

インドネシアの海事産業に関する調査

2009年3月

社団法人 日 本 船 用 工 業 会

はじめに

日本船用工業会では、我が国造船業・船用工業の振興に資するために、日本財団から競艇公益資金による助成金を受けて「造船関連海外情報収集及び海外業務協力」事業を実施しております。その一環としてジェトロ関係海外事務所を拠点として海外の海事関係の情報収集を実施、収集した情報の有効活用を図るため各種報告書を作成しています。

本書は、日本船用工業会と日本貿易振興機械（ジェトロ）が共同で運営しているジェトロ・シンガポールセンター船用機械部（金子純蔵所員）が、インドネシアにおける経済概況、海運業・造船業等について調査し、今後インドネシアにおける造船需要・船用工業の投資環境についての見通しを取りまとめたものです。

インドネシアの最新情報を紹介した本書は、当該地域に関心をお持ちの我が国の船用事業者の皆様の参考になると思われまますので、関係各位に有効にご活用いただければ幸いです。

ジェトロ・シンガポールセンター船用機械部
（社団法人 日本船用工業会共同事務所）
ディレクター 金子純蔵

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.....	5
1-2	インドネシア投資動向.....	11
1-2-1	投資環境全般.....	11
1-2-2	外国直接投資.....	13
1-2-3	新投資法.....	14
1-2-4	投資促進に向けた政策.....	18
1-3	2009年以降のインドネシア経済動向見通し.....	21
2	インドネシアの港湾事情.....	24
2-1	港湾の概要.....	24
2-2	主要港湾の概要と貨物取扱量.....	26
2-2-1	タンジュンプリオク港（ジャカルタ特別州）.....	26
2-2-2	タンジュンペラック港（東ジャワ州都スラバヤ）.....	30
2-2-3	ベラワン港（北スマトラ州メダン）.....	31
2-2-4	タンジュンウマス港（中ジャワ州スマラン）.....	33
2-2-5	スカルノハッタ港（南スラウェシ州マカッサル）.....	34
2-2-6	ボジョネガラ港（バンテン州）.....	35
2-3	海運法の改正.....	36
3	インドネシア海運業の現状.....	38
3-1	インドネシア商船隊の規模.....	38
3-2	インドネシアの海上輸送量.....	40
3-3	カボタージュ規制の概要.....	42
3-4	カボタージュ規制のインパクト.....	43
3-5	航行安全施策.....	45
3-6	主要海運会社の概要.....	45
3-6-1	PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk.....	45
3-6-2	Berlian Laju Tankers.....	47
3-6-3	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk.....	48
3-6-4	PT Samudera Indonesia Tbk.....	49
3-6-5	PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk.....	51
3-6-6	PT Trada Maritime Tbk.....	52
4	造船業界の現状.....	53
4-1	造船業界の概要.....	53
4-2	造船実績.....	57

4-3	造船業界を取り巻く事業環境.....	59
4-3-1	輸入関税.....	59
4-3-2	自国船舶使用義務化（カボタージュ）の影響.....	59
4-3-3	外国製漁船の使用制限.....	59
4-3-4	リアウ諸島州 3 島の FTZ 化.....	60
4-4	バタム島及びカリマン島の造船業の現状.....	60
4-5	主要造船所.....	63
4-5-1	PT PAL Indonesia.....	63
4-5-2	PT. DOK & PERKAPALAN KODJA BAHARI (DKB).....	63
4-5-3	PT. DOK DAN PERKAPALAN SURABAYA (DPS).....	63
4-5-4	ASL Marine Holdings Ltd.....	64
4-5-5	PT Jasa Marina Indah (JMI).....	65
4-5-6	Otto Marine Co Pte Ltd.....	65
4-5-7	PT Industri Kapal Indonesia (IKI).....	65
4-5-8	PT Batam Maritime Centre.....	65
4-6	今後の造船需要.....	66
4-6-1	貨物量予測.....	66
4-6-2	海運需要が見込まれる貨物.....	67
4-6-3	海運総局・INSA 予測による船舶需要.....	68
5	舶用品の輸出入の現状.....	69
5-1	インドネシア舶用機械輸出入統計.....	69
5-1-1	品目別.....	69
5-2	日本とインドネシアの舶用機械貿易.....	77

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 インドネシアの基礎データ

面積	192.2 万平方キロメートル(日本の 5.1 倍)
人口	約 2 億 2,219 万人(2007 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 9%、ヒンズー教 2%他
政体	共和制 (大統領責任内閣)
元首	スシロ・バンバン・ユドヨノ大統領 (2004 年 10 月 20 日就任、任期は 2009 年 10 月まで)
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。ユドヨノ大統領は、2005 年 12 月に第 1 回内閣改造、2007 年 5 月に第 2 回内閣改造を行った。

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

インドネシア中央統計局が発表した 2007 年の実質国内総生産 (GDP) 成長率は 6.32% であった。政府目標 6.3% を達成し、1997 年のアジア通貨危機以降で最高を記録した。実質 GDP は 1,964 兆ルピア (基準年は 2000 年) であった。2007 年第 4 四半期には米国のサブプライム問題や原油高、国内の自然災害が支障となり、実質成長率は前期比マイナス 2.15% に減速したが、各分野とも年間を通して概ね良好な成長を達成した。

インドネシア初の大統領直接選挙で 2004 年 10 月に選出されたスシロ・バンバン・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発揮しており、安定した政権基盤の構築に成功したと評価されている。

2008 年に入ると、金融危機による世界的な経済減速が進む中、貿易と投資が成長を牽引する傾向が一段と高まり、2008 年通年の速報値では 6.2% の成長率を達成した。下半期の減速により、補正予算で想定した目標 6.4% には届かなかったが、1997～1998 年のアジア通貨危機以後で最高だった 2007 年の 6.32% に次ぐ高水準を維持し、世界的な金融危機が深刻化する中、インドネシア経済は比較的好調を保ったことが浮き彫りとなった。

表 2 インドネシア主要経済指標

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
実質GDP成長率	(%)	5.4	3.8	4.4	4.7	5.1	5.7	5.5	6.3
失業率	(%)	6.1	8.1	9.1	9.6	9.9	10.3	10.5	9.8
CPI上昇率	(%)	3.7	11.5	11.9	6.8	6.1	10.5	13.1	6.5
貸出金利(運転資金)	(%)	18.5	18.5	18.9	16.9	14.1	14.1	16.1	13.5
中央政府財政収支/GDP	(%)	▲1.2	▲2.8	▲2.4	▲1.9	▲1.4	▲0.5	▲1.2	▲1.6
一般政府総債務/GDP	(%)	102.7	87.2	71.6	64.9	59.8	51.5	39.1	35.8
財サービス輸出額	(10億USドル)	70.6	62.9	65.8	69.4	82.8	99.9	115.0	130.4
財サービス輸入額	(10億USドル)	56.0	50.5	52.7	56.9	71.5	91.5	95.3	108.5
経常収支/GDP	(%)	4.8	4.2	3.8	3.4	0.6	0.1	3.0	2.6
外貨準備(金除く)	10億USドル	28.5	27.2	31.0	35.0	35.0	33.0	40.9	55.0
輸入カバー倍率	(月)	6.1	6.5	7.1	7.4	5.9	4.3	5.2	6.1
純対外債務/GDP	(%)	63.3	58.2	44.2	38.4	37.7	30.6	21.9	17.0
外貨準備/短期対外債務	(倍)	1.3	1.3	1.4	1.6	1.7	1.4	1.7	2.2
純対外債務/輸出	(%)	148.0	151.9	136.8	131.9	117.1	87.9	69.3	55.2
デット・サービス・レシオ	(%)	22.5	23.5	24.7	25.6	22.0	26.0	29.0	27.0
為替相場(年平均)	(US\$1=)	8,422	10,261	9,311	8,577	8,939	9,705	9,159	9,334

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 2008年11月

(2) 産業構造

同国はアジアで唯一の OPEC加盟産油国であったものの、スハルト元大統領による長期独裁政権の下で資源ナショナリズムが志向されたことから、資源メジャーが撤退し原油関連での開発投資が進まなくなった。その結果、2002年には原油の純輸入国に転落、2008年6月にはOPECから脱退することとなった。ただし、同国には原油以外にも天然ガスやパーム油、石炭、天然ゴムといった資源が埋蔵し、「資源国」としての底堅さを保ってきた。

インドネシアにおける産業構造を、2007年の業種別実質GDP寄与度から見ると、下記図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14%と続いている。

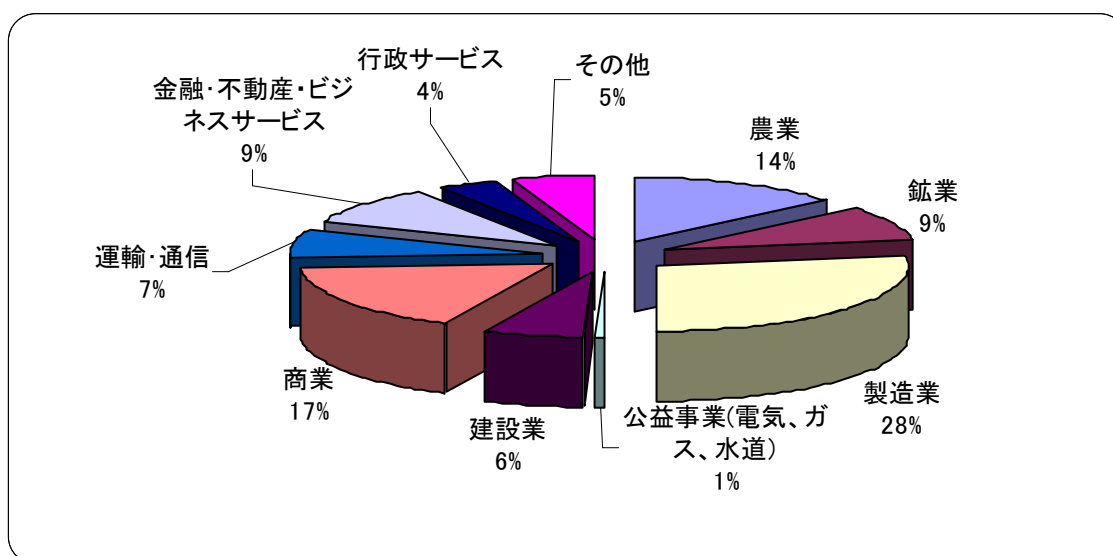


図 1 2007年実質 GDP 業種別寄与度

出所：インドネシア中央銀行

各業種別の成長率を見ると、2007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14.4%増であった。また、公益事業、建設業が同10.4%増、8.6%増と続いている。製造業は、上記図1のとおり重要な産業となっているが、成長率は2006年の4.6%から2007年には4.7%増と、ほぼ横ばいで推移している。

表 3 実質 GDP 各業種別成長率

	2004年	2005年	2006年	2007年
農業	2.8%	2.7%	3.4%	3.5%
鉱業	-4.5%	3.2%	1.7%	2.0%
製造業	6.4%	4.6%	4.6%	4.7%
公益事業(電気、ガス、水道)	5.3%	6.3%	5.8%	10.4%
建設業	7.5%	7.5%	8.3%	8.6%
商業	5.7%	8.3%	6.4%	8.5%
運輸・通信	13.4%	12.8%	14.4%	14.4%
金融・不動産・ビジネスサービス	7.7%	6.7%	5.5%	8.0%
行政サービス	1.7%	1.9%	4.0%	5.4%
その他	9.0%	8.1%	8.0%	7.6%

出所：インドネシア中央銀行

(3) 為替およびインフレ率

2006年後半から堅調な経済成長を続けてきたインドネシアは、08年初めより外部環境の大きな悪化に見舞われている。原油や食糧の国際価格が上昇する中でインフレ圧力が高まり、中央銀行は漸進的な利上げを始めることを余儀なくされた。また、原油高に伴って燃料補助金の負担が増すという懸念などから、2008年4月には国債価格が急落する場面も見られた。国際的な投資家のリスク許容度が下がる中で、資本が流出するリスクはかつてより高まっていると見られる。

インドネシア財務省によると、インフレ率は、2006年の燃料補助金削減により一時的に15%超まで上昇したものの、2007年には6.4%まで低下している。08年のインフレ率は11.4%と、予算の6.5%を大幅に超過した。同年9月には前年同月比12%を超えたものの、12月の2度にわたる石油燃料値下げなどにより年末には沈静化した。インドネシア中銀は、インフレ圧力抑制のため08年に6回、合計で150bpの利上げを実施し、政策金利は9.5%まで引き上げられた。インフレ鈍化と景気の弱回りを受けて中銀は12月に入って政策金利を0.25%引き下げ、9.25%とした。

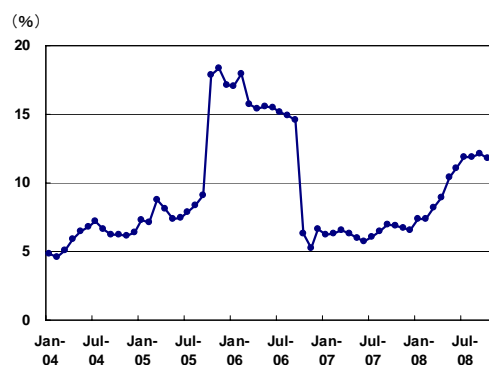
ルピアの対米ドルレート平均は2008年末の急激なルピア安が響き、予算の1ドル=9,100ルピアよりも安値となる同9,691ルピアに下落した。

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		2008年	
	CPI	上昇率(%)	CPI	上昇率(%)	CPI	上昇率(%)	CPI	上昇率(%)
1月	118.53	1.43	138.72	1.36	147.41	1.04	158.26	1.77
2月	118.33	-0.17	139.53	0.58	148.32	0.62	159.29	0.65
3月	120.59	1.91	139.57	0.03	148.67	0.24	160.81	0.95
4月	121.00	0.34	139.64	0.05	148.43	-0.16	161.73	0.57
5月	121.25	0.21	140.16	0.37	148.58	0.10	164.01	1.41
6月	121.86	0.50	140.79	0.45	148.92	0.23	110.08	2.46
7月	122.81	0.78	141.42	0.45	149.99	0.72	111.59	1.37
8月	123.48	0.55	141.88	0.33	151.11	0.75	112.16	0.51
9月	124.33	0.69	142.42	0.38	152.32	0.80	113.25	0.97
10月	135.15	8.70	143.65	0.86	153.53	0.79	113.76	0.45
11月	136.92	1.31	144.14	0.34	153.81	0.18	113.90	0.12
12月	136.86	-0.04	145.89	1.21	155.50	1.10		
通年CPI 上昇率	---	17.11	---	6.60		6.59		11.10

