻となっており、DBS Vickers 証券の予測では 2006 年末には 67 隻まで増える見込みとされている。

表 24 PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk の商船態の規模の推移

単位：DWT, %

区分	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年
商船隊規模(DWT)					
所有およびチャーター					
バルク貨物船	454,838	405,767	493,770	510,120	641,453
液体貨物船	35,831	45,996	75,994	67,036	75,994
一般貨物船	41,188	41,188	41,188	46,188	61,188
合計	531,857	492,951	610,952	623,344	778,635
船舶数					
バルク貨物船	19	18	39	54	54
液体貨物船	1	4	5	5	5
一般貨物船	5	5	5	7	7
クルーボート	1	1	1	1	1
合計	26	28	50	67	67
商船隊利用率					
バルク貨物船	98.72%	92.47%	96.82%	99%	99%
液体貨物船	94.52%	100.00%	98.39%	99%	99%
一般貨物船	98.36%	98.30%	96.66%	99%	99%
合計	98.68%	96.73%	97.88%	99%	99%

出所：DBS Vickers 証券

船舶数の増加に伴い、売上高も上昇し、2005年には前年比38%増の1兆1,679億3,800万ルピアを記録、税引き前利益も991億5,100万ルピアから1,893億ルピアと91%増となった。

表 25 PT Arpeni Pratama Ocean Lines Tbk の財務内容

単位：100 万ルピア

区 分	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年
所有船舶	511,886	751,944	1,095,344	1,344,958
チャーター船舶	246,492	300,978	150,489	75,245
代理店	84,523	109,742	120,717	132,788
その他	2,966	5,273	5,801	6,381
合計	845,867	1,167,938	1,372,351	1,559,372
粗利益	257,048	386,113		
税引き前利益	99,151	189,300		
純利益	77,220	168,720		

出所：DBS Vickers 証券、及び PT Arpeni Pratama Ocean Lines Tbk アニュアルレポート

(2) Berlian Laju Tankers

1981年に設立、船主、船舶運航、船舶チャーター、代理店業務などに従事している。1990年にはインドネシアの海運会社としては初めてジャカルタ株式市場に上場した。2006年10月にはシンガポール株式市場にも上場した。32隻のケミカルタンカーを所有し、化学品輸送では大手。インドネシアにおけるカボタージュ制度の強化により、プルタミナは国内の石油輸送や石油の輸入にも国内海運会社を使う動きがすすんでおり、同社もリビヤからの石油輸入輸送の契約を受注している⁴²。同社所有石油タンカーのうち輸送能力の35%程度はプルタミナにチャーターしているとみられている⁴³。

2005年の売り上げは対前年比94%増の2兆6,171億9,200万ルピア、税引き後利益は対前年比165%増の6,451億8,600万ルピアを記録した。2006年は石油の輸送運賃相場が対前年比31%程度下降したが、化学品輸送の運賃が堅調に推移し、売り上げは12%増の2兆9,215億ルピア、税引き後利益は、3隻のタンカーを売却したこともあり、92%増の1兆2,412億ルピアが見込まれている。

⁴² DBS Vickers 証券 2006年8月24日

⁴³ Danareksa 証券レポート 2006年12月7日

表 26 Berlian Laju Tankers Tbk の売り上げ内訳

単位：100 万米ドル

区 分	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年
化学品	76.0	112.7	155.1	133.2	133.8	154.4
石油	29.2	29.9	97.9	146.8	153.3	148.4
ガス	4.8	7.5	12.5	16.0	21.9	23.3
その他	3.1	1.5	0.9	2.8	11.3	9.7
合計	113.1	151.6	266.4	298.8	320.3	335.8
化学品の占める割合	67.2%	74.3%	58.2%	44.6%	41.8%	46.0%
石油の占める割合	25.8%	19.7%	36.7%	49.1%	47.9%	44.2%
ガスの占める割合	4.2%	4.9%	4.7%	5.4%	6.8%	6.9%
その他の占める割合	2.7%	1.0%	0.3%	0.9%	3.5%	2.9%

注：2006 年度以降は CIMB-GK 証券推測値

出所：同社ウェブサイトおよび CIMB-GK 証券

表 27 Berlian Laju Tanker Tbk の財務状況

単位：10 億ルピア

区 分	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年
売り上げ	1,351.4	2,617.2	2,921.5	2,938.1	3,098.5
税引き前利益	247.8	653.0	1,250.0	1,034.1	933.2
税引き後利益	243.2	645.2	1,241.2	1,020.1	918.5

注：2006 年度以降は CIMB-GK 証券推測値

出所：同社ウェブサイトおよび CIMB-GK 証券

2007 年 1 月からは MARPOL 条約により、化学製品（食用油を含む）を輸送するタンカーは IMO II / III 準拠を義務付ける規制が発効する。このため、化学品輸送運賃が 25% 程度上昇すると見込まれている。同社のタンカーはすべて IMO II/III に準拠しており、化学品輸送における売り上げ・利益増を見込んでいる。⁴⁴

また、同社は 2009 年までに 4 億 5,000 万～5 億米ドルを投じて船舶 15 隻を追加する予定である⁴⁵。

(3) Humpuss Intermoda Transportasi Tbk

1986 年に設立、1997 年にジャカルタ証券取引所に上場した海運会社で、LNG、石油、メタノール/化学品、石炭貨物の輸送、船舶マネージメント、船舶代理店業務に従事している。石油および LNG タンカーは長期契約でプルタミナにチャーターしている。プルタミナには 7 隻のタンカー、1 隻の LNG タンカーをチャーターしている。メタノールキャリアは関連会社の Humpuss Trading がメタノール輸送に利用している。

⁴⁴ CIMB BK 証券 2006 年 12 月 1 日

⁴⁵ 時事通信 2006 年 9 月 12 日

2005年の売り上げは対前年比15%増の8,160億ルピアとなったが、純利益は5%減の1,430億ルピアであった。

表 28 Humpuss Intermoda Tranposrtasi Tbk の財務状況

単位：10億ルピア

区 分	2003年	2004年	2005年
売り上げ	670	712	816
粗利益	318	323	334
営業利益	265	260	268
純利益	148	151	143

出所：同社ウェブサイト

(4) PT Samudera Indonesia Tbk

PT Samudera Indonesia Tbk は1964年に設立され、域内のコンテナ輸送、タンカーサービス、オフショアサービス、重機やコンテナの陸上輸送サービス、コンテナの保管及びメンテナンスサービス、倉庫業、通関業などに従事しているほか、外国海運会社の代理業も行っている。1999年にジャカルタ証券取引所に上場した。1988年にジャカルタとシンガポール間のフィーダーサービスを開始し、コンテナ事業に参入。その後フィーダーサービスをインドネシアのジャカルタ以外の港、さらにマレーシアにも拡大していったが、域内の積み替えハブであったシンガポールが中心となるため、1993年にフィーダーコンテナサービス会社 Samudera Shipping Lines (SSL) をシンガポールに設立、2000年にはシンガポール株式市場二部に上場させた。SSLは現在では中東、インド洋、東南アジア、極東にも航路を持つ。また、SLLの子会社の Foremost Maritime社は石油や化学品などの輸送にも従事している。

PT Samudera Indonesia Tbk は持ち株会社で、2005年度の同社の売り上げは対前年比28%増の4兆5,240億ルピア、純利益は対前年比69%の3,430億ルピアを記録した。

表 29 PT Samudera Indonesia Tbk の財務内容

単位：10億ルピア

区 分	2003年	2004年	2005年
売り上げ	2,837	3,541	4,524
営業利益	98	351	541
税引き前利益	74	330	557
純利益	43	203	343

出所：Worldscope database

一方、Samudera Shipping Lines社の2005年度の売り上げは対前年比14%増の6億8,038万Sドル、税引き後利益は52%増の8,330万Sドルを記録した。

表 30 Samudera Shipping Lines 社の財務内容

単位：100万Sドル

区 分	2003 年	2004 年	2005 年
売り上げ	505.1	596.3	680.4
営業利益	9.4	54.7	84.4
税引き前利益	9.6	55.2	84.7
純 利 益	8.6	54.8	83.3

出所：同社アニュアルレポート

なお、Samudera Indonesia は 2007 年に 2 億ドルを投じて LNG タンカーを 2 隻購入することを 2006 年 9 月に発表している。タンカー 2 隻の輸送能力は 14 万 5,000DWT。英石油大手 B P が主導するタングー・ガス事業(西イリアンジャヤ州)で生産される LNG を、インドと中国向けに 20 年間輸送(契約総額 8 億 5,000 万ドル)に使われる。タンカーは日本で建造される予定で、2007 末の建造完了予定で 2008 年の運航開始を目標としている。⁴⁶

また、2007 年 1 月には 5,000 万米ドル以上を投じてコンテナ 2 隻を購入する計画を発表した。コンテナ船の輸送能力は 1,500TEUs である。⁴⁷

(5) PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk

PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk は 1987 年に設立された主に国内のコンテナ輸送に従事する海運会社である。ハブ港のジャカルタとスラバヤとその他のインドネシア国内主要港の間を運航している。主な貨物は米、小麦、砂糖、セメント、その他一般貨物である。従来これらの貨物はバルク船で輸送されていたが、安全で効率的な貨物輸送へのニーズが高まる中で、コンテナ化がすすんでいる。海外の主要港への航路も開設しており、ジャカルタとマレーシアのポートクラン、シンガポール、タイのレムチャバン港、バンコク港を結んでいる。また、子会社 PT Perusahaan Bongkar Muat Jasa Trisari を通じてジャカルタ港での荷役作業も行っている。2003 年にジャカルタ証券取引所に上場した。

2005 年の売り上げは対前年度 71% の 3,656 億ルピア、純利益は前年より 2.5 倍近い 539 億 5,300 万ドルに達した。

⁴⁶時事通信 2006 年 9 月 20 日

⁴⁷時事通信 2007 年 1 月 22 日

表 31 PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk の財務内容

単位：10 億ルピア

区 分	2003 年	2004 年	2005 年
売り上げ	179.4	365.7	625.8
営業利益	32.4	73.7	164.0
税引き前利益	29.7	58.3	135.3
純 利 益	33.0	54.0	126.5

出所：同社ウェブサイト

4 造船業界の現状

大統領指令第 5 号ではカボタージュ原則の徹底による国内海運業の発展に併せて、造船業の発展推進を目指すことを謳っている。本章では海運振興政策において船舶の供給源となる造船業界について概略する。