注：CPIの基準値は2008年5月まで2002年=100、2008年6月以降2007年=100を採用

出所：インドネシア中央統計局

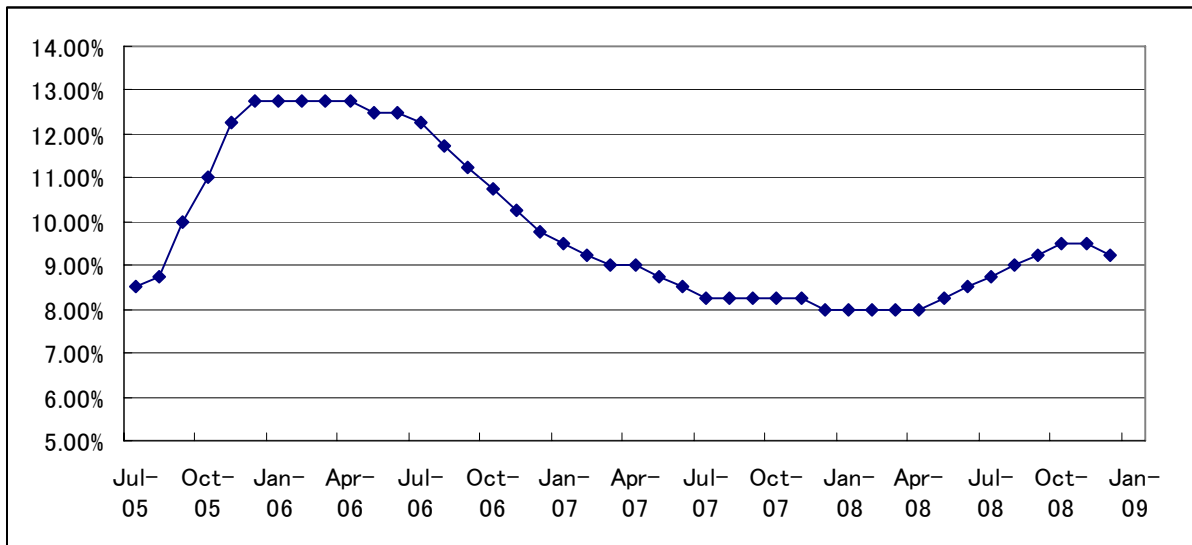


図4 政策金利 (BI レート) の変動

出所：インドネシア中央銀行

(4) 財政運営

深刻な経営危機に見舞われた銀行部門を再建するために1999年から多額のルピア建て国債が発行されたため、債務が膨らみ利払いの負担も増したが、その後、悪化した財政は徐々に改善した。経済が成長を続け、為替相場が相対的に安定し、政府の財政収支（利払いを除く）の小幅な黒字が続く中で、政府債務の水準は順調に下がっている。2006年10月にはIMF債務である約70億USドルの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。総債務のGDP比は2007年末には36%と2000年末の103%より大きく低下した¹。

インドネシア中央銀行によると、2007年の国際収支黒字は前年の145億ドルを下回る125億ドルにとどまった。外貨準備高は増加し、期末時点では5.7カ月分の輸入・公的債務返済需要に当たる569億ドルに達した。2008年は国際収支黒字が113億ドルにとどまると予測。ただし、国際原油価格の上昇により、大幅減は避けられる見通しとした。外貨準備高は2008年末時点で過去最高となる682億ドルへの増加を予想している。

1-1-3 貿易動向

(1) 輸出入動向

2007年の輸出高は前年比14.0%増の1,180億1,400万ドルとなり、4年連続で過去最高を更新した。輸入高は同18.2%増の931億100万ドルで、貿易黒字は前年並みの249億1,300万ドル（同0.8%増）だった。

輸出では石油・ガスが同8.5%増の248億7,200万ドルと伸び悩む一方、非石油・ガスは同15.6%増の931億4,200万ドルと高成長を持続した。非石油・ガスの品目別では、鉱物性生産品が前年比9.3%増の130億8,400万ドル（シェア11.1%）でトップを占め、電

¹ 日本格付け研究所 ソブリンレポート 2008年8月

気機器・部品（10.4%）、動植物性油脂（8.4%）、繊維・繊維製品（8.3%）、金属・同製品（8.1%）、プラスチック・ゴム製品（6.9%）が次いだ。

非石油・ガスの輸出先は日本（132億8,700万ドル）が4年連続の首位で、以下は米国（111億1,100万ドル）、シンガポール（88億6,000万ドル）、中国（85億700万ドル）の順で、欧州連合（EU）全体では134億6,900万ドルだった。

2007年通年の輸入は石油・ガスが前年比18.8%増の208億7,100万ドル、非石油・ガスが同18.0%増の722億2,900万ドルだった。非石油・ガスの品目別では電気機器・部品（シェア25.4%）、金属・同製品（10.1%）、化学品（9.9%）、輸送機器（7.4%）、繊維（5.1%）が上位だった。

非石油・ガスの輸入元国は中国（112億1,500万ドル）がトップで、以下はシンガポール（104億6,700万ドル）、日本（90億4,400万ドル）、米国（54億4,600万ドル）、タイ（44億6,300万ドル）、EU全体では93億400万ドルだった。

表5 インドネシア商品別輸出入

(単位:100万ドル)

輸 出					
	2005年	2006年	2007年		
	金額	金額	金額	構成比	伸び率
非石油・ガス製品	66,752	80,578	93,142	78.9%	15.6%
鉱物性生産品	8,633	11,970	13,084	11.1%	9.3%
電気機器・部品	11,507	11,396	12,326	10.4%	8.2%
動植物性油脂	4,888	6,415	9,873	8.4%	53.9%
繊維・繊維製品	8,360	9,377	9,768	8.3%	4.2%
金属・同製品	5,290	7,364	9,596	8.1%	30.3%
プラスチック・ゴム製品	4,895	7,151	8,112	6.9%	13.4%
化学品	3,517	4,267	5,406	4.6%	26.7%
紙パルプ	3,286	3,922	4,415	3.7%	12.6%
輸送機械	1,674	2,883	3,274	2.8%	13.6%
石油・ガス製品	19,968	22,916	24,872	21.1%	8.5%
原油	7,259	7,905	9,380	7.9%	18.7%
石油製品	2,264	3,001	3,117	2.6%	3.9%
ガス	10,445	12,010	12,376	10.5%	3.0%
総額	86,721	103,493	118,014	100.0%	14.0%
輸 入					
	2005年	2006年	2007年		
	金額	金額	金額	構成比	伸び率
非石油・ガス製品	58,301	61,210	72,229	77.7%	18.0%
電気機器・部品	20,693	20,025	24,332	25.4%	21.5%
金属・同製品	7,378	7,930	10,083	10.1%	27.2%
化学品	7,296	7,822	8,854	9.9%	13.2%
輸送機器	5,711	5,829	6,315	7.4%	8.3%
繊維	3,574	4,009	4,241	5.1%	5.8%
プラスチック・ゴム製品	3,234	3,579	4,023	4.5%	12.4%
農産品	1,882	2,490	3,498	3.2%	40.5%
石油・ガス製品	17,330	17,571	20,871	22.3%	18.8%
総額	75,631	78,781	93,101	100.0%	18.2%
貿易収支	11,090	24,712	24,913		0.8%

出所：インドネシア中央銀行

表6 インドネシア非石油製品 主要国・地域別輸出入推移

(単位：100万ドル、%)

	輸出					輸入				
	2005年	2006年	2007年			2005年	2006年	2007年		
	金額	金額	金額	構成比	伸び率	金額	金額	金額	構成比	伸び率
アジア	41,125	50,381	59,497	64.3%	18.1%	40,191	41,302	48,297	67.5%	16.9%
日本	9,744	12,179	13,287	14.3%	9.1%	10,214	9,044	9,335	13.0%	3.2%
中国	5,409	7,300	8,507	9.2%	16.5%	6,663	8,241	11,215	15.7%	36.1%
韓国	2,659	3,388	3,792	4.1%	11.9%	3,243	3,400	3,747	5.2%	10.2%
台湾	1,793	2,292	2,375	2.6%	3.6%	1,831	1,852	2,161	3.0%	16.7%
インド	2,865	3,497	4,870	5.3%	39.3%	1,066	1,415	1,737	2.4%	22.8%
ASEAN	14,445	16,578	19,915	21.5%	20.1%	16,244	16,472	19,060	26.6%	15.7%
シンガポール	6,998	7,864	8,860	9.6%	12.7%	9,789	9,817	10,467	14.6%	6.6%
マレーシア	3,247	3,877	4,675	5.0%	20.6%	1,918	2,199	2,891	4.0%	31.5%
タイ	1,959	2,113	2,746	3.0%	30.0%	3,926	3,745	4,463	6.2%	19.2%
フィリピン	1,398	1,407	1,851	2.0%	31.6%	454	427	530	0.7%	24.1%
ベトナム	645	1,020	1,347	1.5%	32.1%	122	257	654	0.9%	154.5%
オセアニア	1,509	1,996	2,474	2.7%	23.9%	2,697	3,301	3,576	5.0%	8.3%
北中南米	10,995	12,818	13,605	14.7%	6.1%	6,223	6,509	8,110	11.3%	24.6%
米国	9,240	10,565	11,111	12.0%	5.2%	4,253	4,492	5,446	7.6%	21.2%
ヨーロッパ	10,731	12,914	14,571	15.7%	12.8%	7,884	8,895	10,958	15.3%	23.2%
EU	10,021	12,085	13,469	14.5%	11.5%	6,574	7,201	9,304	13.0%	29.2%
オランダ	2,125	2,618	2,815	3.0%	7.5%	454	612	616	0.9%	0.7%
ドイツ	1,762	2,030	2,311	2.5%	13.8%	2,141	2,091	2,617	3.7%	25.2%
英国	1,268	1,438	1,456	1.6%	1.3%	731	700	783	1.1%	11.9%
イタリア	948	1,206	1,393	1.5%	15.5%	616	607	753	1.1%	24.1%
ロシア・東欧	278	335	397	0.4%	18.5%	468	468	468	0.7%	0.0%
アフリカ	1,651	1,984	2,452	2.6%	23.6%	609	593	659	0.9%	11.1%
合計	66,010	80,092	92,598	100.0%	15.6%	57,605	60,599	71,599	100.0%	18.2%

出所：インドネシア中央銀行

(2) 自由貿易協定関連

① 日本との経済連携協定 (EPA : Economic Partnership Agreement) ²

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。その後 6 回の交渉が行われ、2006 年 11 月には大筋合意に達したが、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が難航したことから、ようやく 2008 年 7 月 1 日付けで EPA が発効された。二国間 EPA の発効は日本にとって 6 カ国目、インドネシアにとっては初めてとなる。

EPA 発効により、両国の往復貿易額の 92%が無税となるほか、日本側は 2 年間にインドネシア人の看護師や介護福祉士計 1,000 人を受け入れる。インドネシア側は、自動車と自動車部品の一部、電気・電子機器などの関税を段階的に撤廃する。

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 年以内にほぼすべての品目の関税を撤廃することに合意した。

EPA 発効に伴い、輸入関税が廃止される日本からの特殊鋼輸入が 2008 年は従来より

²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

50%多い150万トンに達することが予想されている。特殊鋼は日本の主力商品であり、インドネシアではまだ製造不可能だであるため、特殊用途免税制度（USDFS）に基づいて関税を免除することとなっている。特殊鋼の消費が最も多いのは重機を含む自動車産業で、全体の70%を占め、ほかに石油・ガス、電気機器、造船などの産業も特殊鋼を利用している。USDFSは、特定用途の非国産品に限って鉄鋼製品の輸入関税を撤廃する制度で、供与対象はインドネシアでの製造がまだ不可能な鉄鋼製品を原料に使う電気機器、自動車、エネルギー、機械の4分野とされた。2008年7月には、USDFSに関し、認証を発行する検査機関に国営検査会社スルベヨール・インドネシアが指名された。輸入関税免除は財務相規定（2008年第96号）で定められた対日EPAのUSDFSで付与され、2008年9月に日系企業を中心とする12社が獲得済み。スルベヨール・インドネシアによると、獲得企業は2008年内に少なくとも20社以上に上る見通しとされている³。

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、同協定に則り、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」が締結されるとともに、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。

③ 豪NZ・ASEAN自由貿易協定

2009年春頃に調印される予定のASEANとオーストラリア、ニュージーランドの包括的自由貿易協定（FTA）にインドネシアは不参加の意向を示している。インドネシア以外のASEAN加盟国は既にFTAの枠組みに合意。一方、インドネシアは自動車と農業の2分野でインドネシア側の利益確保を希望し、未合意となっている。一例として、オーストラリアは自動車分野で、インドネシア側に輸入関税0%への引き下げを要請。これに対しインドネシア側は、インドネシアを市場としてだけでなく生産拠点として見るよう要求している⁴。

④ インド・ASEAN自由貿易協定

ASEANとインドは2008年8月、物品貿易に関する自由貿易協定（FTA）を締結することで最終合意した。2009年2月末に予定されている調印式の後、数カ月を経て発効すれば2015年までにインド～ASEAN間の貿易品目のおよそ80%、約4,000品目の関税が撤廃される。ASEANとインドはFTA締結をてこに、人口11億人のインドと、総人口5億6000万人のASEAN域内市場を密接に結び付け、2007年に380億米ドルだった貿易総額を、2010年に

³ 時事通信 2008年9月15日

⁴ 時事通信 2008年10月20日

は500億米ドルに拡大させる。ASEAN・インドのFTA交渉は2007年末までにほぼまとまっていたが、インドが繊維やパーム油、原油、鉄製品などの関税引き下げに難色を示し、妥結が遅れていた。今回のFTAはサービス分野は対象としていない⁵。

(3) 5分野の輸入規制

世界経済危機に伴い、インドネシア政府は2008年10月に発表した10項目の緊急経済対策で、衣料、電気製品、飲食品、子供用玩具、履物の5分野（529品目）で輸入制限を開始する方針を決めた。財務省関税総局は、欧米や日本から中国などに一度発注されたもののキャンセルされた製品が、低価格でインドネシア国内に違法輸入されることを警戒、米金融危機の影響によりインドネシアへの密輸が増えるとして、取り締まりを強化することとした。違法輸入はバタム島、カリムン島などのリアウ諸島州の港湾で頻発していた。5分野の製品輸入は登録輸入業者のみに認め、かつ輸入港を制限する方針で、船積港での検査メカニズムも導入する。

インドネシア運輸省では5分野製品の輸入港・空港を制限することを受けて、小規模港を整理する。各地の港湾行政機関および港湾事務所長から、小規模港におけるこれら5分野製品の輸入実態報告を受け、規制計画や罰則を策定するほか、小規模港の操業許認可も再確認する。港湾行政機関および港湾事務所長から出されている一時許可は無効とし、運輸省から直接一時許可が出るまで、小規模港は閉鎖する方針を示した。

インドネシア貿易省は、これら5分野の製品輸入を規制する貿易相規定（2008年第44号）を2008年11月に公布した。09年1月1日から発効し、2010年末まで2年間有効とした。5分野の製品は発効後、登録輸入業者のみに制限され、海路での輸入港もジャカルタのタンジュンプリオク港など国内5カ所に制限される。輸入製品は、積出港で船積み前に検査を受けることも義務付けられる。

規定によると、5分野製品の輸入業者は今後、登録輸入業者への指名を文書で貿易省輸入局長に申請しなくてはならない。輸入局長は文書受理後、7日以内に指名の可否を決める。指名期間は1年間で、延長も可能。指名を受けた登録輸入業者は、3カ月おきに貿易省外国通商総局長に充てて輸入品目や量、金額、輸入元国などの状況を報告する義務を負う。

登録輸入業者が輸入できる港湾は、タンジュンプリオク港、タンジュンウマス港（中ジャワ州スマラン）、タンジュンペラック港（東ジャワ州スラバヤ）、スカルノハッタ港（南スラウェシ州マカッサル）、ブラワン港（北スマトラ州メダン）の5港のみで、空港は全国すべての国際空港で輸入が認められる。

一方、輸入される5分野の製品は、積出港での船積み前に、貿易相指名の検査会社による検査が義務付けられる。また、検査結果は登録輸入業者が仕向港の財務省関税総局職員に報告することも義務化される。規定に違反した登録輸入業者は罰則として指名が取り消され、違法輸入された製品にも税関規則に基づく罰則が科される⁶。

⁵ 時事通信 2008年8月28日

⁶ 対象製品の品目リストや各種報告の書式例を含む規定内容（インドネシア語）は、貿易省のウェブサイト（<http://www.depdag.go.id>）で入手できる。

(4) 通関手続き一元化

2005年12月クアラルンプールで開催されたASEAN経済閣僚会議で、ASEANの通関統合政策「ASEAN シングル・ウインドー (ASW)」の実現に向けての合意が形成され、インドネシアは、2009年6月までに全国レベルでの通関手続き一元化を達成し、ASWとの結合を実現することが目標として掲げられた。この合意に基づき、国内の通関書類一元化と手続き効率化を図る国家シングル・ウインドー (NSW) を検討していたインドネシア貿易省は、その第1段階として、2007年12月に首都タンジュンプリオク港へのNSWシステム⁷導入を完了した。

タンジュンプリオク港への導入が完了、運用が軌道に乗った後にほかの主要10港に導入する予定である。導入に当たっては、電子システムの情報技術 (IT) と法的整備の2つの側面がある。ITでは、システム構築と運行業者の入札手続きを進める一方、法的整備には貿易省、関税当局、海運当局、空運当局、国際調整省など各省庁がかかわっているため、多くの時間がかかる見込み。また、原産地証明書 (SKA) 発行手続きに関して、貿易当局23カ所の発行手続きがインターネットにより統合され、申請者が窓口へ行く必要がなくなる。法人設立や輸出入の商業認可の発行も一部電子化しており、2008年には100%電子化を目指すこととしている。

表7 NSW導入予定の国内主要11港

タンジュンプリオク港 (ジャカルタ特別州)、ベラワン港 (北スマトラ州)、マカッサル港 (南スラウェシ州)、タンジュンウマス港 (中ジャワ州)、パンジャン港 (ランブン州)、トゥルクバユル港 (西スマトラ州)、パレンバン港 (南スマトラ州)、ビトゥン港 (北スラウェシ州)、バンジャルマシム港 (南カリマンタン州)、ポンティアナック港 (西カリマンタン州)、バリクパパン港 (東カリマンタン州)

註：タンジュンプリオク港は07年12月、それ以外は08/09年の導入予定

出所：貿易省

NSWの第2段階として、インドネシア貿易省は08年8月から中ジャワ州タンジュンウマス港でも導入した。第2段階では輸入品の現物・書類検査が免除される主要パートナー (MITA) 業者97社と非MITA業者46社が参加している。第3段階となる08年12月からは、参加対象を全輸入業者と通関代行業者、主要輸出業者に拡大する。東ジャワ州タンジュンペラック港、北スマトラ州ブラワン港、首都郊外のスカルノハッタ空港でも順次導入し、09年6月までに全輸出入業者と通関代行業者への完全導入を実現させる予定となっている。

NSWは完全導入に伴い、ASEANの通関統合政策「ASEAN シングル・ウインドー (ASW)」と結合。09年は同国とシンガポール、ブルネイ、マレーシア、タイ、フィリピンが結合し、12年までにカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムが結合する。ASWでは同一システム

⁷ NSWのコンセプトは、すべての輸出入書類が単一窓口、単一手続きにより処理され、各決定事項は関税当局のみにより実施される。具体例として、これまで検疫庁や食品・医薬品委員会 (BPOM) など35機関の認可が必要だった手続きはすべてNSWシステムに統合される。NSWの最新情報や技術情報は公式サイト (<http://insw.go.id>) で入手できる。

で運行されることから貿易の透明性が図られ、ASEAN 各国間の税関データ差異が解消されることが期待されている。

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ち着きを取り戻したが、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⁸。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。

JBICの2008年度「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告」⁹では、中期的有望事業展開先としてインドネシアは中国、インド、ベトナム、ロシア、タイ、ブラジル、米国に次いで8位にランクされている。インドネシアが有望である理由として、①現地マーケットの今後の成長性、②安価な労働力、③現地マーケットの現状規模が挙げられ、インドネシアの投資環境改善の課題として、①インフラの未整備、②治安・社会情勢が不安、③他社との激しい競争、④法制の運用が不透明、⑤労働コストの上昇が挙げられている。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道路、次いで通信、電力、水関連である。

また、中期的有望事業展開先トップ10にランクされた中国、インド、ベトナム、ロシア、タイ、ブラジル、米国、インドネシア、韓国、台湾を比較すると、対日輸出拠点、第三国輸出拠点として優位性でインドネシアは最も有望とされ、安価な労働力、安価な部材・原材料でそれぞれベトナム、中国に次いで2位にランクされている。一方、課題として、治安・社会情勢の不安、輸入規制・通関手続き、通貨・物価の安定性を問題視する日系企業はインドネシアが最も多くなっている。また、現地での技術系人材確保を問題視する企業の数はベトナムに次いで2位、労務問題を課題とする企業の数は中国に次いで2位となっている。

⁸ 信金中央金庫 『インドネシアの投資環境』2007年1月24日

⁹ 2008年11月発表

表 8 アジア主要国の投資コスト比較(2008年1月時点)

比較項目	単位	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(一般職)	US\$/月	125~262	108~165	135~324	135~324	135~324	887~1,750	232~383	248~473	70~126	279~568	192~290		
エンジニア賃金(中堅技術者)	US\$/月	181~483	190~433	187~387	187~387	187~387	1,540~2,571	314~675	371~644	88~209	423~875	244~626		
中間管理職賃金(課長クラス)	US\$/月	584~1,170	595~1,143	520~1,021	520~1,021	520~1,021	3,280~4,514	1,103~2,051	610~1,728	336~736	1,371~2,316	996~1,656		
法定最低賃金	US\$	103/月	102/月	90/月(非熟練) 94/月(準熟練) 101/月(熟練)	76/月	90/月(非熟練) 94/月(準熟練) 101/月(熟練)	なし	5.9/日	7.0/日	62/月	なし	なし	116/月	
工業団地土地購入価格	US\$/sqm	40~50	42~63	28	13~16	31	115~390	76	45~50	購入不可	6~12	67		
工業団地借料	US\$/sqm/月	3.5~4.0	2.8~4.2	実質不可	2.8~9.7	実質不可	0.6~1.7	6.0	1.0	0.2	実質不可	1.7~2.9		
事務所借料	US\$/sqm/月	23~26	4~12	40~110	21~28	172~207	47~156	20	11~14	55	9~51	34		
駐在員用住宅借上料	US\$/月	1,800~2,500	875~2,309	1,920~5,119	2,048~3,199	7,679~11,518	3,149~5,038	1,962	1,725~1,848	4,168	1,075~1,535	2,569~3,426		
国際通話料金(日本向け3分)	US\$	2.9	2.4	0.9	0.9	0.9	0.8	1.8	1.2	0.9~1.4	1.7	2.0~3.0		
ロードバンド接続基本料	US\$/月	31	80	26	77	28	252	27	357	186	57~84	19~345		
業務用電気料金	US\$/KWh	0.09	0.08	0.13	0.10	0.08~0.14	0.14	0.08	0.13	0.05~0.10	0.07	0.08~0.09		
業務用水道料金	US\$/cbm	1.34	0.96~1.06	0.88~1.92	1.54	0.51	1.48	0.29~0.48	0.61~0.68	0.28~0.47	0.59	0.20		
コンテナ輸送(40ftコンテナ、最寄港~横濱港)	US\$	900~1,200	980	1,200	1,200	750	840	885	990	854	865	1,250~1,450		
レギュラーガソリン価格	US\$/liter	0.48	0.48	1.11	1.29	1.11	1.38~1.40	0.98	1.10	0.81	0.59	0.72		
軽油価格	US\$/liter	0.46	0.46	0.78	0.90	0.89	1.07	0.90	0.95	0.64	0.49	0.71		
法人所得税	%	10~30(累進)	10~30(累進)	30	30	30	18	30	35	28	26	25		
個人所得税	%	5~35(累進)	5~35(累進)	~30(累進)	~30(累進)	~30(累進)	3.5~20(累進)	~37(累進)	5~32(累進)	~40(累進)	~28(累進)	5~45(累進)		
付加価値税	%	10	10	12.5	12.5	12.5	7	7	12	0.5. 10	売上税5~25% サービス税5%	17		
日本への利子送金課税	%	~10	~10	~10	~10	~10	~10	~15	~15	~10	なし	~10		
日本への配当送金課税	%	10または15	10または15	~15	~15	~15	なし	~10	~25	なし	なし	~10		
日本へのロイヤリティ送金課税	%	~10	~10	~10	~10	~10	~10	~15	~25	~10	~10	~10		

出所：ジェトロ海外情報ファイル『投資コスト比較』

1-2-2 外国直接投資

インドネシア投資調整庁（BKPM）によると、外国直接投資(実現ベース)は、2007年に過去最高の103億4960万ドルを記録した。分野別では、2007年は運輸・倉庫・通信部門が最も多く全体の31.9%、次いで化学・医薬品部門の15.6%、金属・機械・電子部門、食品部門、製紙・印刷部門がそれぞれ全体の6.9%、6.8%、6.5%を占め上位となっている。

2008年に入ると、この勢いはさらに加速し、外国投資は前年比43.8%増の148億7,000万ドル（133兆8,300億ルピア）と過去最高を更新した。分野別では運輸・倉庫・通信が85億2,900万ドル（35件）と他を大きく引き離してトップとなり、金属・機械・電子機器が12億8,100万ドル（141件）、自動車・輸送機器が7億5,620万ドル（47件）、製薬・化学が6億2,780万ドル（42件）、貿易・メンテナンス5億8,220万ドル（375件）と続いた¹⁰。

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）

	2002年		2003年		2004年		2005年		2006年		2007年	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
第一次産業	16	98	23	254	23	309	44	402	39	533	61	599
農業	1	9	8	219	4	161	17	172	13	352	16	219
畜産業	1	8	1	1	6	20	3	53	7	19	7	46
林業	0	0	0	0	0	0	2	119	1	31	0	0
水産業	1	1	2	1	2	5	7	6	5	33	5	25
鉱業	13	80	12	32	11	122	15	53	13	99	33	310
第二次産業	234	1,549	282	1,876	248	2,805	336	3,507	361	3,605	390	4,697
食品	20	200	27	319	29	574	46	603	43	340	53	704
繊維	32	118	41	152	24	166	30	71	61	424	63	132
皮革・製靴	6	57	6	3	6	13	6	48	11	52	10	96
木材	12	19	24	158	6	4	19	91	18	59	17	128
製紙・印刷	4	27	8	9	16	415	6	10	16	747	11	673
化学・医薬品	26	531	29	282	39	614	41	1,153	32	265	32	1,612
ゴム・プラスチック	20	70	18	100	16	81	28	399	33	113	36	158
非鉄金属	9	54	4	43	10	108	11	66	7	95	6	28
金属・機械・電子	68	354	57	437	51	313	87	523	86	955	99	714
精密機械	1	0	2	5	4	13	2	3	1	0	1	11
車両・輸送機械	11	90	28	311	22	403	31	360	28	439	38	412
その他製造	25	30	38	57	25	101	29	180	25	117	24	30
第三次産業	192	1,435	264	3,316	276	1,459	528	5,008	467	1,840	532	5,054
電気・ガス・水道	0	0	1	77	2	6	2	69	3	105	3	119
建設	11	14	17	106	18	386	35	922	18	144	17	449
貿易	89	163	130	307	127	673	261	384	266	434	313	491
ホテル・飲食	12	18	8	80	8	90	33	180	31	111	22	136
運輸・倉庫・通信	28	1,167	35	2,668	27	104	53	2,947	37	647	43	3,305
不動産・ビジネス	3	15	3	1	6	35	5	208	16	254	8	65
その他サービス	49	59	70	77	88	166	139	299	96	144	126	489
合計	442	3,083	569	5,445	547	4,572	908	8,917	867	5,977	983	10,350

注：石油・ガス、金融、請負契約に基づく鉱業、証券投資を除く

出所：投資調整庁（BKPM）

国別では、2007年実績でシンガポールが通信業へ大きく投資し、シンガポール一國でインドネシア直接外国投資実現額の36.2%を占めた。2007年の日本の投資実績は6億1,800万ドルと2006年以降低迷しており、シンガポール、英国、韓国に次いで4

¹⁰ 時事通信 2009年1月21日

位だった。ただし、1967年～2007年までの約40年間の累積値で見ると、日本からの投資が計400億ドルを超え、全体の13.7%とトップである。

2008年の実績では、モーリシャスが64億7,700万ドル（5件）で首位、以下シンガポール14億8,700万ドル（184件）、日本13億6,500万ドル（130件）、英国5億1,340万ドル（57件）、マレーシア3億6,330万ドル（74件）の順となっている。日本は07年に4位の6億1,800万ドル（113件）だったが、08年は順位を1つ上げ、金額、件数もそれぞれ増加した。

表10 インドネシア国別直接外国投資実現額

（単位：100万USドル）

	2002年		2003年		2004年		2005年		2006年		2007年	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
日本	90	434	97	733	107	1,041	145	1,144	113	903	113	618
中国	5	6	12	83	6	8	11	45	11	32	22	29
韓国	44	60	70	103	60	63	101	430	140	476	164	628
台湾	22	41	35	53	18	38	31	48	36	64	33	470
香港	13	32	12	39	16	230	14	396	15	188	14	157
シンガポール	49	241	51	359	57	801	107	2,151	83	509	124	3,748
マレーシア	10	53	19	85	12	117	44	93	35	407	56	217
オーストラリア	18	85	19	6	22	209	30	40	23	9	26	195
米国	26	60	29	148	21	78	44	89	32	66	31	145
オランダ	11	520	19	282	24	199	33	921	24	35	36	147
英国	20	206	42	517	32	298	70	1,293	49	661	63	1,686
モーリシャス	5	122	7	1,827	0	0	11	944	5	386	7	224
セーシェル	0	0	0	0	0	0	0	0	2	307	3	281
合計	442	3,083	569	5,445	547	4,572	908	8,917	867	5,977	983	10,350