4-1 造船業界の概要

インドネシアの造船産業は旧オランダ植民地時代の修理ドックを政府が 1960 年に接收し、国営企業として運営を続けている造船所やその後新たに設立された国営造船所が中心となっている。中でも大手は、オランダから接收した造船所 3 ヶ所と 1960 年代に設立した造船所 4 ヶ所が合併した DKB Shipyard (Dok Perkapalan Kodja Bahari)で、同社はスマトラ島 Sabang, Padang, Palembang、カリマンタン島 Banjarmasin, ジャカルタに 5 ヶ所、ジャワ島 Cirebon, Semarang の合計 11 ヶ所に造船所を持つ。また、スラバヤの海軍造船所を改築して 1980 年に設立された国営の PT Pal は、最新の設備を有し、大型船、軍艦、特殊船舶、海洋オフショア構造物の建造能力を持つインドネシア屈指の造船所である。

一方、シンガポールからフェリーで 40 分に立地するバタム島では、多くのシンガポール系造船所が多く立地し、インドネシアでの一大造船集積地を形成している。今回、本調査の実施にあたり、バタム島に 1989 年に設立した PT Palma Progress Shipyard に訪問インタビューを行った。同社によると、バタム島では当初、エンジン付きの海上浮体物の建造は認められていなかったが、1994 年頃から認められるようになり、それを機にシンガポールからの進出が増えたという。シンガポールは土地面積や労働者数などの面で事業拡大がしにくくなっていたが、バタム島には土地があり、シンガポールの造船所の事業拡大には格好の選択肢となったわけである。現在では 45 社の造船所が島の東側を中心に立地しており、そのうちインドネシア資本は PT Palma Progress Shipyard と PT Vandar Victory Shipyard 社の 2 社、その他はシンガポール資本などの外資とのものである。また、活発な外資系造船所の進出により、バタム島には造船関連の裾野産業も発達してきているという。2006 年にはほとんど毎月のように新規参入があったが、最近では立地する場所が少なくなった。PT Palma Progress Shipyard によると、州政府はバタム島ではなく、隣接するカリムン島で造船産業を育成したいと考えて、新規の造船

投資はカリムン島に誘導する動きがあるようだ。

なお、インドネシア造船工業会(IPERINDO)の2006年アニュアルレポートによると、工業省に登録されている造船所は240社であるが、その大半は小規模修理造船所である。

造船所の立地を地域別にみると、最も多いのはスマトラ島（バタム島を擁するリアウ州がスマトラ島南部にあるため、バタム、ビントラン、カリムン島を含む）で、82社が立地し、年間新造船能力は11万6,600GT、年間修繕能力は378万4,100GTとなっている。このうち企業数の4割、年間新造船能力及び年間修繕能力の約4分の3は、前述のようにシンガポール資本をはじめ外資系の造船所が多く立地するバタム島が占めている。スマトラ島でバタムに次いで造船産業が集積しているのは、スマトラ島最大の都市メダンの近郊、ベラワンで10社が立地している。今回の調査で、ベラワンに立地するPT Warna Nusa Sentana Shipyardに訪問インタビューを行った。同社によれば、ベラワンの造船所は同社が最大で、それ以外は中小の造船所がほとんどだという。

スマトラ島に続いて造船所が多いのはジャワ島で、77社が立地し、年間新造船能力は27万2,800GT、年間修繕能力は219万3,000GTとなっている。そのうち、ジャカルタには36社が立地している。

地域別造船所の立地状況は表32のとおりである。なお、同資料は上述の工業省に登録されている造船所数と同様、IPERINDOの2006年アニュアルレポートから抜粋したものである。造船所数は合計249となっているが、このうち11ヶ所は政府系のDKB Shipyardに属するもので、企業数としては239社になり、同じIPERINDOの2006年アニュアルレポートに記載されている上述の企業数240社と若干異なる。

表 32 インドネシアの地域別造船所立地状況

地域	年間新造船能力(GT)	年間修繕能力(GT)	造船所数
スマトラ島	116,600	3,784,100	82
Sabang		15,000	1
Belawan	16,000	445,500	10
Riau		30,000	4
Batam*	86,500	2,976,000	32
Padang		5,000	2
Jambi		132,000	8
Bangka	3,500	20,000	7
Palembang	10,000	152,600	15
Lampung	600	8,000	3

ジャワ島	272,800	2,193,000	77
Cilegon		21,000	4
Jakarta	77,200	1,139,900	36
Cirebon	8,000	60,000	1
Cilacap			1
Tegal	1,000	40,000	10
Semarang	16,600	187,000	6
Surabaya	166,000	730,100	16
Banyuwangi	4,000	15,000	3
カリマンタン島		198,100	56
Pontianak		30,000	5
Balikpapan		51,600	14
Samarinda		57,500	20
Banjarmasin		59,000	17
スラウェジ島	10,000	327,000	18
Bitung	2,000	148,000	8
Makasar	8,000	155,000	6
Kendari		24,000	4
マラク島		22,000	4
Ambon		22,000	4
イリアンジャヤ島		58,000	12
Sorong		31,000	5
Jayapura		27,000	7
合計	399,400	6,582,200	249

註：Batam の数字には、ビンタン島に立地する 3 社、カリムン島に立地する 1 社が含まれる。

出所：IPERINDO2006 年版アニュアルレポートより作成

4-2 造船所アンケート

今回、IPERINDO の協力を得て IPERINDO に所属する造船所へのアンケートを実施した。IPERINDO に所属する造船所 46 社中、12 社から回答を得た。回答企業のリストは以下のとおりである。

表 33 アンケート回答企業リスト

会社名	所在地
PT. DAYA RADAR UTAMA	Jakarta
PT. DOK & PERKAPALAN KODJA BAHARI	Jakarta
PT. DOK DAN PERKAPALAN SURABAYA	Surabaya
PT. INDONESIA MARINA SHIPYARD	Jawa Timur
PT. INDUSTRI KAPAL INDONESIA (PERSEO) / IKI	Makassar
PT. INGGOM SHIPYARD	Jakarta
PT. INTAN SENGKUNYIT	South Sumatera
PT. JASA MARINA INDAH	Jakarta
PT. NAGOPATMOLO	Banjarmasin
PT. PAL INDONESIA (PERSERO)	Surabaya
PT. PALMA PROGRESS SHIPYARD	Batam
PT. WARNA NUSA SENTANA	Medan

*前述のように、PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari はジャカルタを含め 11 ヶ所に造船所を有する。ジャカルタは本社所在地でもある。

以下、アンケート結果の分析を概説する。

(1) 事業内容

回答企業のすべてが造船に従事し、10 社が修繕に従事している。船舶素材タイプで見ると、回答企業のすべてが鋼製船舶の建造を行っており、アルミニウムは 2 社、FRP は 1 社、木造は 2 社である。また機器の修理にも従事している企業は 8 社あった。「その他」と回答した 3 社は、具体的にはエンジニアリング、鋼製構造物の建造などを行っている。

表 34 アンケート回答企業の事業内容

区分		鉄鋼	アルミニウム	FRP	木造
造船	12	12	2	1	2
修繕	10	10	3	1	2
機器修理	9	—	—	—	—
その他	3	—	—	—	—

(2) 資本金

インドネシアでは通常、資本金などの財務情報は公開していないが、4 社については開示してもらった。100 億ルピア以下の企業が 3 社、1 兆ルピア以下が 1 社、10 兆ルピア以下が 1 社となっている。

(3) 売り上げ

売り上げについても通常、上場企業以外は開示していないが、今回は 9 社から回答を得た。9 社中 3 社は 100 億ルピア未満（約 110 万米ドル）未満、4 社が 1,000 億ルピア未満（約 1,100 万米ドル）未満で、売り上げ規模はそれほど大きくない造船所が多い。ちなみ、1 兆ルピア以上と回答したのは、国営の PT Pal で、2005 年の売上額は 1 兆 626 億ルピアであった。

表 35 回答企業の売上高

100 億ルピア未満	3
1,000 億ルピア未満	4
1 兆ルピア未満	1
1 兆ルピア以上	1
無回答	1
合計	10

(4) 企業体

回答企業 10 社は全てインドネシア地場資本の企業である。政府系か民間かはアンケートの設問には加えていないが、調べたところ、次の 4 社は政府系であった。

PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari

PT Dok Dan Perkapalan Surabaya

PT Industri Kapal Indonesia

PT Pal Indonesia

(5) 設立年

設立年については 8 社から回答があった。1970 年代に設立されたところが最も多く 4 社、ほかは 1910 年代、2000 年代がそれぞれ 1 社ずつ、1980 年代、1990 年代がそれぞれ 2 社ずつとなっている。

(6) 従業員数

従業員数について聞いたところ、政府系造船所の直接雇用人員は 700 人から 2000 人以上と大規模であるが、民間造船所は数十人から多くても 100 人強のところが多く、民間造船所の規模が小さいことがわかる。バタムの PT Palma Progress 社は 1200 人と民間では規模が大きい、これは下請けと合わせての人数で、直接雇用人数は非公開であった。二大造船所の PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari と PT Pal はそれぞれ技術スタッフだけで 1000 人以上抱えている。回答企業の従業員数一覧は別添 10 のとおり。

(7) 下請けの利用

回答企業 12 社全てが下請けを使っている。下請けに出す業務を複数回答で聞いたところ、空調、塗装、鉄骨構造物を挙げた企業がそれぞれ 9 社で最も多くなっている。

表 36 下請けに出す業務（複数回答）

空調	9
塗装	9
設計	4
配管	8
機械加工	2
鉄骨構造物	9
その他	4

(8) 造船実績

過去 3 年間の主な造船実績を聞いたところ 9 社から回答があった。表 37 に示すように、PT PAL 以外は小型船の建造が多い。

表 37 アンケート回答企業の造船実績

造船所名	造船実績例				
	顧客名	顧客タイプ	建造船舶数	建造船舶タイプ	建造船舶規模
PT. DAYA RADAR UTAMA	海運総局長室	政府機関	9	貨物船、旅客船	500 DWT
	海運総局長室	政府機関	3	Ro-Ro 船	100-750 GRT
	民間企業	国内企業	3	タグボート	2 x 900 HP 2 x 1200 HP
PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari	PT. Pelindo III, Surabaya Dir. Jend PerHub. Darat PEMDA BENGKALIS Prop. Riau PT.PEL MEKAR SEJATI KHARISMA Dir. Jend PerHub. Darat	政府機関			2x 550HP
					500GRT
					350GRT
					1000DWT
PT. INDUSTRI KAPAL INDONESIA (PERSEO) / IKI	運輸省	政府機関	7	旅客船	200, 300, 500 GRT 200, 750 DWT
PT. INGGOM SHIPYARD	非公表	政府機関	2	タグボート 2x750 HP	209 GT
			1	パイロット船 2x160 HP	49 GT
			1	係留ボート 2x80 HP	19 GT
PT. JASA MARINA INDAH	Misi, USA	外国民間企業	1	バージ	500 DWT
PT. NAGOPATMOLO	PT. RIG PT. MBS PT. MBSS PT. KLI PT. KSA	外国民間企業		タグボート、バージ	8000
				タグボート、バージ	8000
				タグボート、バージ	8000
				バージ	2500
				タグボート、バージ	8000
PT. PAL INDONESIA (PERSERO)	PERTAMINA CUBE S.P.A SIDER	国内政府機関	M000208	石油タンカー	30000 DWT
		外国民間企業	M000225	貨物船	185000 DWT
	NAVIGACAOLDA MS STADT SOLINGEN GmbH & Co	外国民間企業	M000226	貨物船	185000 DWT
		外国民間企業	M000236	コンテナ船	50000 DWT
	MS EMBDENS WEVAART GmbH & Co	外国民間企業	M000237	コンテナ船	50000 DWT
PT PALMA PROGRESS		国内海運会社 石炭採掘会社			
PT WARUNA NUSA SENTANA		国内海運会社	10	バージ	15000GT