注：石油・ガス、金融、請負契約に基づく鉱業、証券投資を除く

出所：投資調整庁（BKPM）

1-2-3 新投資法

インドネシアは、1967年に外国投資法を制定した後、外国企業の出資基準の緩和などを進めてきた。1994年にはネガティブ・リストに掲載された特定の業種を除いて出資比率100%の外資の進出も認められるようになった。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が、2006年3月、包括的な見直しが行われた新投資法が国会に上程され、2007年3月に新投資法案が国会で可決、同年4月に大統領が署名し、2007年第25号として施行された。

新投資法は、新たな投資の基本法として従来の外国投資法と国内投資法を一本化するもので、内外無差別の原則や投資便宜、投資認可のワンドア統合サービスなどに関する基本的な法的枠組みを示すものである。投資便宜では、財政関連で税制上の便宜、非財政関連で土地権、入管、輸入許可の各便宜を規定。投資政策の実行調整機関を投資調整庁（BKPM）とし、中央・地方政府の認可権限も明記するなど、投資政策の簡素化・明確化に向けた条項も多く盛り込まれた。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。

表 11 新投資法関連細則

交付・施行日	制定された法令・大統領令
2007年4月	法律第25号にて新投資法を制定
2007年7月	投資規制業種リスト（ネガティブリスト）を7年ぶりに全面改定する新たな大統領令76号・77号の公布
2007年7月	投資認可の条件、期間、費用などを定める投資サービスの基準とノルマに関する規定を公布（これにより、投資認可の手続きは従来より大幅に簡素化されるほか、これまで地方投資を阻んでいた支障を解消できる）
2007年12月	大統領令第111号にて、2007年7月に定められた投資の新ネガティブリストを一部見直した
2007年12月	特定業種・地域の投資に対する所得税優遇の政令を公布（税制優遇対象は製造業、アグロ産業、輸送機器、電気機器、クリエイティブ産業、特定中小産業の6部門に変更）
2008年5月	新投資法の投資家便宜に関する根拠となる国家産業開発政策（KPIN）に関する大統領規定の公布（便宜の供与対象は製造業、アグロ産業、輸送機器、電気機器、クリエイティブ産業、特定中小産業の6部門。各部門には新投資法で定められた各種の税制・関税便宜が与えられる。これら便宜は新投資法18条で規定されており、多数の労働力吸収、高い優先度、パイオニア産業、僻地での投資などが供与条件となっている。）
2008年8月	2009～14年投資ロードマップ公表（ロードマップにより、特定分野のプロモーションを優先的に行うことが可能になる）
2008年9月	投資認可規範の新政令公布（政府機関と各地方政府は投資認可の権限に関する法的根拠を持つことになり、従来中央・地方政府間で生じていた混乱が解消）
2008年9月	ワンドア統合サービスに関する規定の交付（これに伴い、投資認可の手続きが大幅に簡素化する）

出所：各種メディアリリースより編集

表 12 便宜供与対象となる優先産業6部門の内訳（大統領規定）

優先産業区分	業種内訳
クリエイティブ産業	ソフトウェア、マルチメディア・コンテンツ、ファッション、工芸品・芸術品、専門性、個人能力
特定中小産業	宝石・アクセサリ、素焼き・陶磁器、国民塩業、精油、軽食品
製造業	鋼、石油化学、セメント、肥料、繊維・繊維製品、靴、医薬品
アグロ産業	農林水産物の加工
輸送機器産業	自動車、船舶、航空機、鉄道
電気機器産業	ソフトウェアおよびハードウェア製品

出所：各種メディアリリースより編集

2007年7月に交付され同年12月に見直しされた新ネガティブリストでは、旧令の2000年第96号大統領令（2000年第118号大統領令で変更）および2001年第127号大統領令に比べ、民間投資禁止分野では運輸セクターの業種が増加している。中小・超小規模事業・協同組合向け留保分野では、小規模の建設関連事業のリストアップが

目玉となっている。パートナーシップ条件で大企業にも開放される分野には新産業としてコールセンターや電話のコンテンツサービス、インターネットアクセスサービス、また工業部門ではボルト・ナット産業、発動モーター・二/三輪車の部品・スペアパーツ産業など追加された。一方、SC・スーパー・百貨店をはじめとした販売サービスは同リストから国内出資100%に限定されるリストに移されている。

表 13 新ネガティブリストにおけるすべての民間投資が閉鎖される業種（7分野 24業種）

分野	業種
文化・観光	賭博・カジノ、歴史的古代遺跡、博物館、宗教施設、伝統的住居・環境、モニュメントなど 6 業種
運輸	車両タイプ試験の運営、定期車両試験の実施、ナビゲーション支援の通信・施設、海上交通システム（VTIS）、航空交通管制（ATS）プロバイダー、ターミナル整備・運営、計測橋の運営など 7 業種
産業	環境破壊の恐れがある化学原料、化学兵器禁止条約表 1 の化学原料、アルコール飲料、メルカリ原料によるクロルアルカリ製造、チクロおよびサッカリン製造、非鉄金属（黒スズ）など 6 業種
林業	天然サンゴ利用・採取など 1 業種
情報・通信	ラジオ・テレビの公共放送、ラジオ・衛星周波数監視所の管理・運営など 2 業種
農業	大麻栽培など 1 業種
海洋・水産	ワシントン条約付属書 1 記載の魚採取など 1 業種

出所：2007 年第 77 号大統領規定

表 14 新ネガティブリストにおける条件付きで開放される分野

条件	分野
中小規模事業のために留保される分野（43 分野）	10 メガワットまでの発電、旅行代理店、天然燕巣、年産能力 2,000 立米までの製材、ロタン・非木材林産物の初期加工、30GT までの漁船による漁獲、特定の水産物加工、ラジオ・テレビの地域放送、小規模クーリエ、ワルテル・ワルネット・住宅等への電話回線敷設、小規模の建設サービス/建設コンサルティング・ビジネスサービス、バス・タクシー、魚の干物・塩漬け、繊維着色、手描きパティック、ゴム燻蒸、二輪車の修理、文化的に特別な価値を有する手工芸、農耕用ハンドツール、やし砂糖、豆・イモ・サゴなどの加工食品、25ha 以下の食糧栽培/養豚/農園・農園作物加工など
パートナーシップが義務付けられる分野（36 分野）	養蚕、竹・ロタン・松脂・樹脂業、淡水魚等の養殖、水産物販売、インターネットアクセス・プロバイダー、丁子たばこ、型押しパティック、ロタン加工、建築用粘度製品・石灰製品・セメント製品、銀製装飾品、海洋木造船、初級技術使用の農耕器具、二輪車・自転車・ベチャの部品等、移民地域の農業・農園活動など
外資の出資比率が制限される分野（116 分野）	特定の石油ガス採掘サービス、発電・給電関係：外資 95%まで、美術ギャラリー：同 50%まで、医薬品産業：同 75%まで、リーシング/ベンチャーキャピタル：同 85%まで、各種保険会社：同 80%まで、銀行：同 99%まで、通信ネットワーク：事業内容により同 49%あるいは 65%まで、マルチメディアサービス：事業内

	容により同 49%あるいは 65%または 95%まで、通信機器試験：同 95%まで、非小規模の建設工事サービス/建設コンサルティング・ビジネスサービス：同 55%まで、上水/高速事業：同 95%まで、各種教育機関、訪問販売：同 60%まで、島嶼間/30GT までの船舶による河川・湖上輸送、各種商品輸送、ターミナルサポート、空港・航空輸送関連サービス、国内外海上輸送、港設備の提供、自動車修理：以上同 49%まで、25ha 超の食糧栽培・農園・農園作物加工・種苗産業：以上同 95%まで、リクルートサービス・労働訓練：同 49%まで、など
地域が限定される分野（1 分野）	125 匹超の養豚業など
特別許可を要する分野（25 分野）	放射線鉱物の採掘、年産能力 2,000m ³ 超の製材、ベニヤ・合板・ウッドチップ産業、100GT 漁船による漁獲、麻薬製造/卸、港事業、パスポート・有価証券など特別なドキュメント/紙幣の印刷、高級紙・特別インク・パルプ・たばこ産業、黒スズ精錬、沈没船の積荷からの有価物引き上げなど
内資 100%に限られる分野（50 分野）	映画制作/配給/映画館、録音/録画スタジオ、天然林よりの木材利用、森林地域の水環境サービスの利用、100GT 超漁船による漁獲、海砂採掘、医薬品卸、総合病院/クリニック、産院、薬局、年金基金、外貨商、民間/固定顧客向け放送局、プレス、特定の建設コンサルティング/ビジネスサービス、売り場面積 1,200 平米未満のスーパー・マーケット、同 2,000 平米未満のデパート、その他小売、ディストリビューター、アルコール飲料の卸し・小売、商業サービス、不動産ブローカー、陸上輸送機器レンタル、清掃サービス、インドネシア人労働者の海外派遣、アウトソーシングなど
外資出資と地域が限定される分野（2 分野）	病院：外資 65%まででメダン・スラバヤのみ、ナーシングサービス：同 49%まででメダン・スラバヤのみ、など
外資出資が制限され、かつ特別許可が必要な分野（4 分野）	保護地区外での自然観光地の運営：外資 50%まででエコツーリズム管轄当局よりのリコメンデーション取得要、爆発物/爆弾原料：同 49%までで国防省よりのリコメンデーション取得事業体との協力要、25ha 超/特定容量のパーム農園・加工業：同 95%までで農業小よりのリコメンデーション取得要、など
内資 100%に限られ、かつ特別許可が必要な分野	武器製造。

注：商業省サイト（www.depdag.go.id）の法令のページなどに詳細な表がある。

条件付で開放される分野については本令発効前に承認された投資には適用されない。

2007 年 4 月の新投資法の施行以降、進出日系企業の間では、どの事業分野で規制緩和が進むのか、また「投資において外資参入が認められない事業分野、および条件付きで外資参入が認められる事業分野」（ネガティブリスト、DNI）の改定内容に対する関心が高まっていた。しかし、同年 7 月に発表された改定 DNI は、新たに外資の上限が設定されるなど、その内容に、進出外資系企業は否定的な見解を示している。とりわけ、空運、陸運、海運などの物流サービスや港湾施設については、従来は外資

100%による参入が認められていたが、出資比率 49%という上限が設けられた。インドネシアでは、進出日系自動車メーカーによる近隣 ASEAN 諸国への完成車輸出も増加しており、サプライチェーンマネジメントや流通効率化がますます重要視されているため、この決定に当該業者のみならず日系製造業者からも失望の声が上がっている。

1-2-4 投資促進に向けた政策

(1) インフラの整備

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。2005年のインフラ・サミットで、資金調達についての政府の考え方が示され、その内訳は政府資金250億ドル、銀行、保険会社、年金基金、投資信託等の国内資金300億ドル、不足分900億ドルを国際支援100億ドルと内外の民間セクター800億ドルで賄おうというものである。それと同時に、政府は、過去の契約の履行、民間セクター参加の基礎となる法令の整備、リスク管理のフレームワーク作り、資金調達およびファイナンス・リスク管理を可能にする国内金融市場整備等を約束している。これらに関連した政策の主なものは以下の通りとなっている。

表15 インフラ整備に関連する政策

2005年5月	大統領令2005年42号：インフラ整備促進政策委員会（KKPPI）に決定権を与え、その機能を強化する規定
2005年10月	財務省令2005年518号：インフラ整備リスク管理委員会（KPRPI）設置に関する規定
2005年11月	大統領令2005年67号：インフラ整備における政府と民間の協力に関する規定
2006年5月	経済調整大臣決定2006年KEP-01号：KKPPIの組織と業務手順に関する規定
2006年5月	経済調整大臣令2006年PER-03号：Public Private Partnership インフラプロジェクト優先リスト作成の手順と基準規定 経済調整大臣令2006年PER-04号：政府支援を必要とするPublic Privateプロジェクト評価手順規定 財務省令2006年38号：インフラ整備リスク管理規定
2008年5月	大統領令2008年5号：08～09年の経済政策パッケージにおいてインフラ事業保証基金の年内設置と営業開始を規定

出所：各種メディアリリースより編集

さらに、2006年11月に開催されたインフラ・コンファレンスで、財務大臣は、プロジェクト開発ファシリティ（PPPセンター）の設置、上述のリスク管理委員会を強化する形でのリスク管理ユニット（RMU）の設置とインフラ保証ファンド及びインフラ投資ファンド組成のため、2006年、2007年で4兆ルピアを予算計上することを発表した。このように、インフラ整備に必要な資金を官民一体となって調達するための

法整備が進められ、リスク管理のための組織作りも始まっている。民間の資金とエキスパティス（専門的な技術・知識）を活用しながらも、政府が必要な資金供給を含む支援を行うことも決まっている。

以下図4に示したファンドの組成も検討されている。インドネシア政府や内外の有力機関が出資者となり、会社型ファンドを設立し、外部機関の信用補完等を利用しながら、銀行融資や証券の発行等で市場から資金調達を行い、プロジェクトへの資金を供給するというものである。

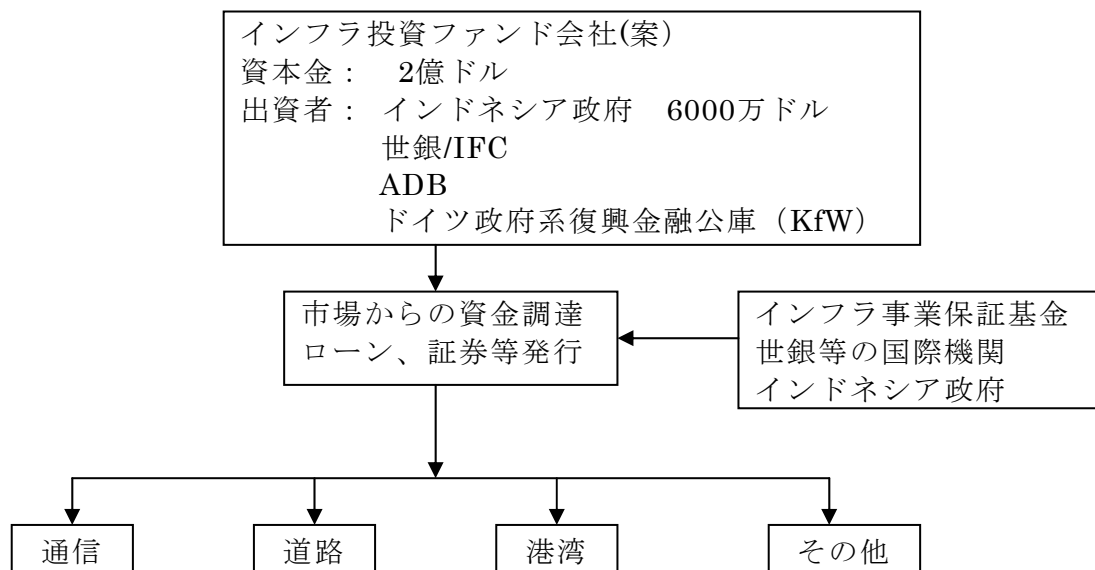


図5 インフラ投資ファンドの活用

出所：インドネシア研究会（2006 年度財務省委嘱研究会）

2008年12月、インドネシアのインフラ整備を支援するインフラ基金（IIFF）の設立構想に関し、当初の資本金を4億ドルとすることで世界銀行をはじめとする各出資者が合意した。資本のうち2億ドルは自己資本とし、残りは世銀とアジア開発銀行（ADB）が1億ドルずつ貸し付ける。自己資本のうち6,000万ドルはインドネシア政府、残り1億4,000万ドルは世銀グループの国際金融公社（IFC）、ADB、ドイツ政府系の復興金融公庫（KfW）の3社が拠出する。IIFFは近く設立される政府のインフラ投資ファンドが運営し、債券を発行してインフラ事業向けの資金を調達する。開業は2009年第1四半期の見込み。IIFFの作業部会は今後5年間で高速道路や港湾、通信などの分野で50件（120億ドル）の有望事業があると見込んでいる¹¹。

国家開発計画庁（Bappenas）は、官民連携のPPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）方式でインフラ事業を進めるため、2009～11年に民間投資家から311兆6,800億ルピア（約3兆7,000億円）のインフラ投資を募る計画を2008年

¹¹ 時事通信 2008年12月8日

8月に明らかにした。インフラ分野では政府が予算不足に悩む一方、民間も資金調達難に陥るケースが多かったため、両者の連携でインフラ整備の迅速化を目指す。インフラ投資額 411兆 7,600億ルピアのうち民間募集分を除く 100兆 700億ルピアは政府が負担し、うち中央政府が 80兆ルピア、地方政府が 20兆ルピアを拠出する。分野別では電力が 109兆 1,800億ルピア、住宅が 83兆 6,800億ルピア、高速道路が 82兆 6,800億ルピア、鉄道が 54兆 5,900億ルピア、水道が 37兆 2,500億ルピア、港湾が 23兆 9,400億ルピア、空港が 20兆 4,400億ルピアとなっている。

(2) 経済特区

地方の経済発展と外国投資を呼び込むための手段として、インドネシア政府は産業向けの経済特区設置を計画している。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、ブディオノ調整相 (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。

経済特区は、2007年4月に施行された新投資法で他の法律で規定するとされており、今後、経済特区法が制定される見通しとなっている。ただし、政府は経済特区の実現を急ぐため、2007年6月、経済特区法成立までの一時的な法的根拠となる代替政令 (2007年第1号) を公布した。政府が公布した経済特区に関する代替政令では、財政的便宜と非財政的便宜の2つの優遇措置が導入されている。財政的便宜では輸入品などに対する関税、物品税、付加価値税 (VAT)、贅沢品税など各税の免除など、非財政的便宜では土地権のうち建設権 (HGB) の延長・更新に関する保証などが含まれている。

経済特区には、北スマトラ、リアウ、ブンクル、南スマトラ、バンカベリトゥン、バンテン、ジャカルタ、西ジャワ、中ジャワ、東ジャワ、南スラウェシ、中スラウェシ、北スラウェシ、西カリマンタン、東カリマンタン、マルク、パプアの 17州が立候補している。このうちリアウ諸島州のバタム、ビンタン、カリムン3島では 2007年7月に経済特区指定に関する政令が公布された。3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。今後、経済特区化に伴いバタムが造船・電子機器・機械、ビンタンが繊維・繊維製品、カリムンが造船・金属・部品・農水産物の製造拠点としてそれぞれ開発される。3島のうちバタムは島内全域、残り2島は島内一部地域が範囲となり、3地域は今後 70年にわたり自由貿易地域 (FTZ) として運営される。政令では経済特区を運営する地域評議会 (知事が設置) と作業庁の設置を規定。作業庁は、バタム島では既存のバタム工業開発庁 (BIDA) が代行し、他島では地域評議会の決定により設置される。

経済特区構想に関連してバタム、ビンタン、カリムン3島の FTZ化が他の地域に先んじて進められた背景には、近年、隣国マレーシアが南部のジョホール地域で大規模な経済特区開発に着手した影響により、企業の撤退や流出が相次いでいたことが挙げられる。政府は3地域を FTZ化することで、これに歯止めをかけ、域内の投資誘致競

争で巻き返しを図りたい意向を持っている。シンガポール政府と合同推進委員会（JSC）を設置した 2006 年以降 1 年間で、同国から投資 3 億ドルが流入した。シンガポールはインドネシアの船舶業ブームを受けて、造船・船舶サービス分野でインドネシア人の研修プログラムも行っている。

インドネシアのユドヨノ大統領は 2009 年 1 月に開催されたバタム、ビンタン、カリムン 3 地域の自由貿易地域（FTZ）開所式で、「（3 地域からの）09 年の輸出額は 05 年の 62 億ドルから 2 倍増を目指しており、投資は 10 億ドル、雇用創出は 13 万人に引き上げたい」と説明。3 地域が外国投資の入り口となり、技術開発や国内外への物流、国際海運の拠点として機能するよう期待していると述べた。

インドネシア政府は、世界経済減速の中で投資家を誘致し国際競争力を強化するため経済特区法案の早期成立は不可欠としており、遅くとも 2009 年中の可決を目指している。既に国会で審議されている同法案の骨子は 7 章 46 条から成っている。特に第 2 章では、形態と区分を規定し、経済特区を、産業と輸出入促進に向け戦略的地理と経済活動に優れた地域によって形成されると定義づけた。また、安定した事業環境を創出するため、特区内に輸出加工、ロジスティック（物流）、技術開発、中小零細企業、その他経済の各ゾーンを設置するとしている。

第 3 章は経済特区の設置手続きについて定め、関係庁、州、県、市の各地方政府が国家評議会に申請するとしている。経済特区の地域決定は政令により定められ、政令発布後 3 年以内の操業開始を義務付けている。

第 4 章は機関の組織系統について規定し、国家評議会（大統領規定で設置）、地域評議会（大統領決定で設置）、管理庁（国家評議会が決定）で構成するとしている。

第 6 章では、税制面と非税制面の双方で優遇措置を付与すると規定。非税制面では行政手続きの簡素化、労働と出入国の特別便宜を図る規定の用意、特区内での効率的な行政サービスなどが挙げられている。

第 7 章では、経済特区法の成立に伴い、自由貿易地域と自由貿易港に関する法律を廃止するとしている。ただし、既に指定されているサバン港（アチェ州）とバタム、ビンタン、カリムン 3 島（リアウ諸島州）の 4 地域に関しては、現行期限が切れるまでは有効としている。

1-3 2009 年以降のインドネシア経済動向見通し

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 2007 年時点では目標を下回る 6.3%成長、2008 年の成長も上記のとおり 6.2%前後に留まっている。

表 16 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』

世界的な金融混乱と景気減速の中、これまで比較的堅調に推移してきたインドネシア経済も例外なくその影響を受けつつあり、経済成長率の鈍化、輸出の減速や同国からの資金流出を反映する株価・通貨の下落などの事象が生じている。

先ず、経済成長率についてみると、ムルヤニ財務相は2009年1月、2009年の実質GDP伸び率が5.0%にとどまるとの見通しを示している。財務相は2009年には世界的な金融危機が特に輸出と投資の伸びに影響を及ぼすと指摘、輸出は2008年の13.7%から2009年には5.9%に、投資は12.6%から6.6%に伸び率が大幅に落ち込むとの見通しを示した。ムルヤニ財務相は金融危機への主要な対策として、(1)安定化に向けた金融セクターの強化、(2)成長刺激および雇用創出に向けた財政政策、(3)実体経済を支える構造政策、(4)貧困削減政策の4つを挙げている。

今後、貿易についてはパーム油などの主要輸出品の市況低迷や輸出相手先たる先進諸国の景気後退による輸出環境の悪化、為替の減価による輸入物価の上昇傾向が想定されより伸び率が鈍化する可能性が大きい。一方、内需も、株・通貨の下落による逆資産効果や信用収縮による投資・消費の抑制などにより減速傾向が予測される。

インフレ率については、原油・穀物価格などの価格低下により、ピーク時よりは落ち着いてきているが、ルピア安による輸入物価の押し上げ等もあり急速に低下するかどうかは不透明である。

2009年には大統領選挙と総選挙が実施される予定で、政府は補正予算でインフラ開発を拡充する方針を打ち出すなど、財政拡大による景気刺激策に前向きな姿勢を示している。実際、ユドヨノ大統領は、政府が2009年の景気刺激策に充てる資金として50兆ルピア（4,000億円）を準備していることを明らかにした。大統領によると、うち約12兆ルピアは2009年予算で確保しており、残り38兆ルピアは2008年予算の剰余金から充当する。これら資金は2009年ピークを迎える世界的な金融危機の影響回避策に充てる方針で、詳しい用途や拠出メカニズムは金融危機の動向を見ながら検討することとしている。

インドネシア経済は、GDPに占める資源関連部門の割合が1割強とサービス部門よりプレゼンスが高く、資源価格や世界的な資源需要に大きく左右される傾向が強い。2009年は世界経済の後退により、外需にとっては極めて厳しい環境となる。さらに、世界金融危機を通じて投資家のリスク許容度が大きく低下し、世界的なマネーフロー

が一変、新興国に資金流入が起こりにくい状況は当面続くとみられる。その結果、国内に過剰流動性が生じる素地は生まれにくく、国内貯蓄率が依然低い状況から内需が自立的に成長を押し上げることを期待するのは難しい。したがって、景気が底入れを果たすためには外需主導での成長に依存せざるを得ず、米国をはじめとする世界経済の回復が大前提になってくるであろう。となると、2009年いっぱい同国経済の減速感は強まることとなり、回復までには相当の時間を要することになる。

2 インドネシアの港湾事情

2-1 港湾の概要

インドネシアは1万7,508の島から構成されており、国内輸送、国際輸送ともに海運が重要な役割を占める。しかし、インドネシアには、国際取引に開放された港が141あるが、そのうちバルク船が利用できるのは首都ジャカルタのタンジュンプリオク港、北スマトラ州都メダンのブラワン港、国内第2都市スラバヤ（東ジャワ州都）のタンジュンペラック港の主要3港しかない。そのため、小型船でシンガポールやマレーシアの港に持ち込み、積み替えている。こうしたことが、インドネシアの海運コストを競争力のないものにしてしている。また、不十分なインフラに加え、インドネシアでは港湾局が直接、港湾労働の管理をしており、陸揚げ・船積みには要する時間が長い。そのため、船舶はバースの空きを何日も待たなければいけないこともあり、海運業の効率を悪化させている。

さらに、アジア諸国では港湾の民営化がすすみ、競争は激しくなっている。こうした中、インドネシア政府も港湾の一部民営化に踏み切り、1999年に国有港湾公社 PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) II が管理するジャカルタの Tanjong Priok 港にあるジャカルタ国際コンテナターミナル (JICT) の株式 51%を香港の Hutchison Group の子会社 Grosbeak に、PELINDO III が管理するスラバヤの Tanjong Perak 港スラバヤ国際コンテナターミナルの株式 49%を 1999年に英国の P&O 社¹²に、コンセッションベースで売却した。

インドネシアの港湾は、海上輸送が主要な輸送手段であるが取扱貨物量が増加し続けるなか、港湾の絶対的な容量不足のために、港湾混雑による物流停滞が深刻な問題となっている。また、慢性的な国家予算による投入の不足から、アクセス道路の未整備、非効率な荷役体制、荷役機械や港内道路の老朽化などが問題となっている。このような中、港湾のターミナル整備や運営などに対する、民間の投資および運営参入に期待がなされているが、港湾の運営に関しては、国営企業 PELINDO との共同企業体（原則出資比率 50%未満）のみに参入が限定されているなど、企業活動が一定の制約を受ける状況となっている。また、インドネシアでは、官民のリスク分担に関する規制が不透明であり、投資リスクを嫌う民間企業による投資が進まない状況である。このため、民間も活用した国際競争に対応するための港湾整備および効率的な運営を行うための法制度整備が喫緊の課題となっている。

港湾施設については次のとおり（図6参照）、インドネシアでは運輸省令のもと大きく2種類の港湾が定義されている。公共港と民間（特別）港である。前者はさらに、公共商業港湾（2007年時点では111港）と公共非商業港湾（同533港）に分類される。前者の運営・維持管理は港湾公社 (PELINDO) が担い、後者は運輸省地方局 (KANWIL) により直轄管理される。後者の民間港は漁港591港と工業・鉱業・林業港565港から成っている。

¹² 英海運大手 P&O 社は 2006年3月にアラブ首長国連邦 (UAE) の国営港湾管理ドバイ・ポーツ・ワールド (DPワールド) に買収されたため、自動的に株主が変更となった。

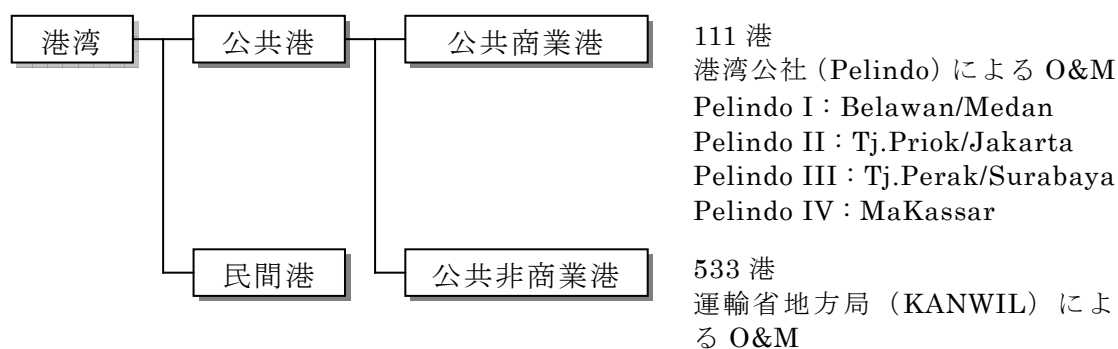


図6 インドネシアの港湾と運営・維持管理体制

出所：インドネシア運輸省

インドネシア運輸省海運総局は、国内海運業強化に関する大統領指令（2005年第5号）で打ち出されたカボタージュ規制の徹底と密輸防止を目的に、2007年12月より国内の港湾25カ所を国際港に指定・制限することを明らかにした。これら25カ所は、従来、輸出入向けに開放されていた貿易港141カ所の中から選定された。25カ所の貨物取扱量は国内の70%を占める。外洋港に指定する各港では今後、効率化に向けて再開発も実施する計画で、一例として、シンガポールに近いバタム港（リアウ諸島州バタム島）では2005～09年にかけて在来埠頭をコンテナ埠頭に変更するほか、タンジュンピナン港（同州ビンタン島）では埠頭を540～800メートルに延長する計画である。