(9) 修繕実績

修繕実績については10社から回答を得た。造船同様、小型船が多くなっている。

表 38 アンケート回答企業の修繕実績

造船所名	修繕実績				
	顧客名	顧客タイプ	修繕船舶数	修繕船舶タイプ	建造船舶規模
PT.DAYA RADAR UTAMA	PELNI	政府系企業	19	旅客船	2000-3000HP
	港湾	政府機関	1	タグボート	
	海軍	政府機関	5	その他	
	プルタミナ	政府機関	4	石油タンカー	8000DWT
	PUSRI	政府系企業	1	旅客船	
PT.Dok & Perkapalan Kodia Bahari	PT.RIG TENDERS	国内民間企業		一般貨物船	
	PT.PELNI	政府系企業		旅客船	
	PT.JEMBATAN MADURA	国内民間企業		一般貨物船	
	PT. PT.ABADI	外国民間企業 外国民間企業		石油タンカー タグボート	
PT.INDONESIA MARINA SHIPYARD	非公表	国内民間企業	2005年に浮体修理 を17隻、2006年 に浮体修理を25隻	一般貨物船、旅客船、 タグボート、バージ	2005:50205GT 2006(-okt):84937 GT
PT.INDUSTRI KAPAL INDONESIA(PERSEO)/ IKI	PT.ASDP	その他	90	旅客船	300-600GRT
	PT.RUSIANTO BERSAUDARA	国内民間企業	10	バージ	300-400GRT
	PT.TONASA LINES	その他	2	タグボート	300GRT
	BAHARI NUSANTARA	国内民間企業	10	石油タンカー	500-1000DWT
PI.INGGOM SHIPYARD	非公表	国内民間企業	90	クルーボート	
	非公表	国内民間企業	50	タグボート、バージ	
	非公表	国内民間企業	14	タグボート、LCT、MV	
	非公表	国内民間企業	7	タグボート、バージ	
	非公表	国内民間企業	5	バージ	
PT.INTAN SENGKUNYIT	PT.ADIQUATRO	国内民間企業	1	バージ	
	PT.SALAMBAHAGIA	国内民間企業	4	石油タンカー、一般貨物船	
	MASINDO MARINE PTE.LTD	外国民間企業	2	バージ	
	PT.KARYATAMASRIWIJAYA	国内民間企業	2	バージ、タグボート	
	PT.BUMI CEUDAUA	国内民間企業	3	バージ、旅客船	
PT.JASA MARINA INDAH	PT.SPIL	国内民間企業	13/year	コンテナ船	4350DWT
	PT.DLU	国内民間企業	4/year	コンテナ船	5700DWT
	PT.KLI	国内民間企業	4/year	一般貨物船	4500DWT
	PT.GLS	国内民間企業	7/year	一般貨物船	4500DWT
PT.NAGOPA TMOLO	PT.RIO TENDERS	外国民間企業		タグボート、バージ	8000
	PT.MBS			タグボート、バージ	8000
	PT.MBSS			タグボート、バージ	8000
	PT.KLI			バージ	2500
	PT.KSA			タグボート	8000
PT.PAL INDONESIA (PERSERO)	海軍	政府機関		インドネシアの軍艦	
	その他	外国民間企業		石油タンカー、一般 貨物船、コンテナ船、 旅客船、タグボート、 漁船	
PT.WARUNA NUSA SENTANA	非公表 非公表 非公表	国内海運会社 政府系企業 政府系企業	150	オイルタンカー、バージ コンテナ船、 タグボート、バージ	

(10) 外国顧客の有無

12社中半数以上の8社が外国顧客向けの仕事をしたことがあると答えている。

(11) 外国市場

主な外国市場を挙げてもらったところ、オーストラリア、中国、ドイツ、インド、イタリア、韓国、マレーシア、マルタ、オランダ、ポルトガル、シンガポール、台湾が挙げられた。

(12) 機器や資材の調達先

機器や資材の調達先、ブランド名を聞いたところ、電気設備、コンピューター、救済防火設備、内装、アルミニウム、鉄鋼ではインドネシア国内調達を挙げる企業もあったが、エンジン、推進装置、レーダー、減速装置、発電機では日本製を上げる企業が多かった。航海機器や救済防火設備では中国製という声も上がっている。

表 39 アンケート回答企業の機器・資材調達先

機器・資材	国	ブランド・メーカー
エンジン	インド、日本、ドイツ、韓国	Yanmar, Mitsubishi, WARTSILA, FINLAND OY, HRP Asia, Niigata, Caterpillar, CAT, MAN B&W, MAK-Caterpillar, STX
推進装置	日本	—
レーダー	日本	Furuno, JRC
減速装置	シンガポール、日本	HRP
発電機	英国、日本、ドイツ	Taiyo, Stanford, Yanmar, Caterpillar
その他補機	インドネシア、日本	PT. TEKNIK TADAKARA, Orient Marine, SIEMENS, TTS
電気設備	インドネシア、日本、ドイツ	Legrend, Mitsubishi, Taiyo, Sanshin, Thor
コンピューター	インドネシア、日本	Vascom Computer
航海計器	中国、日本、欧州	Furuno, Orient Marine
救命・防火設備	中国、日本、インドネシア	PT. HASTA INSAN, PT. GADING MAS SAKTI, Surya Segara, PT. Adi Jaya Kusuma
内装	インドネシア、日本	CV. Gagas Laras Cipte
アルミニウム	インドネシア、日本	Komatsu, Seaplus/Korea
鉄鋼	インドネシア、シンガポール、韓国	HG Metal Manufacturing, PT.KS, PT. GDS, Krakatau Steel, SDS, KS, Krakatau Steel, Gunawan Dian Jaya Steel, Three house prima, Well Steel

(13) 今後の市場

今後有望と思われる市場について、複数回答で挙げてもらったところ、国内市場を挙げたところが 11 社、輸出市場を挙げたところが 9 社となり、国内市場と輸出市場両方への期待が高いことがわかる。また、輸出市場を具体的に挙げてもらったところ、アセアンを挙げた会社は 12 社中 10 社となり、近隣諸国への期待が大きい。他には、欧州を挙げた企業が 4 社、北米 1 社となっている。

(14) 有望な分野

市場として伸ばしていきたい船舶タイプを聞いたところ、造船ではタグボートが 10 社、石油タンカー、旅客船がそれぞれ 9 社でとなった。修繕ではタグボート、バージがそれぞれ 8 社で最も多くなっている。

表 40 アンケート回答企業の今後ビジネスを伸ばしたい船舶タイプ

区 分	造 船	修 繕
石油タンカー	9	7
ケミカルタンカー	3	3
一般貨物船	8	7
コンテナ船	8	7
旅客船	5	4
タグボート	10	8
漁 船	7	5
レジャーボート	2	1
バージ	8	8
その他	2	3

5 船舶需要

5-1 貨物量予測

BMI リサーチの試算によると、インドネシアの国内輸送及び国際輸送に占める内航海運の割合は 2006 年現在 12.4%、外航海運の割合は 23%となっている。陸運が国内輸送及び国際輸送合計の 46%を占めている。17,000 以上の島から成るインドネシアで陸運の割合がこれだけ多いのは、工業化がジャワ島など一部の国土に集中しているためと考えられる。この傾向はここ数年で大きく変化するものではないが、内航海運量の 2006 年から 2011 年は 43%上昇、年平均伸び率にして 6.16%となり、外航海運は同 38%、年平均伸び率にして 6.26%と陸運や鉄道より高い伸びが見込まれている。

表 41 インドネシアのモード別貨物輸送量（国内輸送及び国際輸送）の推移

単位：百万トン・キロ、%

区 分	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR 06-11*
陸 運	20,034	21,056	22,353	23,632	25,244	26,882	28,715	30,642	32,687	5.56%
前年比(%)	4.7%	5.1%	6.2%	5.7%	6.8%	6.5%	6.8%	6.7%	6.7%	
シェア(%)	47%	47%	47%	46%	46%	46%	46%	45%	45%	
鉄 道	4,281	4,325	4,446	4,561	4,731	5,066	5,433	5,841	6,267	5.44%
前年比(%)	-2.4%	1.0%	2.8%	2.6%	3.7%	7.1%	7.4%	7.3%	7.3%	
シェア(%)	10%	10%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	
内航海運	4,809	5,201	5,784	6,325	6,835	7,319	7,863	8,439	9,053	6.16%
前年比(%)	7.1%	8.2%	11.2%	9.4%	8.1%	7.1%	7.4%	7.3%	7.3%	
シェア(%)	11.3%	11.6%	12.1%	12.4%	12.5%	12%	12%	12%	13%	
外航海運	9,739	10,484	11,188	11,945	12,907	13,897	14,931	16,024	17,191	6.26%
前年比(%)	6.6%	7.7%	6.7%	6.8%	8.1%	7.7%	7.4%	7.3%	7.3%	
シェア(%)	23%	23%	23%	23%	24%	24%	24%	24%	24%	
空 運	1,634	1,759	1,897	2,075	2,396	2,792	3,138	3,425	3,737	10.3%
前年比(%)	2.4%	7.7%	7.8%	9.4%	15.5%	16.5%	12.4%	9.1%	9.1%	
シェア(%)	3.85%	3.92%	3.96%	4.07%	4.38%	5.11%	5%	5%	5%	
パイプライン	2,003	2,106	2,247	2,387	2,580	2,793	3,001	3,220	3,455	6.36%
前年比(%)	4.7%	5.1%	6.7%	6.2%	8.1%	8.3%	7.4%	7.3%	7.3%	
シェア(%)	4.7%	4.7%	4.7%	4.7%	4.7%	5%	5%	5%	5%	
総 計	42,501	44,931	47,915	50,925	54,693	58,749	63,092	67,592	72,389	6.04%
前年比(%)	4.5%	5.7%	6.6%	6.3%	7.4%	7.4%	7.4%	7.1%	7.1%	