表17 外洋港に指定する予定の港湾

管轄	港湾
PELINDO I	ベラワン（Belawan、北スマトラ州）、ドゥマイ（Dumai、リアウ州）、ロクスマウエ（Lhokseumawe、アチェ州）、プカンバル（Pekanbaru、リアウ州）、タンジュンピナン（Tanjung Pinang、リアウ諸島州）
PELINDO II	バンテン（Banten、バンテン州）、パレンバン（Palembang、南スマトラ州）、パンジャン（Panjang、ジャカルタ特別州）、ポンティアナック（Pontianak、西カリマンタン州）、タンジュンプリオク（Tg. Priok、ジャカルタ特別州）、トゥルックバユル（Teluk Bayur、西スマトラ州）
PELINDO III	バンジャルマシン（Banjarmasin、南カリマンタン州）、ベノア（Benoa、バリ州）、タナウ／クパン（Tenau、東ヌサトゥンガラ州）、タンジュンウマス（Tg. Emas、中ジャワ州）、タンジュンペラック（Tg. Perak、東ジャワ州）
PELINDO IV	アンボン（Ambon、マルク州）、バリクパパン（Balikpapan、東カリマンタン州）、ビアク（Biak、パプア州）、ビトゥン（Bitung、北スラウエシ州）、ジャヤプラ（Jayapura、パプア州）、マカッサル（Makasar、南スラウエシ州）、サマリンダ（Samarinda、東カリマンタン州）、ソロン（Sorong、西イリアンジャヤ州）

Pelabuhan Otorita	バタム (Batam、リアウ諸島州)
-------------------	--------------------

出所：インドネシア運輸省

2-2 主要港湾の概要と貨物取扱量

インドネシアにはフルコンテナ施設（コンテナクレーン設備有り）を所有する港が多くある。最大の港はジャカルタ首都圏の首都港として機能しているタンジュンプリオク港で、年間コンテナ取扱量は 2,100,000TEU あり、次いでスラバヤのタンジュン・ペラクでは 1,200,000 TEU の能力がある。その他のフルコンテナ港としては、メダンのベラワン港 (200,000 TEU)、セマランのタンジュンウマス (260,000TEU)、マカッサル港 (177,000TEU)、Pontianak 港 (93,000TEU)、Panjang 港 (76,000TEU)、Palembang 港 (50,000TEU)、Ciwandan などがあります。

ここでは、貨物取扱の多い主要 5 港湾とタンジュンプリオク港の代替港として検討が進められているボジョネガラ港の開発進捗状況について概説する。



図 7 インドネシアの主要港湾所在地

2-2-1 タンジュンプリオク港（ジャカルタ特別州）

タンジュン・プリオク港は、インドネシア最大の流通港湾として、コンテナ貨物では全国の約半分近くを取り扱う。しかしながら、同港の基本的な姿は旧オランダ統治時代のままである。特徴的な曲線を描く第一線防波堤は、オランダ人技師デレーケが設計したもので、船型が小さかった当時としてみれば、非常に懐の深い防波堤として作られていた。結果的に100年近くもこの防波堤の恩恵を受けてタンジュンプリオク港は機能してきたが、ジャカルタ北部沿岸域が遠浅でかつ外海に直接面し、そもそも港湾の立地に適していないという地形的ハンディを背負っている。コンテナ・ターミナル自体、過去JICT及びKojaターミナルの開発がなされ岸壁総延長約2km有し、現在も

施設の拡張工事が行われているが、防波堤に囲まれた狭い水域の中で、大型船への対応、円滑な船舶航行に対する考慮は十分でなく、施設の効用が最大限に発揮できる状態ではない。

ハード面でのもう一つの大きな問題は、背後の道路網である。港湾周辺は無秩序な開発によって、十分な道路網の整備が行われないうまま市街化し、コンテナトレーラーをはじめとする港湾関連重車両のスムーズな港湾アクセスの確保への取り組みが遅れる結果となっている。

タンジュンプリオク港の抱える問題は、こうしたハード面にとどまらない。例えば料金である。荷役料金及びその他のコストを含めたいわゆるターミナル関連経費として船社が荷主に請求するTHC (Terminal Handling Charge) が2008年10月の運輸相規定 (第PR302/3/18-PHB2008号) で決められた20フィートコンテナ1TEU当たり95ドル (コンテナ・ハンドリング・チャージ83ドル+サーチャージ12ドル) という料金は、上海洋山港の50~60ドルや韓国・釜山港の80ドルに比較しても高い水準にある。一つにはJICT及びKojaでのハチソン・グループの独占がもたらした弊害と見ることができ、大型船の寄港が少ないことやターミナルで抱える労働者 (殆どが港湾公社からの移行) が多いことなど、そもそもバースの生産性が上がっていないことが背景としてある。しかしながら、港湾ユーザーにとっての選択肢はタンジュンプリオク港以外になく、今後の改善に期待するしかないという状態である。

在来埠頭の状況も良い状態とは言えない。10を越える港運会社が、それぞれ2~3のバースを港湾公社から割り当てられ運営しているが、会社間の調整もまた健全な競争もなく、荷役効率は低く、料金は高止まりのまま、非効率な運営が続けられている。

こうした状況を見るに、ASEAN諸国の主要港湾と比較した場合、その取扱容量、生産性において劣ってきているのが歴然とする。このまま放置すれば、近い将来、物流・産業インフラとしての機能が麻痺し、海外からの投資魅力をも減退させ、既存産業の他のアジア諸国への移転といった事態につながりかねないほど深刻な状況といえる。

こうした中、2007年11月には運輸省規定 (2007年第59号) が交付され、タンジュンプリオク港の緊急的なりハビリ (対面通航可能な航路の確保、船舶大型化に対応した回頭泊地の確保、自動車専用ターミナルの整備、港湾内外の道路網の整備) によって、当面の課題 (コンテナ需要増に伴う港湾容量の逼迫や完成車の輸出入対応) を凌ぐというマスタープランが発表された。マスタープランは短期 (08~12年)、中期 (13~17年)、長期 (18~27年) の3段階で構成され、陸域を1,532.4ヘクタール、水域を1万9,848.4ヘクタールにそれぞれ拡張する計画である。同港は国内で最も早急な開発整備が求められており、2009年1月にはその進捗状況を監視する監視チームが国営港湾管理PELINDO IIなど各組織関係者9名らの構成で設置された。チームはプラン進捗監視のほか、各組織による利害対立を回避する狙いもある。

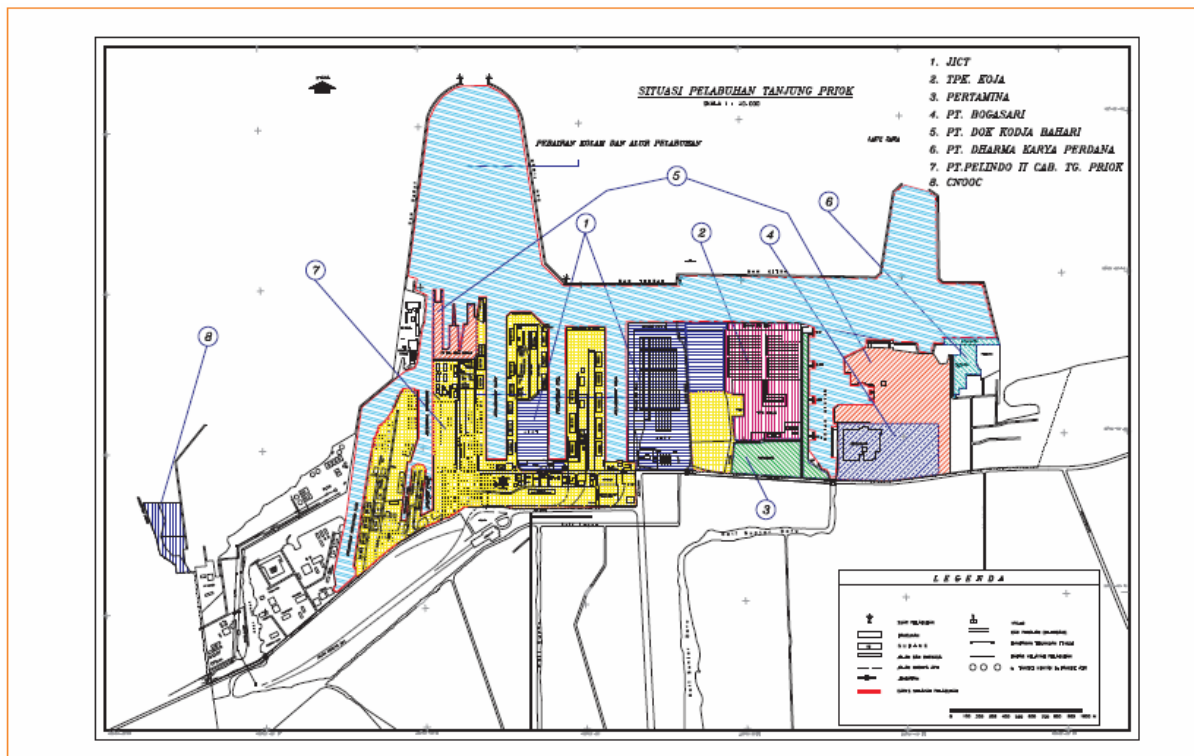


図8 タンジュンプリオク港のレイアウト

出所：インドネシア運輸省

07年の同港在来ターミナルでの貨物取扱量は4,197万9,000トン（前年比8.38%増）に達した。貨物種別では輸出が737万9,000トン（同2.26%増）、輸入1,199万6,000トン（同3.85%増）、国内向け荷下ろし1,578万7,000トン（同12.6%増）、荷揚げ681万7,000トン（同14.61%増）。このうち輸出はパーム粗油（CPO）などの農産物、セメント、クリンカー、コンテナ用品が増加。輸入では砂糖、コメ、小麦、飼料、古米、液体化学用品、鉄鋼製品、石油燃料が増えた。国内荷下ろしはCPO、石炭、けい砂、粘土、液体化学用品、鋼板、一般貨物、重機が増加。荷揚げは鋼鉄コイル、自動車、セメント、コンテナ、一般貨物が増えた。コンテナ取扱量は同4.33%減の116万5,000TEUだった。

表 18 タンジュンプリオク港の貨物取扱量推移

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
外航輸入貨物	11,328	12,161	11,739	72,826	72,948
外航輸出貨物	4,329	5,676	7,623	8,004	8,404
内航荷揚げ荷	13,849	13,548	13,054	13,765	14,455
内航積み荷	3,807	4,689	5,739	6,026	6,327
総取扱貨物量	33,313	36,074	38,155	100,621	102,134

注：2005年以前の数値は在来ターミナルのみの貨物取扱量を示す

出所：インドネシア運輸省

一方、国際貨物調査機関がまとめた 07 年の世界の港湾コンテナ取扱量ランキングによると、タンジュンプリオク港のコンテナ取扱量は前年比 2.2% 増の 396 万 TEU で、前年の 23 位から 24 位に後退した。ターミナル別の内訳は在来ターミナル 117 万 TEU、ジャカルタ・インターナショナル・コンテナ・ターミナル (JICT) 198 万 TEU、TPK コジャ 66 万 TEU、その他 15 万 TEU。08 年は JICT の取扱量を前年比 12% 増と予想する一方、ターミナル間と棧橋の区画空間の悪化、棧橋と設備の不備、港湾アクセス悪化、洪水などの港湾管理問題により、全体での取扱量は伸び悩むとみている。首位はシンガポール(前年比 12.7% 増の 2,790 万 TEU)、2 位は上海(2,480 万 TEU)、3 位は香港(2,390 万 TEU) だった。タンジュンプリオク港の貨物流通量伸び率はシンガポール港の 12.7%、マレーシア・クラン港、タイ・レムチャバン港と比べて大幅に小さく、07 年のインドネシア経済成長率 6.3% に比較しても貨物量の伸びが劣っている。タンジュンプリオク港の港湾操業設備の整備の遅れが続けば、貨物は近隣諸国の港湾に流れてしまうことが危惧される。

JICT は香港ハチソン・ポート・ホールディングス (HPH) グループが 51%、国営港湾管理 PELINDO II が 49% を出資し、コンテナ取扱能力は年 150 万 TEU。100 ヘクタールの積み下ろし用地を保有する。

JICT は、コンテナ・ターミナルを国内最大規模に拡張する計画を 2008 年 7 月に明らかにしている。総工費は 1 億 6,600 万ドルで、2011 年にコンテナ取扱量を 300 万 TEU に引き上げる。内訳はコンテナ一時保管所の拡張、トレーラーの駐車場開設、港湾システムのオンライン化などインフラ整備が 1 億ドル、埠頭のコンテナ積み下ろし機器の追加が 6,600 万ドル。年内に移動式クレーン 6 基 (800 万ドル) を中国から、09 年までに岸壁クレーン 4 台 (2,600 万ドル) をランプン州と中国から 2 基ずつ購入する。同拡張計画は既に香港ハチソン・ポート・ホールディングス (HPH) グループなど株主の同意を得ている。JICT の 08 年 6 月末時点のコンテナ取扱量は 100 万 TEU 以上、通年目標 (200 万 TEU) 達成は可能とみている。

一方、TPK コジャは PELINDO II が 52.12%、地元オーシャン・ターミナル・プティックマスが 47.88% を出資。全長 450 メートルの埠頭と、30 ヘクタールの保管用地、コンテナクレーン「パナマックス」3 台、「ポスト・パナマックス」2 台、荷役用ゴムタイヤ式クレーン (RTG) 5 台を保有する。

2007 年 11 月、タンジュンプリオク港で国内初の自動車専用ターミナルが開業した。ターミナルは東南アジア諸国連合 (ASEAN) 自由貿易地域 (AFTA) の実現に伴い、各自動車メーカーが ASEAN 諸国内で完成車の相互流通を計画していることに対応するもので、自動車専用ターミナルの開業で完成車の輸出入拡大と国内流通の円滑化が期待される。

このターミナルは、インドネシア政府と日本の国際協力機構 (JICA) が以前行った「ジャカルタ大都市圏港湾開発計画調査」で建設が提言され、同港を運営する国営港湾管理 PELINDO II が 06 年 8 月末に着工していた。総工費は 2,000 億ルピア (24 億円) で、国営造船ドック・ダン・プルカパラン・コジャ・バハリの保有地内に建設。総面積は 7.38 ヘクタールで、全長 308 メートルの埠頭、面積 4 ヘクタールの自動車保管ヤード (年間収容能力 35 万台) から成る。構内には事務所と 3 階建て駐車場 (収

容能力 1,147 台)、洗車ユニット 3 本(洗車能力 1 時間当たり 45 台)などの施設も備えた。

同港の自動車専用ターミナル開業により、2008 年の自動車およびトラック・バス輸出入台数は目標の 12 万台を 52%上回る 18 万 2,579 台に達した。自動車が 18 万 42 台(輸出 9 万 8,965 台、輸入 8 万 1,077 台)、トラック・バスが 2,537 台(輸出 45 台、輸入 2,492 台)。日本向けなど輸出好調が後押しした。このほか重機は 4,420 台(輸出 641 台、輸入 3,779 台)だった。ターミナル管理会社は自動車輸出入の拡大に向けて、09 年上半期までに収容能力を現在の年 35 万台から 30%増の同 45 万 5,000 台に引き上げるため、敷地面積を現在の 7.3 ヘクタールから 12.3 ヘクタールに拡張するほか、埠頭を現在の 300 メートルから 600 メートルに延伸する。