註：CAGR06-11 2006-2011年6年間年平均成長率

出所：BMI リサーチ、2006年第4四半期版

5-2 海運需要が見込まれる貨物

今後海運需要が見込まれる貨物としては、石炭、石油、化学品などの分野が挙げられる。

(1) 石炭

インドネシアは深刻な電力不足で停電が頻繁に起こり、これが製造業などの投資活性化の足かせともなっている。さらに国営電力会社 PLN が運営する発電所の多くは老朽化している。そのため、PLN では 24 ヶ所の石炭火力発電所を建設する計画で、総発電能力 8,500MW が見込まれ、2009 年までに完成させる予定である。⁴⁸

さらに、民間投資による総発電能力 1 万 MW の石炭発電所建設プロジェクトも始動し、2006 年 10 月から入札が開始された。11 月には双日⁴⁹が参加する企業連合が南スマトラ州のムシラマス石炭火力発電所（1200MW）の電力売買契約を結んだ。推定投資額は 15 億ドルで、同企業連合が炭鉱開発から発電所の建設・操業を担う。⁴⁹

⁴⁸ DBS Vickers 証券 2006 年 6 月 2 日。

⁴⁹ 時事通信 2006 年 11 月 2 日

10,000MW 分の発電には年間 3000 万トンの石炭が必要になるとみられている⁵⁰。INSA では、現在の商船隊のままでは十分な船の手当ては困難で、電力セクター振興に障害がでるとの見解を示している。長期的にはハンディマックス船 35 隻、SEA TRAIN SHIP 55 隻が必要になり、その調達には 12 億 5000 万米ドルを要し、短期的には 2007 年までに 18 隻のハンディサイズ船が必要になるとしている。⁵¹

なお、2006 年 2 月 14 日の DBS Vickers 証券のレポートによると、インドネシアにおける石炭輸送大手はシンガポール系の Sembawang Kimtrans や Labroy であるが、カボタージュ規制の強化により、国内海運会社で石炭輸送強い Arpeni Pratama Ocean Line 社などが有利になると見ている。

(2) 石油

国営石油会社のプルタミナでは石油やガスの輸送に 154 の船舶を使用しているが、そのうち所有しているのは 36 隻のみである。そのため同社は年間 4 億米ドル程度を船舶チャーター費用に投じているが、インドネシアの国内海運企業向けに発注されていたのはその 25% 程度である⁵²。カボタージュ規制の強化により、プルタミナの用船契約がインドネシア国内の海運会社に振り向けられると考えられ、石油タンカーやガスキャリアへの需要も見込める。

また、2006 年 9 月に同社にインタビューを行ったところ、用船料が高いため、自社所有の船舶を増やしたい意向を持っている。実際、2007 年 2 月には国営造船所 2 社にタンカー 3 隻を発注、さらに 5 隻の液化石油ガス輸送用タンカーを調達する計画を明らかにした。液化石油ガス輸送用タンカーは外国に発注する計画である⁵³。

(3) 化学品

前述のように 2007 年 1 月より MARPOL 条約準拠の船舶を化学品輸送に使うことが義務付けられている。インドネシアではパーム粗油の生産が伸び、輸出量が世界トップのマレーシアに迫る勢いで、パーム粗油輸送用で MARPOL 条約準拠の船舶の需要が伸びることが予想される。またバイオ燃料への関心が高まり、インドネシアでもバイオ燃料プラントへの投資が始動しているが、こうしたプラント向けの材料輸送のニーズも高まるものと思われる。

(4) INSA 予測による船舶需要

こうしたことから、石炭、パーム粗油、原油の内航海運需要を満たすために、インドネシア船主協会 (INSA) は政府と造船迅速化チームを結成した。同チームには政府機関からは工業省、化学技術応用研究庁、運輸省、中央銀行、国営出力 PLN、民間からは INSA などの海運業界団体と石炭鉱業協会が参加。造船は国内の造船所に委託すること

⁵⁰ 時事通信 2007 年 2 月 8 日

⁵¹ Asia Pulse 2006 年 10 月 4 日

⁵² DBS Vickers 証券 2006 年 6 月 2 日

⁵³ 時事通信 2007 年 2 月 8 日

になっている。⁵⁴ 2006年9月に INSA から入手した資料によれば、インドネシアの今後10年間の船舶需要は2,553隻～3,976隻と見込まれ、その内訳は次のとおりとなっている。

表 42 今後10年間のインドネシアにおける船舶需要

No.	種別	重量	隻数
1	一般貨物(国内)	3,500 - 5,000 DWT	1,200 - 1,700
2	一般貨物(海外)	10,000 - 15,000 DWT	10 - 20
3	石炭キャリア(海外)	60,000 - 70,000 DWT	18 - 20
4	バージ	5,000 - 8,000 DWT	400 - 800
5	タグボート	2,400 HP	500 - 1,000
6	多目的一般貨物船(海外)	6,500 DWT	10 - 20
7	パームオイル運搬船(国内)	3,000 - 5,000 DWT	250
8	原油運搬船(国内)	35,000 DWT	30
9	原油運搬船(VLCC)(海外)	300,000 DWT	5 - 6
10	Clean Oil Carrier	3,500 DWT	72
11	Clean Oil Carrier	6,500 DWT	36
12	Clean Oil Carrier	17,500 DWT	12
13	Clean Oil Carrier	35,000 DWT	6
14	Clean Oil Carrier	85,000 DWT	4
合計		—	2,553 - 3,976

出所：INSA

(5) 問題点

一方、カボタージュ制度の強化により国内商船隊を増強するには課題もある。1つは船舶購入の資金調達である。バタム島の PT Palma Progress Shipyard に訪問した際も、船舶資金調達の問題を指摘していた。同社によると、インドネシアの銀行は船舶ファイナンスの経験が乏しく、「船舶のように移動しているもの」を担保に融資することに消極的なことが多く、同社の顧客も資金調達に苦労しているという。この問題を解消するため、大統領指令第5号では海運産業開発向け資金提供者となるノンバンク金融機関の開発や、海運業界振興のために国内銀行がより積極的な役割を担うことを挙げている。運輸省は、カボタージュの実現に向けた内外銀行の融資は活発化しており、2005年7月にインドネシアが海上先取特権および船舶抵当権に関わる国際条約を批准して以来、国営銀行による新規・中古船舶の調達融資は1兆7,000億ルピアに達したと発表している⁵⁵。また INSA のウントロ会長は2006年5月、国内船舶会社を対象に融資するファイナンス機関の設立計画があることを明らかにした⁵⁶。徐々にではあるが、資金調達の問題に

⁵⁴時事通信 2006年9月27日

⁵⁵時事通信 2006年2月20日

⁵⁶時事通信 2006年5月4日

も取り組んでいるようである。しかしインドネシアの国内金利は 2006 年現在年利 10% 前後と高いので、これも船舶購入資金調達においては阻害要因となっている。

また、INSA のウントロ会長は、2006 年 9 月にカボタージュ強化の大統領指令を発令したあと 1 年たってもインドネシアの商船隊が増強されないのは、政府省庁間の連携が悪いせいだと不満のコメントを発している。内航海運強化にあたっては、政府省庁間、業界団体の密接な連携プレーが必要となろう。

5-3 日本からの輸出可能性

海運会社へのアンケートでは、資金力のある大手を中心に実施したが前述のアンケート分析のとおり、旺盛な購買意欲が感じられた。内航のみならず、外航船の分野でもブルタミナの船舶入札など、今後も活発な船舶需要が見込まれる。しかし、アンケートに回答したのは一部の大手企業のみであり、それ以外の方の中小船主については、船舶を購入したくても資金調達の問題が立ちはだかっている。日本の造船所がインドネシアへの輸出を考える場合、資金的な問題からどうしても一部の大手海運会社に焦点を絞ることになるだろうが、その際にはインドネシア国内の造船所も含め、厳しい国際競争にさらされる。需要増が見込まれているのは石炭輸送船やオイルタンカーなど、必ずしも日本の技術でなくても建造できるものが多い。日本が強みを発揮できるのは一部の限られた市場になる可能性もあることを留意すべきである。

白

別 添 資 料

白

別添 1 PT Arpeni Pratama Ocean Line 所有船舶リスト

No.	Name of Vessel	Type of Vessel	Year built	Size		No.
General Cargo Vessels						
1	MV Alas	General Cargo	1985	7,775 DWT		1
2	MV Gayatri	General Cargo	1985	7,774 DWT		2
3	MV Hanjani	General Cargo	1985	7,760 DWT		3
4	MV Dewi Laksmi	General Cargo	2001	8,930 DWT		4
5	MV Dewi Parwati	General Cargo	2002	8,930 DWT		5
			14.4	41,169		
Bulk Coal Vessels						
6	MV Saraswati	Bulk Carrier	1986	27,547 DWT	2nd hand	1
7	MV Dewi Umayi	Bulk Carrier	1981	61,190 DWT	2nd hand	2
8	MV Urmila	Bulk Carrier	1984	62,635 DWT	2nd hand	3
9	MV Banowati	Bulk Carrier	1983	63,638 DWT	2nd hand	4
10	MV Citrawati	Bulk Carrier	1990	69,332 DWT	2nd hand	5
11	MV Indrani	Bulk Carrier	1986	69,611 DWT	2nd hand	6
12	MV Suryawati	Bulk Carrier	1996	69,124 DWT	2nd hand	7
			19.4	423,077		
Vessels for Liquid Services						
13	MT Duragandini	Oil Tanker	1992	35,831 DWT		1
14	MT Srikandi	Product Tanker	1997	3,582 DWT		2
15	MT Shinta	Product Tanker	1998	3,580 DWT		3
16	MT Gas Jaya	LPG Carrier	1998	3,003 DWT		4
17	MT Aditi	Product Tanker	1990	29,998 DWT		5
			11.0	75,994		
Tugboats						
18	TB Suralaya	Tug Boat	1997	2,400 HP		1
19	TB Tarahan Jaya	Tug Boat	1992	1,600 HP		2
20	TB Kertapati	Tug Boat	2002	2,400 HP		3
21	TB Benoa	Tug Boat	2005	2,400 HP		4
22	TB Buana Satu	Tug Boat	2005	2,826 HP		5
23	TB Tuban	Tug Boat	2005	2,826 HP		6
24	TB Lotus 669	Tug Boat	1972	1,900 HP		7
25	TB Adangbay	Tug Boat	2005	2,400 HP		8
26	TB Muara Pantai	Tug Boat	2005	2,400 HP		9
27	TB Cigading	Tug Boat	2006	2,400 HP		10
28	TB Buana Sukses	Tug Boat	2006	2,400 HP		11
29	TB Tanjung Jati	Tug Boat	2006	2,400 HP		12
30	TB Cilegon	Tug Boat	2006	2,400 HP		13
31	TB Paiton	Tug Boat	2006	2,400 HP		14
32	TB Tubansan Indah	Tug Boat	1983	3,400 HP		15
			5.6	36,552		
Barges						
33	BG APOL 3001	Barge	2000	8,000 DWT		1
34	BG APOL 2702	Barge	2001	5,500 DWT		2
35	BG APOL 3002	Barge	2001	8,000 DWT		3
36	BG APOL 3003	Barge	2004	8,000 DWT		4
37	BG APOL 3005	Barge	2005	8,000 DWT		5
38	BG APOL 3006	Barge	2005	8,000 DWT		6
39	BG APOL 3007	Barge	2005	8,000 DWT		7
40	BG APOL 3008	Barge	2005	8,000 DWT		8
41	BG APOL 3009	Barge	2005	8,000 DWT		9
42	BG Buana 3001	Barge	2005	8,000 DWT		10
43	BG Buana 3002	Barge	2005	8,000 DWT		11
44	BG APOL 3010	Barge	2006	8,000 DWT		12
45	BG APOL 3012	Barge	2006	8,000 DWT		13
46	BG APOL 3011	Barge	2006	8,000 DWT		14
47	BG APOL 3015	Barge	2006	8,000 DWT		15
48	BG APOL 3018	Barge	2006	8,000 DWT		16
49	BG APOL 3019	Barge	2006	8,000 DWT		17
50	BG APOL 3016	Barge	2006	8,000 DWT		18
51	BG APOL 3017	Barge	2006	8,000 DWT		19
			1.3	149,500		
Floating Cranes						
52	FC Lotus Satu	Floating Cranes	1985	10,000 MT/day	2nd hand	1
53	FC Lotus Dua	Floating Cranes	1985	10,000 MT/day	2nd hand	2
54	FC Lotus 328	Floating Cranes	1989	15,000 MT/day	2nd hand	3
55	FC Lotus 118	Floating Cranes	1988	15,000 MT/day	2nd hand	4
56	FC Lotus 668	Floating Cranes	1997	30,000 MT/day	2nd hand	5
57	FC Tekko	Floating Cranes	1971	11,000 MT/day	2nd hand	6
			20.2	80,000		
Crew Boat						
58	MV Ayu Wulandari	Crew Boat	1976	1,080 HP		1

Total DWT 689,740

Total HP 37,632

別添2 Berlian Laju Tanker 所有船舶リスト

NO.	OWNED	BUILT	DWT	TYPE
1	MT Gagarmayang	2004	40,000	Chemical Tanker
2	MT Anjasmoro	1996	32,000	Chemical Tanker
3	MT Hartati	2004	14,200	Chemical Tanker
4	MT Harsandai	2005	14,200	Chemical Tanker
5	MT Indradi	1993	13,944	Chemical Tanker
6	MT Nolowati	1998	11,636	Chemical Tanker
7	MT Nogogini	1996	11,600	Chemical Tanker
8	MT Wulansari	1992	11,055	Chemical Tanker
9	MT Ratih	1996	10,300	Chemical Tanker
10	MT Rasawulan	1996	10,300	Chemical Tanker
11	MT Yanaseni	1992	9,202	Chemical Tanker
12	MT Gerbera	2004	8,700	Chemical Tanker
13	MT Fatmarini	2004	8,500	Chemical Tanker
14	MT Frabandari	2004	8,500	Chemical Tanker
15	MT Freesia	2003	8,500	Chemical Tanker
16	MT Celosia	1997	7,477	Chemical Tanker
17	MT Erowati	1999	6,688	Chemical Tanker
18	MT Jembawati	1999	6,688	Chemical Tanker
19	MT Ulupi	1999	6,688	Chemical Tanker
20	MT Dragonaria	1998	6,555	Chemical Tanker
21	MT Tirtasari	1997	5,878	Chemical Tanker
22	MT Bauhinia	1997	5,851	Chemical Tanker
23	MT Kunti	1992	3,984	Chemical Tanker
24	MT Rengganis	1993	3,667	Chemical Tanker
25	MT Larasati	1991	3,665	Chemical Tanker
26	MT Mustokoweni	1991	3,199	Chemical Tanker
27	MT Setyawati	1994	3,159	Chemical Tanker
28	MT Cendanawati	1997	3,159	Chemical Tanker
29	MT Dewi Madrim	1987	1,376	Chemical Tanker
30	MT Eustoma	1994	5,000	Chemical Tanker
31	MT Trijata	1991	147,275	Crude Oil Tanker
32	MT Tribuana	1989	147,500	Crude Oil Tanker
33	MT Barunawati	1992	107,000	Crude Oil Tanker
34	MT badraini	1991	107,000	Crude Oil Tanker
35	MT Barawati	1990	101,000	Crude Oil Tanker
36	MT Bandondari	1983	89,000	Crude Oil Tanker
37	MT Pergiwo	1993	36,403	Crude Oil Tanker
38	MT Pergiwati	1993	36,000	Crude Oil Tanker
39	MT Pradapa	1993	36,000	Crude Oil Tanker
40	MT Gandari	1999	30,482	Oil Product Tanker
41	MT Gandini	1998	30,482	Oil Product Tanker
42	MT Ontari	1993	18,520	Oil Product Tanker
43	MT Dewayani	1999	3,557	Oil Product Tanker
44	MT Dewi Sri	1999	3,557	Oil Product Tanker
45	MT Gas Sumatera	1989	3,512 CBM	Gas Tanker
46	MT Gas Jawa	1989	3,599 CBM	Gas Tanker
47	MT Gas Indonesia	1990	3,518 CBM	Gas Tanker
48	MT Gas Kalimantan	1996	3,518 CBM	Gas Tanker

NO.	CHARTERED	BUILT	DWT	TYPE
49	MT Bestari	2003	6,500	Chemical Tanker
50	MT Bidadari	2003	6,500	Chemical Tanker

NO.	CONTRACTED	BUILT	DWT	TYPE
51	MT Gas Maluku	1996	5,000 CBM	Gas Tanker
52	MT Pujawati	2006	19,900	Chemical Tanker
53	MT Pertiwi	2006	19,900	Chemical Tanker
54	MT Prita Dewi	2006	19,900	Chemical Tanker
55	MT Purwati	2007	19,900	Chemical Tanker
56	MT Puspawati	2008	19,900	Chemical Tanker
57	MT Gas Sulawesi	2006	5,000 CBM	Gas Tanker
58	MT Gas Papua	2007	5,000 CBM	Gas Tanker
59	MT Gas Bali	2007	5,000 CBM	Gas Tanker
60	MT LNG 1	2008	155,000 CBM	LNG Tanker
61	MT LNG 2	2008	155,000 CBM	LNG Tanker

Berlian

NEW BUILDING SCHEDULE

Revised: 31 August 2006

Berlian Laju

Tanker

新造船計画

2006年8月31日現在

発注先造船所	船舶名	船舶タイプ	納入時期
SHITANOE SHIPYARD	GAS SULAWESI	LPG 5000cbm	27-Oct-2006
	GAS PAPUA	LPG 5000 cbm	1-Feb-2007
	GAS BALI	LPG 5000 cbm	May - June 2007
USUKI SHIPYARD	MT.PERTIWI	Chemical/19,000 dwt	28-Jun-2006
	MT.PUJAWATI	Chemical/19,000 dwt	29-Sep-2006
SHINKURUSHIMA SHIPYARD	MT.PRITA DEWI	Chemical/19,000 dwt	26-Jul-2006
	MT.PURWATI	Chemical/19,000 dwt	End of Feb 2007
	MT.PUSPAWATI	Chemical/19,000 dwt	9-Jan-2006
	MT.PRAMONI	Chemical/19,000 dwt	End of May 2008
MT.PRAMESTI	Chemical/19,000 dwt	Apr-2009	
FUKUOKA SHIPYARD	MT.PURBASARI	Chemical/19,000 dwt	End of Jan 2009
STX SHIP YARD	MT.GAS LOMBOK	Ethylene 9000 M3	June - July 2008
	MT.GAS SUMBAWA	Ethylene 9000 M3	July - August 2008
HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES	MT.LNG-1	LNG Carrier 155,000 M3	15-Nov-2008
	MT.LNG-2	LNG Carrier 155,000 M3	15-Mar-2009

別添 3 Humpuss Intermoda Transportasi 所有及び運営船舶リスト

No.	Name Of Vessel	Owner of Vessel	Type Of Vessel	Size	Year Built	Place of Building	Present Employment	End of Charter Period
1	Ekaputra	Cometco Shipping Inc	LNG	136,400 CM	1990	Japan	20 Years	January 2010
2	Eka Samudra	PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	Methanol	3,336 DWT	1982	Japan	Methanol Trader	January 2010
3	Dwi Samudra	PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	Methanol	2,386 DWT	1977	Japan	Methanol Trader	
4	Tri Samudra	PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	Methanol	2,153 DWT	1977	Japan	Methanol Trader	
5	Catur Samudra	PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	Methanol	5,500 DWT	1994	Malaysia	Methanol Trader	
6	Panca Samudra	Heritage Maritime Ltd S.A	Oil Tanker	37,087 DWT	1993	Japan	12 years + 1 year option	June 2006
7	Sad Samudra	Genuine Maritime Ltd S.A	Oil Tanker	37,087 DWT	1993	Japan	12 years + 1 year option	October 2006
8	Sapta Samudra	Humpuss Sea Transport Pte .Ltd	Oil Tanker	6,864 DWT	1994	Singapore	12 years	August 2006
9	Asta Samudra	Anadain Company Inc	Oil Tanker	17,500 DWT	1994	Singapore	12 years	December 2006
10	Nawa Samudra	First Topaz Inc	Oil Tanker	3,565 DWT	1997	Korea	10 years	December 2007
11	Dasa Samudra	Lucky Vision Management Corp	Oil Tanker	3,565 DWT	1998	Korea	10 years	November 2008
12	Griya Asmat	New Century Maritime Inc	Oil Tanker	18,144 DWT	1998	China	10 years	March 2009
13	Griya Bali	PT Humpuss Intermoda Transportasi Kimia	Chemical Tanker	3,670 DWT	1991	Japan	Chemical Trader	
14	Griya Dayak	PT Humpuss Intermoda Transportasi Kimia	Chemical Tanker	1,329 DWT	1989	Japan	Chemical Trader	
15	Semar Satu	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	229 GT	2004	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
16	Box Satu	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	2,013 GT	2004	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
17	Semar Dua	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	227 GT	2003	Indonesia	Bulk Cargo Trader	