2-2-2 タンジュンペラック港(東ジャワ州都スラバヤ)

スラバヤ市のゲートウェイであるタンジュンペラック港は、このスラバヤ大都市圏と東部及び西部インドネシア、近隣アジア諸国を結ぶ物流拠点としてインドネシア政府よりジャカルタ市のタンジュンプリオク港とともに国際ハブ港湾に指定され、年間 100 万 TEU のコンテナ、600 万トンのバルク、100 万人の旅客を扱っている。同港の後背地である東ジャワ地域は豊富な天然資源や農産物に恵まれていることから、インドネシア国内だけでなく、日本、台湾、韓国や ASEAN 諸国から製造業や加工業などの企業立地が進んでいる。

しかし、近年、貨物量が増加するのに対して、既存の雑貨ターミナルでは 100 年以上経過した施設の老朽化が荷役の障害になっており、多くの船が停泊に長時間待たされている状況にある。また、ADB によって整備されたコンテナターミナルも 2007 年までには飽和状態に達する見込みとなっているため、港湾施設の新規整備と改修が喫緊の課題となっている。

表 19 タンジュンペラック港の貨物取扱量推移

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
外航輸入貨物	3,934	3,784	3,561	5,399	5,669
外航輸出貨物	597	753	873	786	826
内航揚げ荷	5,345	4,852	4,051	3,290	3,454
内航積み荷	2,246	2,048	2,135	1,454	1,926
総取扱貨物量	12,122	11,437	10,620	10,929	11,875

出所：インドネシア運輸省

同港のコンテナ・ターミナル運営会社ターミナル・プティクマス・スラバヤ(TPS、英 P&O 社と共同出資による運営子会社)によると、07 年のコンテナ取扱量は 06 年の 105 万 3,466 TEUs から 6%増の 111 万 9,563 TEUs だった。

同港を管轄する国営港湾管理 PELINDO III は 2008 年 7 月、年内に同港で全長 2 キロの大型埠頭を建設する計画を明らかにした。総工費は 4 兆ルピア(460 億円)で、年 400 メートルずつ 5 年にわたって建設を進める。また貨物取扱量拡大に向け、東ニラム埠頭で建設中の多目的ターミナル(総面積 3.7 ヘクタール)は年内の開業を目指すほか、西ニラム、南ジャムルッド両埠頭での浚渫工事を急ぐ。

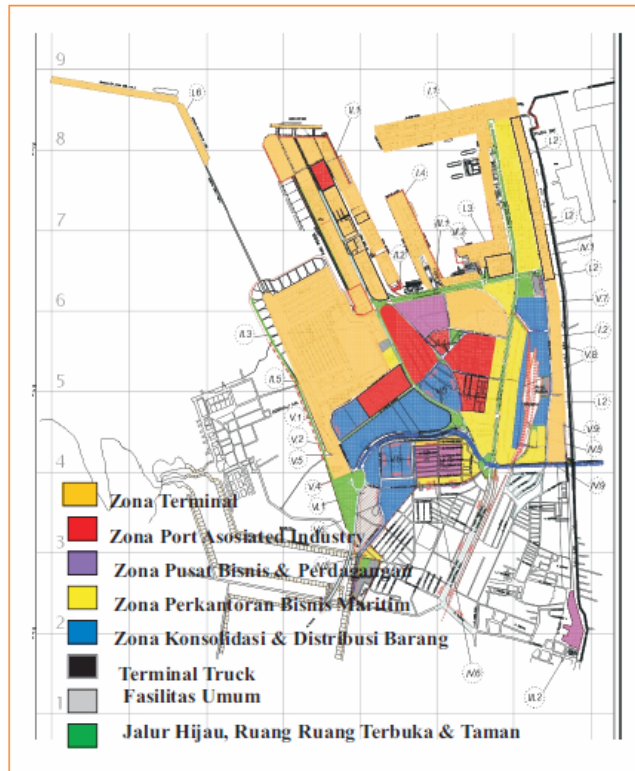


図9 タンジュンペラック港のレイアウト

出所：インドネシア運輸省HPより

2-2-3 ベラワン港（北スマトラ州メダン）

地理面からブラワン港はマラッカ海峡の国際航路に位置しており、ハブ港として戦略的に適しているが、インフラ施設と各種サービスが限られているため、マレーシアとシンガポールに近い同港が国際港として最大限に活用されておらず、現状では支線港にとどまっている。

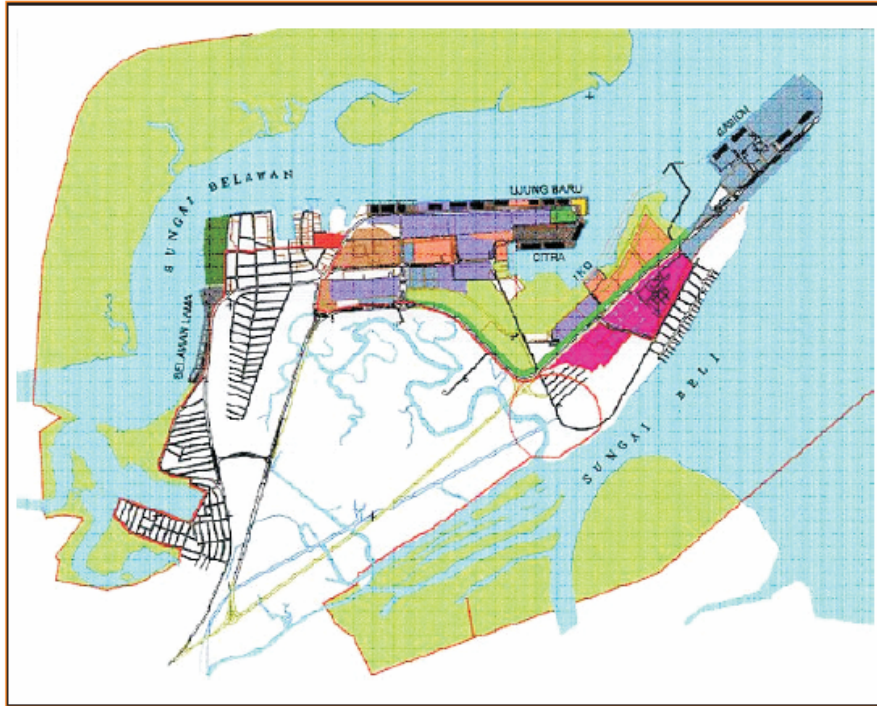


図10 ベラワン港のレイアウト

出所：インドネシア運輸省

ベラワン港のガビオン・コンテナターミナルでは現在、荷役用ゴムタイヤ式クレーン (RTG) 4台、コンテナクレーン 3台、トップロダー 2台が稼働しているだけで、コンテナ取扱能力は1時間当たり 10 個以下と積み下ろし作業が遅く、船舶は港内で数日間着岸待ちを強いられている。大型船では積み下ろしに 3 日以上かかっている。それにもかかわらず、近年、同港の荷物取扱量は拡大しており、内航栈橋では年 8% 増、外航栈橋では同 2~5% 増に達しているため、同港の港湾拡張が急務となっている。

表 20 ベラワン港の貨物取扱量推移

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
外航輸入貨物	1,549	1,825	2,760	2,192	2,302
外航輸出貨物	3,828	5,623	5,526	4,506	4,731
内航揚げ荷	6,780	7,803	7,474	6,680	7,014
内航積み荷	590	665	904	474	498
総取扱貨物量	12,747	15,916	16,664	13,852	14,545

出所：インドネシア運輸省

運輸省海運総局は 2007 年 12 月、ベラワン港湾の拡張事業を韓国投資家などに提示している。ベラワン港湾拡張事業では 2010 年までに資金 2 兆 1,400 億ルピアを必要としており、一般ターミナルの建設、ターミナル 2カ所の改修、ローロー船・フェリーターミナルの移転、アクセス道路の拡張などに充てる。事業は建設、運営、譲渡 (BOT) または一定期間の建設、リース、譲渡 (BTL) 方式による官民合同パートナ

ーシップ（PPP）契約とし、政府は投資家に対し認可手続きを簡素化する。政府は港湾の基本インフラ建設資金を準備する。

一方、ベラワン港当局者は、ベラワン地区に陸上港（ドライポート）を建設することを計画している。ベラワン港を結ぶコンテナ輸送鉄道の活用が狙い。陸上港は陸上、海上、航空輸送を統合し、貨物の配送と輸送の円滑化を図る。これにより、地元産業界は輸送コストの削減と輸送の迅速化が可能になる。鉄道など補助施設が整備済みのため、輸送機関の段階的な統合は可能であるが、地方政府が輸送機関統合に関するマスタープランを立案する必要がある。

2-2-4 タンジュンウマス港（中ジャワ州スマラン）

タンジュンウマス港で操業するターミナル・プティ・クマス・スマラン（TPKS）によると、同港の2007年貨物取扱量は前年比20%増加する見通しである。TPKSは積み下ろし増加に対処するため、日本製コンテナクレーン2台（取扱能力各30トン）を導入。購入価格は1台1,000億ルピアで、石川島播磨重工業とチレゴン・ファブリケータ社から調達した。2台の追加により、同港のコンテナクレーンは計7台となった。同港の積み下ろし量は2001~05年の期間に年平均4.64%増加。TPKSはコンテナクレーン追加を含む埠頭や設備の開発を段階的に進めており、大半は既に完了した。

表 21 タンジュンウマス港の貨物取扱量推移

	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年
外航輸入貨物	402	607	567	454	462
外航輸出貨物	81	15	41	120	117
内航揚げ荷	1,364	1,156	1,177	1,448	2,201
内航積み荷	98	106	201	254	244
総取扱貨物量	1,945	1,884	1,986	2,276	3,024

出所：インドネシア運輸省

2008年に入ると、金融危機による輸出減速から同港からのアジア・欧州向け輸出量は下期に半減した。インドネシア物流・宅急便連合（Gafeksi）中ジャワ支部によると、同支部加盟のフォーワダー222社のうち40社が営業停止し、営業停止企業数は今後も増加するとみている。フォーワダー関係者によると、欧州向け家具輸出量は金融危機前に比べ83%減少した模様である。

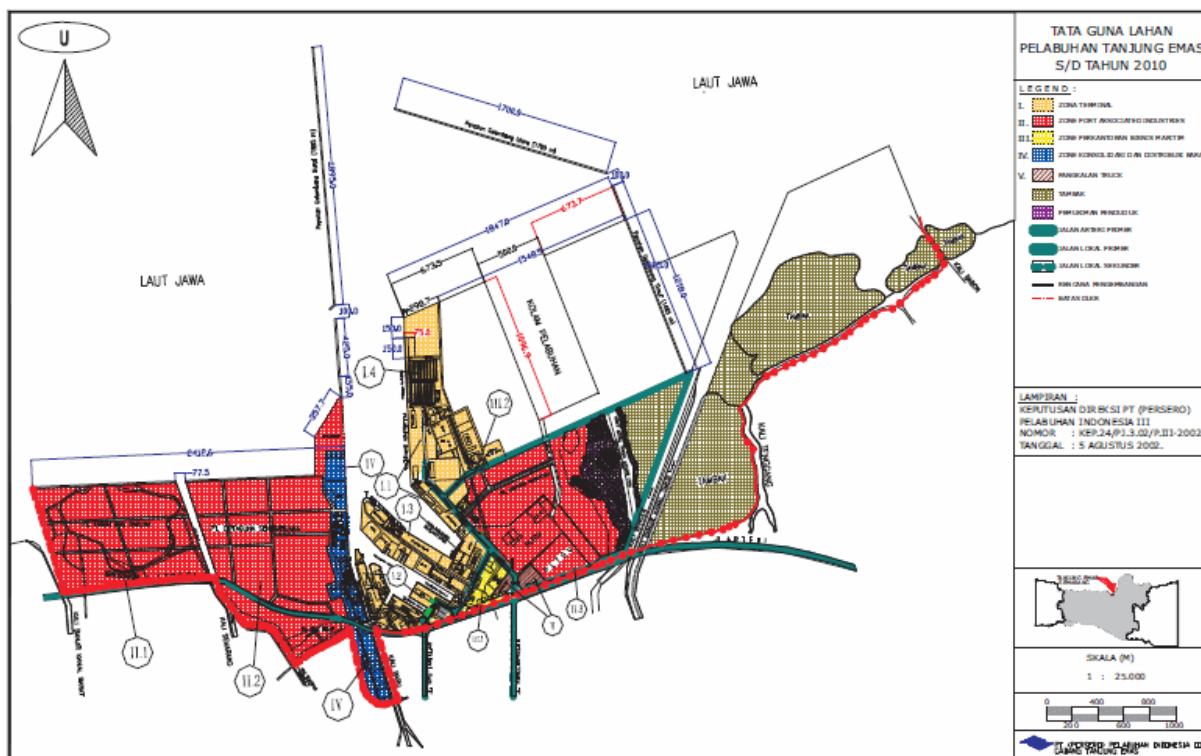


図11 タンジュンウマス港のレイアウト

出所：インドネシア運輸省

2-2-5 スカルノハッタ港（南スラウェシ州マカッサル）

マカッサル港はインドネシアの4大港湾の一つである。他の3港（スラバヤ港、タンジュンプリオク港、ベラワン港）は世界銀行やアジア開発銀行の融資によって既に整備がなされていたが、マカッサル港の第1級港湾としての機能拡充には日本政府が1990年代に円借款にて資金援助をしている。

表 22 スカルノハッタ港の貨物取扱量推移

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
外航輸入貨物	637	709	690	690	725
外航輸出貨物	1,138	1,254	1,036	1,036	1,085
内航揚げ荷	2,989	3,113	3,326	3,326	3,492
内航積み荷	2,110	2,465	2,665	2,665	2,798
総取扱貨物量	6,874	7,541	7,717	7,717	8,100

出所：インドネシア運輸省

運輸省海運総局は2007年12月、スカルノハッタ港湾の拡張事業を韓国投資家などに提示している。スカルノハッタ港湾拡張事業の必要資金は1兆4,000億ルピア。用地200ヘクタールの埋め立てをはじめ、アクセス道路（全長2キロ）、岸壁（同5,600メートル）、コンテナターミナル（総面積30ヘクタール）などの建設、ターミナル機材の導入に充てる。事業は建設、運営、譲渡（BOT）または一定期間の建設、リース、

譲渡（BTL）方式による官民合同パートナーシップ（PPP）契約とし、政府は投資家に対し認可手続きを簡素化する。政府は港湾の基本インフラ建設資金を準備する。

国営港湾管理ペリンド IV とマカッサル・コンテナターミナルの荷役業務で 10 年間の協力を締結しているマカッサル・ターミナル・サービスズ（MTS）は、フィリピンの港湾運営最大手インターナショナル・コンテナ・ターミナル・サービス（ICTSI）の子会社である。