No.	Name Of Vessel	Owner of Vessel	Type Of Vessel	Size	Year Built	Place of Building	Present Employment	End of Chater Period
18	Box Dua	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	3,100 GT	1993	Singapore	Bulk Cargo Trader	
19	Semar Tiga	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	167 GT	2003	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
20	Box Tiga	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	2,129 GT	1997	China	Bulk Cargo Trader	
21	Semar Empat	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	167 GT	2004	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
22	Box Empat	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	2,013 GT	2005	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
23	Semar Lima	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	119 GT	2002	Malaysia	Bulk Cargo Trader	
24	Box Lima	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	1,351 GT	2004	China	Bulk Cargo Trader	
25	Semar Enam	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	231 GT	2005	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
26	Box Enam	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	2,013 GT	2005	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
27	Semat Tujuh	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	230 GT	2004	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
28	Semar Delapan	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	231 GT	2005	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
29	Box Delapan	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	3,139 GT	2001	China	Bulk Cargo Trader	
30	Semar Sembilan	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	231 GT	2005	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
31	Box Sembilan	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	2,995 GT	2001	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
32	Semar Sepuluh	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	231 GT	2005	Indonesia	Bulk Cargo Trader	

No.	Name Of Vessel	Owner of Vessel	Type Of Vessel	Size	Year Built	Place of Building	Present Employment	End of Chater Period
33	Box Sepuluh	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	3,139 GT	2001	China	Bulk Cargo Trader	
34	Semar Sebelas	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	231 GT	2005	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
35	Box Sebelas	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	2,118 GT	2002	Malaysia	Bulk Cargo Trader	
36	Semar Dua Belas	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	231 GT	2005	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
37	Box Dua Belas	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	3,028 GT	1996	Singapore	Bulk Cargo Trader	
38	Box Empat Belas	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	3,009 GT	2005	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
39	Box Lima Belas	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	2,013 GT	2005	Indonesia	Bulk Cargo Trader	
40	Semar Enam Belas	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	164 GT	2005	Malaysia	Bulk Cargo Trader	
41	Box Enam Belas	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	2,087 GT	2005	China	Bulk Cargo Trader	
42	Semar Tujuh Belas	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Tug Boat	234 GT	2005	Malaysia	Bulk Cargo Trader	
43	Box Tujuh Belas	PT Humpuss Intermoda Transportasi Curah	Barge	3,137 GT	2005	China	Bulk Cargo Trader	

別添 4 PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk 所有船舶リスト

Name of the ship	Type	DWT	Country constructed
MV. Kanal Mas	Container	958 TEUS	Germany
MV. Hilir Mas	Container	504 TEUS	Germany
MV. Gulf Mas	Container	623 TEUS	Germany
MV. Umbul Mas	Container	504 TEUS	Germany
MV. Selat Mas	Container	486 TEUS	Japan
MV. Warih Mas	Container	294 TEUS	Germany
MV. Kisik Mas	Container	623 TEUS	Germany
MV. Telaga Mas	Container	252 TEUS	Holland
MV. Curug Mas	Container	352 TEUS	Germany
MV. Tasik Mas	Container	223 TEUS	Germany
MV. Kuala Mas	Container	226 TEUS	Japan
MV. Muara Mas	Container	214 TEUS	Japan
MV. Pasir Mas	Container	219 TEUS	Germany
MV. Danu Mas	Container	268 TEUS	Japan
MV. Guhi Mas	Container	191 TEUS	Spain
MV. Mahar Mas	Container	424 TEUS	Germany
MV. Ayer Mas	Container	326 TEUS	Japan
MV. Belik Mas	Container	443 TEUS	Taiwan
MV. Palung Mas	Container	430 TEUS	Japan
MV Supitan Mas	Container	428 TEUS	Germany
MV. Cahya Mas	Container	650 TEUS	Japan
MV. Strait Mas	Container	1,173 TEUS	Germany
MV. River Mas	Container	1,173 TEUS	Germany
MV. Kedung Mas	Container	481 TEUS	Germany

別添 5 Pertamina Shipping 所有船舶リスト

Name	Year of Built	Flag	DWT	Type	Country of Building
BALONGAN	2004	PANAMA	6,500	SMALL TANKER II	INDONESIA
CENDRAWASIH - P.3005	1977	INDONESIA	36,503	MEDIUM RANGE	JAPAN
FASTRON	2004	PANAMA	30,284	MEDIUM RANGE	INDONESIA
GEBANG - P.8002	1986	INDONESIA	87,069	LARGE RANGE II	JAPAN
GEUDONDONG - P.8001	1985	INDONESIA	87,206	LARGE RANGE II	KOREA
KARMILA - P.58	1992	INDONESIA	6,500	SMALL TANKER II	INDONESIA
KATOMAS	1999	PANAMA	6,500	SMALL TANKER II	INDONESIA
KETALING	1998	PANAMA	6,500	SMALL TANKER II	INDONESIA
KLASOGUN	1999	PANAMA	6,500	SMALL TANKER II	INDONESIA
KLAWOTONG	1999	PANAMA	6,500	SMALL TANKER II	INDONESIA
KRASAK	1999	PANAMA	6,500	SMALL TANKER II	INDONESIA
KUANG	1998	PANAMA	6,500	SMALL TANKER II	INDONESIA
KURAU - P.59	1992	INDONESIA	6,500	SMALL TANKER II	INDONESIA
MANGUN JAYA - P.33	1987	INDONESIA	3,500	SMALL TANKER I	INDONESIA
MELAHIN - P.36	1985	INDONESIA	3,500	SMALL TANKER I	INDONESIA
MENGKALA - P.34	1985	INDONESIA	3,500	SMALL TANKER I	INDONESIA
MERBAU - P.37	1985	INDONESIA	3,500	SMALL TANKER I	INDONESIA
MINAS - P.35	1985	INDONESIA	3,500	SMALL TANKER I	INDONESIA
MUNDU	2005	PANAMA	3,500	SMALL TANKER I	INDONESIA
PALU SIPAT - P.1025	2000	PANAMA	17,500	GENERAL PURPOSE II	INDONESIA
PALUH TABUHAN/P.1019	1979	INDONESIA	15,277	GENERAL PURPOSE I	JAPAN
PANDAN	2000	SINGAPORE	1,470	BULK LIGHTER	INDONESIA
PEGADEN - P.1924	1988	PANAMA	17,500	GENERAL PURPOSE II	INDONESIA
PELITA - P.1023	1981	INDONESIA	17,780	GENERAL PURPOSE II	JAPAN
PEMATANG/ P.1021	1979	INDONESIA	17,706	GENERAL PURPOSE I	JAPAN
PENDOPO/ P.1020	1979	INDONESIA	17,723	GENERAL PURPOSE II	JAPAN
PLAJU	2004	PANAMA	6,500	SMALL TANKER II	INDONESIA
PUNGUT/ P.1022	1979	INDONESIA	15,270	GENERAL PURPOSE I	JAPAN
SANGA-SANGA/ P.3009	1983	INDONESIA	30,792	MEDIUM RANGE	JAPAN
SELSE/ P.3006	1983	INDONESIA	29,944	MEDIUM RANGE	JAPAN
SENGETI - P.3007	1982	INDONESIA	30,792	MEDIUM RANGE	JAPAN
SEPINGGAN/ P.3008	1982	INDONESIA	30,792	MEDIUM RANGE	JAPAN
SERANG JAYA/ P.3011	1983	INDONESIA	29,900	MEDIUM RANGE	JAPAN
SINDANG/ P.3010	1982	INDONESIA	29,900	MEDIUM RANGE	KOREA

別添 6 Samudera 所有運営コンテナ船リスト

No.	船舶名	規模	籍
1	Sinar Surya	1, 560 teus	Panama
2	Sinar Sunda	1, 560 teus	Panama
3	Sinar Batam	1, 560 teus	Panama
4	Hansa Stavanger	1, 550 teus	Germany
5	Sinar Toba	1, 404 teus	British
6	Sinar Lombok	1, 354 teus	Singapore
7	Kuo Chia	1, 295 teus	People's Republic of China
8	Sinar Java	1, 174 teus	Panama
9	Sinar Solo	1, 054 teus	Panama
10	Sinar Bontang	1, 054 teus	Panama
11	Sinar Bintan	1, 054 teus	Panama
12	Sinar Bangka	1, 054 teus	Panama
13	Sinar Bandung	1, 054 teus	Panama
14	Sinar Bali	1, 048 teus	Singapore
15	Sinar Nusa	1, 030 teus	Singapore
16	Harmony	1, 022 teus	Liberia
17	Vinashin Mariner	1, 016 teus	Vietnam
18	Sinar Riau	1, 012 teus	Hong Kong
19	Oriental Bright	1, 001 teus	Panama
20	Mol Silver Fern	1, 001 teus	Panama
21	Yong Wang	950 teus	Hongkong
22	Pancaran Sinar	918 teus	Panama
23	Sea Space	884 teus	Cyprus
24	Providence	650 teus	Bahamas
25	Lumoso Express	646 teus	Singapore
26	Sinar Padang	495 teus	Singapore
27	Pancon Diamond	295 teus	Singapore
28	Sinar Salju	197 teus	Indonesia
29	Caraka J.N.III	115 teus	Indonesia

別添 7 SAMUDERA 子会社所有船舶リスト



FOREMOST MARITIME PTE LTD
A SUBSIDIARY OF SAMUDERA SHIPPING LINE LTD



Industrial Shipping: Fleet Profile

A. Liquid & Gas Shipping

1.	Chemical Tankers	10 (*)	units
2.	Oil Tankers	2	units
3.	Gas Carrier	2 (**)	units

(*) : 1 under construction

(**): 1 under construction, part ownership

B. Dry Bulk & Container Shipping

1.	Coal Carriers	5	units
2.	Container Carriers	4 (*)	units

(*) : 2 under construction

C. Marine Offshore Support Services

1.	Oil Barge	1	unit
2.	Well Service Boat	1	unit
3.	Anchor Handling Boat	1	unit

D. Total **26 units**

Fleet Particulars - Liquid & Gas Shipping

No.	Name Description	Chemical Tankers						
		Sinar Sabang	Sinar Johor	Sinar Bukom	Sinar Tokyo	Sinar Anyer	Sinar Bunyu	
1	Port of Registry	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore	Jakarta	Singapore	
2	Year Built / Builder	1988 / Japan	1991 / Japan	1990 / Japan	2004 / Japan	1996 / Japan	2001 / Korea	
3	Classification	NK	NK	NK	NK	NK	KR	
4	Ship Type	Chemical Tanker Type II & III	Chemical Tanker Type III					
5	Call Sign	9VRF	S6OA	S6NZ	S6AP6	S6QS3	DSFM9	
6	GRT / NRT	4,626 / 2,476	2,027 / 986	2,025 / 986	1,942 / 774	1,832 / 686	1,716 / 1,117	
7	DWT	7,705	3,098	3,016	2,850	2,781	3,426	
8	LOA / LBP (m)	113.31 / 105.10	84.30 / 79.00	84.30 / 79.00	81.00 / 75.50	84.50 / 78.50	84.40 / 78.01	
9	Breadth (m) / Depth (m)	17.60 / 8.90	14.00 / 6.70	14.00 / 6.70	13.60 / 6.50	12.00 / 6.20	14.00 / 6.75	
10	Draft (m)	7.21	5.61	5.53	5.40	5.30	5.76	
11	Cargo Tanks							
	Slop Tank (m ³)	295	216	246	460	83	176	
	Tank 1 (m ³)	1,306	418	418	460	548	370	
	Tank 2 (m ³)	1,443	781	782	786	667	890	
	Tank 3 (m ³)	1,430	969	970	806	668	906	
	Tank 4 (m ³)	1,750	929	930	798	648	908	
	Tank 5 (m ³)	1,426	243	243	-	-	824	
	Tank 6 (m ³)	1,136	271	268	-	-	-	
	Tank 7 (m ³)	-	-	-	-	-	-	
	Total (m ³)	8,492	3,610	3,611	2,850	2,531	4,074	
	Center Tank Type	SUS 316	SUS 316L	SUS 316L	All SUS 316	All SUS 316	Zinc	
	Capacity (m ³)	4,546	2,008	2,012	2,850	2,531	4,074	
	Wing Tank Type	Epoxy	Zinc	Zinc				
	Capacity (m ³)	3,946	1,602	1,598				
12	Main Engine	4,200 HP	2,600 HP	2,600 HP	2,800 HP	3,270 HP	2,665 HP	
13	Speed (knots)	11.5	12.0	12.0	12.8	12.0	13.0	
14	Consumption: ME (MT/day)	IFO: 11.0	IFO: 4.8	IFO: 4.8	IFO: 8.3	IFO: 9.0	IFO: 8.3	
15	Consumption: AE (MT/day)	MDO: 1.0	MDO: 0.7	MDO: 0.7	MDO: 0.8	MDO: 1.2	MDO: 0.8	
16	Pump Capacity (m ³ /hr)	6x300	4x200	4x200	7x150	8x100	10x200	
17	Fuel Tank Capacity (m ³)	656	183	187	195	240	126	
18	FW Tank Capacity (m ³)	341	309	100	55	145	93	
19	BW Tank Capacity (m ³)	1,623	502	565	980	964	642	

All details above are "about" and without guarantee

Fleet Particulars - Liquid & Gas Shipping (continued)

No.	Description	Chemical Tankers				Oil Tankers			Gas Tanker	
		Sinar Labuan	Sinar Bontang	Sinar Busan	Sinar Agra (*)	Sinar Emas	Sinar Jogya	Amanah	Hull # 2241 (**)	
1	Port of Registry	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore	Jakarta	Singapore	
2	Year Built / Builder	1994 / Korea	1994 / Korea	2006 / Korea	2006 / Korea	2000 / China	2001 / China	1981 / Japan	2007 / Korea	
3	Classification	KR	NK	ABS	ABS	LR	LR	NK	DNV	
4	Ship Type	Chemical Tanker Type III	Chemical Tanker Type III	Oil/Chemical Type II / III	Oil/Chemical Type II / III	Oil Tanker	Oil Tanker	Pressurized LPG Tanker	LNG Tanker	
5	Call Sign	9VAE9	9VES2			S6DE	S6DB	YEIG		
6	GRT / NRT	1,986 / 1,044	1,990 / 1,035	7,680 / 3,630	7,680 / 3,630	13,960 / 4,722	13,960 / 4,722	1,618 / 715	97,000 / 29,100	
7	DWT	3,519	3,549	11,277	11,277	17,726	17,726	1,441	73,000	
8	LOA / LBP (m)	85.30 / 78.60	86.50 / 78.31	116.5 / 109.00	116.5 / 109.00	160.00 / 153.00	160.00 / 150.86	70.60 / 65.00	285.4 / 274.4	
9	Breadth (m) / Depth (m)	14.00 / 6.60	14.00 / 6.60	20.00 / 11.70	20.00 / 11.70	27.00 / 11.70	27.00 / 11.70	12.60 / 6.00	43.40 / 26.00	
10	Draft (m)	5.61	5.51	8.40	8.40	7.00	7.00	4.40	11.50	
11	Cargo Tanks									
	Slop Tank (m³)	125	134	680	680	833	750	-	-	
	Tank 1 (m³)	574	562	1,497	1,497	3,957	3,957	780	21,900	
	Tank 2 (m³)	664	883	3,046	3,046	4,264	4,264	780	43,000	
	Tank 3 (m³)	901	650	1,515	1,515	4,259	4,259	-	43,000	
	Tank 4 (m³)	914	896	3,260	3,260	4,262	4,262	-	37,800	
	Tank 5 (m³)	659	646	2,512	2,512	4,260	4,260	-	-	
	Tank 6 (m³)	-	-	-	-	3,682	3,682	-	-	
	Tank 7 (m³)	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Total (m³)	3,832	3,755	12,511	12,511	24,685	24,685	1,560	145,700	
	Center Tank Type	Zinc	Zinc	Epoxy	Epoxy	Epoxy	Epoxy	Mild Steel	GTT NO 96 E-2.	
12	Main Engine	2,200 HP	2,200 HP	6,000 HP	6,000 HP	6,500 HP	6,500 HP	2,400 HP	36,800 HP	
13	Speed (knots)	13.0	12.0	13.0	13.0	13.0	13.0	11.0	19.5	
14	Consumption: ME (MT/day)	IFO: 6.5	IFO: 5.5	IFO: 17.0	IFO: 17.0	IFO: 21.4	IFO: 21.4	IFO: 5.8		
15	Consumption: AE (MT/day)	MDO: 0.8	MDO: 0.7	IFO: 2.5	IFO: 2.5	MDO: 1.5	MDO: 1.5	MDO: 0.9		
16	Pump Capacity (m³/hr)	2x400, 1x150	3x400	10x300	10x300	3x617	3x617	2x300	2x35,000; 2x8,000	
17	Fuel Tank Capacity (m³)	160	129	855	855	1028	710	194	7,270	
18	FW Tank Capacity (m³)	182	152	320	320	307	250	79	700	
19	BW Tank Capacity (m³)	688	708	4,238	4,238	10,635	10,635	688	53,000	

(*) : under construction

(**): under construction, part ownership

All details above are "about" and without guarantee

Fleet Particulars - Marine Offshore Support Services

No	Name		Marine Off-shore Support Units		
	Description		Aquatic Conserver	Nur Hidayah	Cumawis 110
1	Port of Registry		Balikpapan	Balikpapan	Balikpapan
2	Year Built / Place		1995 / Myanmar	1996 / Indonesia	1995 / Myanmar
3	Classification		BKI	BKI	BKI
4	Ship Type		Fire Fighting, Anti Pollution, Anchor Handling Tug	Well Service Boat	Oil Barge
5	Main Features		FIFI : 2 x 300 cbm/hr; Fuel Storage < 60 deg C FP; BP 30 T, Bow jet thruster 150 T	Deck Mounted Steerable Rudder Propeller; Triplex Pump 8,000 Psi	Fuel Storage < 60 deg Flash Point
6	Call Sign		YFGD	YD 6308	-
7	GRT / NRT		475 / 143	186 / 56	142 / 56
8	DWT		400	102	350
9	LOA / LBP (m)		38.30 / 34.71	25.10 / 24.10	30.48 / 29.60
10	Breadth / Depth (m)		10.97 / 3.93	7.5 / 2.50	9.12 / 2.13
11	Draft Min / Max (m)		1.60 / 2.50	0.95 / 1.50	0.40 / 1.50
(a)	Deck Space (m * m)		15.00 x 7.00	11.00 x 6.00	-
(b)	Cargo Capacity (T)				
(c)	Cargo Tank Capacity (m ³)			-	4 Nos @ 58.50
	Cargo Handling Crane Cap.				
12	Dispersant Tank Cap. (m ³)		20	10	-
13	Polluted Tank Capacity (m ³)		78	78	-
14	Foam Tank Capacity (m ³)		10	10	-
15	Main Engine		2 x 1,250 HP	2 x 380 HP	-
16	Speed (knots)		12	10	-
17	Consumption: ME (MT/day)		MGO: 9.78	MGO: 2.19	-
18	Consumption: AE (MT/day)		MGO: 0.38	MGO: 0.17	-
19	Fuel Tank Capacity (m ³)		104	32	-
20	F.W. Tank Capacity (m ³)		40	27	-
21	B.W. Tank Capacity (m ³)		212	20	-

All details above are "about" and without guarantee

Fleet Particulars - Dry Bulk Shipping

No	Description	Dry Bulk Shipping					
		Sinar Barito	Sinar Borneo	Sinar Banjar	Sinar Kintap	Sinar Tuban	
1	Port of Registry	Jakarta	Jakarta	Jakarta	Jakarta	Jakarta	
2	Year Built / Place	2003 / Indonesia	2003 / Indonesia	2003 / Indonesia	2006 / Indonesia	2006 / Indonesia	
3	Classification	BKI	BKI	BKI	ABS	ABS	
4	Ship Type	Coal Deck Ship					
5	Main Features	Deck mounted Steerable Rudder Propeller, Fore Wheel House	Deck mounted Steerable Rudder Propeller, Fore Wheel House	Deck mounted Steerable Rudder Propeller, Fore Wheel House	Well mounted Steerable Rudder Propeller, Fore Wheel House	Well mounted Steerable Rudder Propeller, Fore Wheel House	
6	Call Sign	YHPS	YHQP	YHQO	YCPD	YFVA	
7	GRT / NRT	2,420 / 726	2,420 / 726	2,420 / 726	4,210 /	3,484 /	
8	DWT	4,700	4,700	4,700	8,047	5,833	
9	LOA / LBP (m)	82.30 / 81.75	82.30 / 81.75	82.30 / 81.75	91.44 / 89.31	92.96 / 89.51	
10	Breadth / Depth (m)	21.40 / 5.21	21.40 / 5.21	21.40 / 5.21	24.00 / 7.00	24.00 / 6.00	
11	Draft Min / Max (m)	1.10 / 3.80	1.10 / 3.80	1.10 / 3.80	1.09 / 5.00	1.039 / 4.00	
(a)	Deck Space (m * m)	61.94 x 19.14	61.94 x 19.14	61.94 x 19.14	20.43 * 71.25	20.40 * 71.37	
(b)	Cargo Capacity (T)	4,700	4,700	4,700	7,700	5,500	
12	Main Engine	2 x 720 HP	2 x 720 HP	2 x 720 HP	2 x 1,280 HP	2 x 750 HP	
13	Speed (knots)	7	7	7	7	7.5	
14	Consumption: ME (MT/day)	MGO: 5.40	MGO: 5.40	MGO: 5.40	MDO : 9.4	MGO : 5.7	
15	Consumption: AE (MT/day)	MGO: 0.55					
16	Fuel Tank Capacity (m ³)	118	118	118	227	162	
17	F.W. Tank Capacity (m ³)	53	53	53	108	124	
18	B.W. Tank Capacity (m ³)	5,037	5,037	5,037	3,099	2,452	

All details above are "about" and without guarantee

Fleet Particulars - Container Shipping

No	Description	Name	Container Shipping		
			Sinar Demak	Sinar Jambi	Sinar Bintang (*)
1	Port of Registry	Singapore	Jakarta	Singapore	Singapore
2	Year Built / Place	2006 / Indonesia	2006 / Indonesia	2006 / Indonesia	2006 / Indonesia
3	Classification	ABS	ABS	ABS	ABS
4	Ship Type	Gearless Container Deck Ship			
5	Main Features	Well Mounted Steerable Propeller Fore Wheel House			
6	Call Sign	9VJR2	YEBN		
7	GRT / NRT	2,668 / 800	2,668 / 800	2,647 /	2647 /
8	DWT	4,380	4,380	4,373	4,373
9	LOA / LBP (m)	86.01 / 82.74	86.01 / 82.74	86.01 / 82.74	86.01 / 82.74
10	Breadth / Depth (m)	20.00 / 5.70	20.00 / 5.70	20.00 / 5.70	20.00 / 5.70
11	Draft Min / Max (m)	1.12 / 4.00	1.12 / 4.00	1.12 / 4.00	1.12 / 4.00
(a)	Deck Space (m * m)	17.22 * 62.38	17.22 * 62.38	17.22 * 62.38	17.22 * 62.38
(b)	Cargo Capacity	265 teus	265 teus	241 teus	241 teus
(c)	Crane Capacity				
12	Main Engine	2 x 1,500 HP	2 x 1,500 HP	2 x 45t (40t) / 18m (24.8)	2 x 45t (40t) / 18m (24.8)
13	Speed (knots)	10	10	10	10
14	Consumption: ME (MT/day)	MDO : 11.2	MDO : 11.2	MDO : 11.2	MDO : 11.2
15	Consumption: AE (MT/day)	MGO : 0.878	MGO : 0.878	MGO : 1.38	MGO : 1.38
16	Fuel Tank Capacity (m ³)	291	291	291	291
17	F.W. Tank Capacity (m ³)	42	42	42	42
18	B.W. Tank Capacity (m ³)	1,664	1,664	1,664	1,664

(*) : under construction

All details above are "about" and without guarantee

別添 8 その他のアンケート回答海運会社 7 社の所有船舶リスト

PT Admiral Lines 所有船舶

船舶名	船舶タイプ	DWT	建造年	建造国	所有/チャーター
	General Cargo	7,800 dwt	1991	Japan	Owned
	General Cargo	7,800 dwt	1985	Japan	Owned

PTAmanusa 所有船舶

船舶名	船舶タイプ	DWT	建造年	建造国	所有/チャーター
MV. Lautan Arafura	Container	12,000DWT	1979	Germany	Owned
MV. Caraka Jaya Niaga III-7	Container	12,000DWT	1992	Indonesia	Owned

PT Banuna Raya Logistics 所有船舶

船舶名	船舶タイプ	DWT	建造年	建造国	所有/チャーター
Poksay	Passenger	206	2002	Singapore	Owned

PT Djakarta Lloyd 所有船舶

船舶名	船舶タイプ	DWT	建造年	建造国	所有/チャーター
mv. M.H. Thamrin PB 1600	Full Container	26.2	2000		
mv. Sam Ratulangi PB 1600	Full Container	26.2	2001		
mv. Jatiwangi PB 400	Full Container	4.18	2000		
mv. Jatianom PB 400	Full Container	4.18	2001		
mv. Jatipura PB 400	Full Container	4.18	2001		
mv. Pontianak Caraka Jaya Niaga III - 34	Full Container	4.18	1997		
mv. Semarang Caraka Jaya Niaga III - 35	Full Container	4.18	1997		
mv. Cirebon Caraka Jaya Niaga III - 36	Full Container	4.18	1997		
mv. Palembang Caraka Jaya Niaga III - 37	Full Container	4.18	1997		
mv. Belawan Caraka Jaya Niaga III - 38	Full Container	4.18	1997		
mv. Makassar Caraka Jaya Niaga III - 39	Full Container	4.18	1997		
mv. Lhokseumawe Caraka Jaya Niaga III - 40	Full Container	4.18	1997		
mv. Panjang Caraka Jaya Niaga III - 41	Full Container	4.18	1997		
mv. Manado Caraka Jaya Niaga III - 42	Full Container	4.18	1997		

PT Gesuri Lloyd 所有船舶

船舶名	船舶タイプ	DWT	建造年	建造国	所有/チャーター
Ganda Setia	Multi-purpose	10.138	1979		Chartered

PT Gurita Lintas Samudera 所有船舶

船舶名	船舶タイプ	DWT	建造年	建造国	所有/チャーター
MV. Mandiri Satu	General Cargo	6,163.73	1974		
MV. Mandiri Dua	General Cargo	6,771.39	1975		
MV. Mandiri Tiga	General Cargo	8,273.02	1975		
MV. Mandiri Lim	General Cargo	7,855.18	1974		
MV. Mandiri Enam	General Cargo	8,173.00	1983		
MV. Mandiri Tujuh	General Cargo	6,668.00	1981		
MV. Mandiri Delapan	General Cargo	7,104.67	1981		
MV. Salindo Perdana I	General Cargo	10,058.00	1975		
MV. Ayu Permata	General Cargo	8,621.00	1978		
MV. Ayumas Samudera	General Cargo	6,944.00	1990		
MV. Buddy Rakhmadi	General Cargo	11,406.00	1978		
MV. Dwi Buddyarto	General Cargo	7,081.80	1981		
MV. Dimaz Arianto	General Cargo	6,508.00	1981		
MV. Ardhianto	General Cargo	9,090.00	1994		
MV. Fitria Perdana	General Cargo	6,543.00	1974		
MV. Fitria Permata	General Cargo	6,806.95	1974		
MV. Fitria Paramitra	General Cargo	6,438.00	1983		
MV. Fitria Persada	General Cargo	6,612.85	1977		

PT Pelayaran Bahtera Adhiguna 所有船舶

船舶名	船舶タイプ	DWT	建造年	建造国	所有/チャーター
MV Adhiguna Tarahan	Bulk Carrier	11,096			
MV Adhiguna Nugraha 1	General Cargo	8,180			
MV Adhiguna Purnamarga	General Cargo	3,700			
MV Adhiguna Rayamarga	General Cargo	3,700			
TB Adhiguna Bahari	Barges				
TB Uchida	Barges				

別添 9 調達予定があると回答した 12 社の調達予定船舶に関する回答

会社名	船舶タイプ																																
	石油タンカー				ケミカルタンカー				一般貨物船				コンテナ船				タグボート				バージ				その他								
	隻数	サイズ	新造船/中古	調達先国	隻数	サイズ	新造船/中古	調達先国	隻数	サイズ	新造船/中古	調達先国	隻数	サイズ	新造船/中古	調達先国	隻数	サイズ	新造船/中古	調達先国	隻数	サイズ	新造船/中古	調達先国	隻数	サイズ	新造船/中古	調達先国					
PT Admiral Lines									1隻	7000 to 8000 dwt	中古																						
PT Amasnusa Persada					1	4,000-5,000 dwt	中古	物色中					1隻	4,000-5,000 dwt	中古	国内																	
ANDHIKA	○	所有船舶と同等のもの	どちらでも	未定					○	バルク船	○	所有船舶と同等のもの。handy max or Panamax	どちらでも	未定					○	8,000 dwt	どちらでも	未定											
Amada Bumi Pratiwi Lines	1隻																								1隻 (バルカーあるいは乾貨物船)								
PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk									2隻	20,000 dwt	中古					4隻		中古															
PT Bertian Laju Tanker Tbk	○				○																								ガスキャリア				
PT Djakarta Lloyd													5隻	3000 DWT以上																			
PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk					未定																												
PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk													2あるいは3隻																				
PERTAMINA SHIPPING	4隻	85,000 & 30,000 dwt																							LPG 2隻	5,000 com	新造船						
PT Rig Tenders Indonesia Tbk																													所有船と同等のもの				
PT Samudera Shipping services	2隻	MRMMR	新造船		4	20,000 35,000	新造船																										

別添 10 造船所従業員数

Company	(6) Number of employees in 2004											
	Direct						Subcontractor					
	Managerial	Administrative	Technical	Skilled	Semi skilled	Total	Managerial	Administrative	Technical	Skilled	Semi skilled	Total
PT. DAYA RADAR UTAMA	15	25	25	50	25	140	10	15	20	225	75	345
PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari	154	882	1092	275		2403	80	80	200	160		520
PT. DOK DAN PERKAPALAN SURABAYA	55	99	521	35		710						
PT. INDONESIA MARINA SHIPYARD												
PT. INDUSTRI KAPAL INDONESIA (PERSEO) / IKI	61	130	270	190	80	731			300	300		600
PT. INGGOM SHIPYARD	4	41	22	38	12	117	3	2	48	6	8	67
PT. INTAN SENGKUNYIT	4	13	39	27	12	95	2	3	40	25	15	85
PT. JASA MARINA INDAH	5	12	57	11		85	400					400
PT. NAGOPATMOLO	1	11	4	2	3	21				5	20	25
PT. PAL INDONESIA (PERSERO)	584	414	1093	298	296	2685						0

別添 10

Company	(6) Number of employees in 2005											
	Direct						Subcontractor					
	Managerial	Administrative	Technical	Skilled	Semi skilled	Total	Managerial	Administrative	Technical	Skilled	Semi skilled	Total
PT. DAYA RADAR UTAMA	20	30	30	60	30	170	15	20	25	235	85	380
PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari	140	825	1065	262		2292	94	94	235	188		611
PT. DOK DAN PERKAPALAN SURABAYA	66	96	468	33								
PT. INDONESIA MARINA SHIPYARD	17	28	60	39	21		3	6	60	35	25	
PT. INDUSTRI KAPAL INDONESIA (PERSEO) / IKI	59	128	269	190	79	725			300	300		600
PT. INGGOM SHIPYARD	4	43	17	28	4	96						0
PT. INTAN SENGKUNYIT	4	13	39	27	12	95	2	3	45	30	15	95
PT. JASA MARINA INDAH	50	12	57	11		130	400					400
PT. NAGOPATMOLO	1	11	4	2	3	21				5	20	25
PT. PAL INDONESIA (PERSERO)	560	390	1069	271	272	2562						0



この報告書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

インドネシアの内航船需要に関する調査

2007年（平成19年）3月発行

発行 社団法人 日本中小型造船工業会

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-16 海洋船舶ビル
TEL 03-3502-2063 FAX 03-3503-1479

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

インドネシアの内航船需要に関する調査

二〇〇七年三月