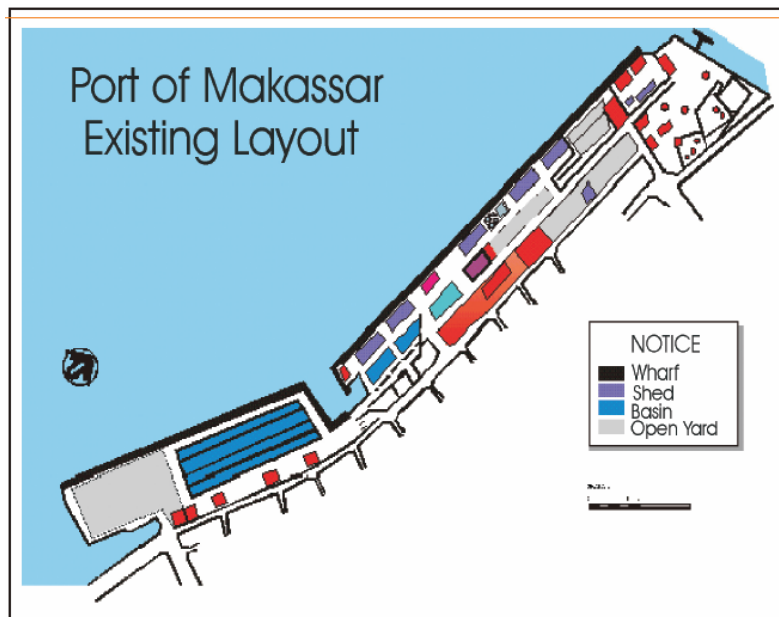


図12 スカルノハッタ港のレイアウト

出所：インドネシア運輸省

2-2-6 ボジョネガラ港（バンテン州）

タンジュンプリオク港でのコンテナ取扱容量には限界があり、新港が必要との認識は90年代当初からインドネシア側にあり、90年代後半、ボジョネガラ新港の整備に着手しかけたものの、経済危機によって中断された。

西ジャワ地域北部沿岸は遠浅であり、大水深港湾を整備するとなれば唯一の候補地となるのがボジョネガラ地域であるが、一方で、ボジョネガラ新港は背後圏の狭さという宿命的な大きな課題を抱えている。新港が位置するBanten地域は西ジャワ地域の中でも最も西の外れにあり、日系企業をはじめ多くの産業が展開しているジャカルタ東側の工業団地からは遠く離れている。

こうした既存の背後圏産業の状況や、用地取得等に絡んでなかなか進まない道路整備の状況等を鑑みれば、全くの新港であるボジョネガラ港の開発に集中するというシナリオはそれなりのリスクを負う。議論の末、タンジュンプリオク港の緊急的なリハビリによって、当面の課題であるコンテナ需要増に伴う港湾容量の逼迫や完成車の輸出入対応を凌ぎつつ、ボジョネガラ新港開発を同時並行で進め、中長期的なコンテナ需要に対応していくというシナリオが選択された。

タンジュンプリオク港の代替港として建設が計画されてきたバンテン州ボジョネガラ

ラ国際港事業は、2005年10月にボジョネガラ港開発計画に関する運輸相規定（2005年第67号）が公布されて以来、3年以上に渡り、海外投資家も含めて討議が進められてきた。運輸相規定によると、開発は第1期（04～09年）、第2期（10～15年）、第3期（16～25年）に分けて実施され、陸上側500ヘクタール（港湾サービス用150ヘクタール、港湾補助サービス用350ヘクタール）の用地と海上側7,495ヘクタール（港湾サービス用2,697ヘクタール、海運保安活動用4,798ヘクタール）の水域確保が必要とされている。計画では事業コスト10兆1,000億ルピアで、建設・運営・譲渡（BOT）方式で建設するとされている。長さ300メートルの埠頭などを建設する第1期（1兆9,000億ルピア）は国営港湾管理PELINDO II、第2期以降は入札で募集する内外投資家が担当する。2007年中に入札を行う予定であったボジョネガラ国際港事業には、シンガポールのPSA、香港系ハチソン・ポート・インドネシア、アラブ首長国連邦（UAE）のドバイ・ポート・ワールド、デンマークのマースク・ライン、仏CMA-CGM、中国の振華工程など国際水準の港湾開発業者14社が意欲を示していた。

しかし、インドネシア運輸省海運総局は2008年7月、ボジョネガラ国際港の開業予定を2009年から12年に延期することを示唆した。国営2社の施設追加計画によりマスタープラン見直しが必要となっている上、ジャカルタ・メラク高速道路と港湾を結ぶアクセス道路が未整備であることが延期の理由として挙げられている。国営港湾管理PELINDO IIと国営石油プルタミナは原油積み出し・製油拠点確保の一環として、港湾内にバンテン・ベイ製油所と液体バルク・石炭専用ターミナルの建設を検討中で、09年着工、12年の完成を目指し、プルタミナは同製油所で日量15万バレルの石油製品を生産する予定。一方、PELINDO IIは、2008年初めから一部の埠頭で操業を開始すべく、内航路線のセミコンテナ輸送船向け全長160メートルの埠頭を建設し、運輸省に操業許可を申請している。運輸省海運総局長は、ナビゲーション機器や岸壁のゴム防舷材など安全設備の据え付けが完了すれば認可を出せるとしているが、マスタープランの見直しにより、計画は一時暗礁に乗り上げた形となっている¹³。

2-3 海運法の改正

インドネシア政府は2008年4月に改正海運法を国会で可決し、PELINDOが中心的な役割を果たしてきた港湾の管理運営について、政府は規制機関、港湾公社はターミナルオペレーターと役割を分離し、かつ民間企業が単独で港湾運営に参入可能となるなど、新しい港湾の整備運営にかかる方針が明確となった。この海運法の改正を受けて、周辺諸国と比べて高い港湾コストが指摘されてきたインドネシア国内港湾の国際競争力向上が期待されるとともに、港湾管理体制は新たな変革の時代を迎えていると考えられている。

従来の海運法（1992年第21号）はスハルト政権下で成立、国防の視点から国家建設を目的に国内海運の保護が色濃い内容だった。14章132条から成る同法から、改正法は22章355条にまで条項を増やし、民間の港湾運営への参入を認め、競争原理に基づく国内港湾の発展に重点を置いている。改正法では、PELINDOに付与されて

¹³ 時事通信 2008年7月24日

きた調整機能を、新設する港湾監督機関に移管する。これまで PELINDO は港湾を自らが保有し、運営者（オペレーター）に賃貸しする立場だったが、今後は PELINDO 自身もオペレーターとなり、他業者と競争することになる。PELINDO は現在、管轄地域別に I（北スマトラ州メダン）、II（ジャカルタ）、III（東ジャワ州スラバヤ）、IV（南スラウェシ州マカッサル）の 4 社が存在する。

ジャマル運輸相は、改正法では「内航海運での自国船舶使用の義務化（カボタージュ）」強化を目的に、規定者（政府）と運営者（PELINDO や民間）の分離を明確にし、海上・沿岸警備機関の新設も目的だと説明した。自由化により国内港湾が外国投資家の影響下に入る可能性については、同相は「港湾監督機関があるため、そのような恐れはあり得ない」と言明した。

船主協会（INSA）のウントロ会長によると、新警備機関は港湾沿岸での保安活動を行い、海上警察や税関当局、海上沿岸監視連合（KPLP）と権限が重複することはないという。逆に新機関設立により、港湾沿岸警備の管轄が明確になるとしている。また、改正法により船舶の担保化が認められ、船舶会社は銀行からの融資借入れが容易になると歓迎の意を表明している¹⁴。

インドネシア運輸省のスナルヨ海運総局長は 2008 年 12 月、国内主要 9 港に港湾監督機関を設置する方針を発表した。同機関は先に公布された海運法（2008 年第 17 号）で新設が決まった機関で、国営港湾 PELINDO が持つ調整・運営機能のうち調整機能に移管する。うち 5 港はジャカルタのタンジュンプリオク、中ジャワ州都スマランのタンジュンウマス、東ジャワ州都スラバヤのタンジュンペラック、北スマトラ州都メダンのベラワン、南スラウェシ州都マカッサルのスカルノハッタ。残りは今後決め、2009 年 4 月までの設置を目指すこととなる。港湾監督機関は港湾の陸域と水域の確保や、各種港湾使用料金案の提案などを行う。運輸相の管轄下に置かれ、職員は政府機関から出向する¹⁵。

¹⁴ 時事通信 2008 年 4 月 8 日

¹⁵ 時事通信 2008 年 12 月 10 日

3 インドネシア海運業の現状

3-1 インドネシア商船隊の規模

インドネシア船主の保有（支配）船腹量（1,000G/T以上の鋼船）は、ロイドの統計World Fleet Statisticsによると2007年末現在850隻5,331,002G/Tである。これを船種別に見ると次の通りである。

表 23 インドネシア船主の保有船腹量-船種別内訳（2007年、1,000GT以上）

船種	隻数	G/T	DWT	平均船齢
貨物運搬船	818	5,255,610	7,192,815	23
LNG運搬船	3	234,773	161,193	14
LPG運搬船	12	53,468	57,764	14
原油タンカー	27	806,482	1,411,476	21
プロダクトタンカー	126	857,690	1,276,693	22
ケミカルタンカー	76	516,523	844,365	14
その他液体運搬船	-	-	-	-
バラ積み貨物船	20	511,001	903,509	19
バラ積み貨物・油兼用船	-	-	-	-
揚げ荷装置付バラ積み貨物船	2	32,767	38,643	22
その他バラ積み船	28	127,755	186,535	30
一般貨物船	352	1,124,418	1,578,170	26
貨客船	5	8,121	7,362	30
コンテナ船	63	411,821	539,815	21
冷凍貨物運搬船	1	1,640	2,263	28
RO/RO貨物船	18	80,383	57,834	28
RO/RO貨客船	43	194,887	52,978	29
クルーズ客船	-	-	-	-
客船	40	287,098	68,678	17
その他乾貨物船	1	3,462	1,675	37
使役船	32	75,392	-	21
漁船	1	1,049	-	28
その他漁船	2	2,515	-	11
オフショア補給船	8	9,715	-	21
その地オフショア関連船	-	-	-	-
調査船	4	4,935	-	19
曳船・ブッシャー	2	2,858	-	9
ドレジャー	15	54,320	-	24
その他使役船	-	-	-	-
合計	850	5,331,002	-	23

出所：ロイド統計 World Fleet Statistics 2007

インドネシア船主の保有（支配）船腹量の2002年から6年間の推移を見ると、隻数において微増ながら総トン数において年々増加傾向にある。

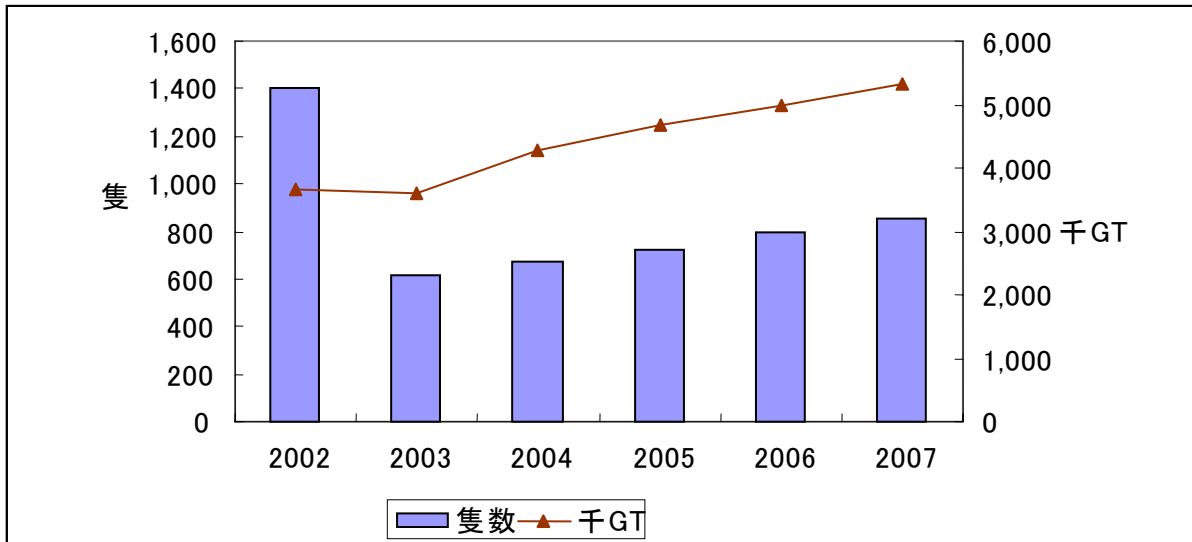


図 13 インドネシア船主の保有船腹量推移 (1,000GT 以上)

出所：ロイド統計 World Fleet Statistics 2007

一方、インドネシア船籍として登録されている船腹量は、同じくロイド統計資料によると 2007 年末現在 4,469 隻、5,669,830G/T である。

表 24 インドネシア船籍として登録されている船腹量-船種別内訳 (2007 年)

船種	隻数	G/T	DWT	平均船齢
貨物運搬船	2,464	5,145,628	6,806,563	24
LNG運搬船	-	-	-	-
LPG運搬船	9	26,801	28,560	20
原油タンカー	23	482,763	816,226	24
プロダクトタンカー	265	787,263	1,226,174	28
ケミカルタンカー	79	152,458	259,368	26
その他液体運搬船	3	638	1,024	31
バラ積み貨物船	16	373,833	673,028	21
バラ積み貨物・油兼用船	-	-	-	-
揚げ荷装置付バラ積み貨物船	2	32,767	38,643	22
その他バラ積み船	69	167,044	232,717	27
一般貨物船	1,162	1,819,863	2,551,699	28
貨客船	35	26,069	23,352	25
コンテナ船	74	403,476	532,806	21
冷凍貨物運搬船	4	3,863	4,763	19
RO/RO貨物船	360	196,269	185,648	11
RO/RO貨客船	133	303,347	94,493	26
クルーズ客船	3	679	442	36
客船	215	348,250	111,164	17
その他乾貨物船	2	4,399	3,175	28
使役船	2,005	524,202	-	18
漁獵船	334	96,368	-	30
その他漁船	19	7,102	-	25
オフショア補給船	87	40,089	-	25
その地オフショア関連船	6	1,980	-	18
調査船	12	6,932	-	26
曳船・ブッシャー	1,416	260,541	-	14
ドレジャー	40	69,780	-	23
その他使役船	91	41,410	-	19
合計	4,469	5,669,830	-	21

出所：ロイド統計 World Fleet Statistics 2007

インドネシア船籍として登録されている船腹量の 2002 年から 6 年間の推移を見ると、隻数・総トン数ともに年々増加傾向にある。

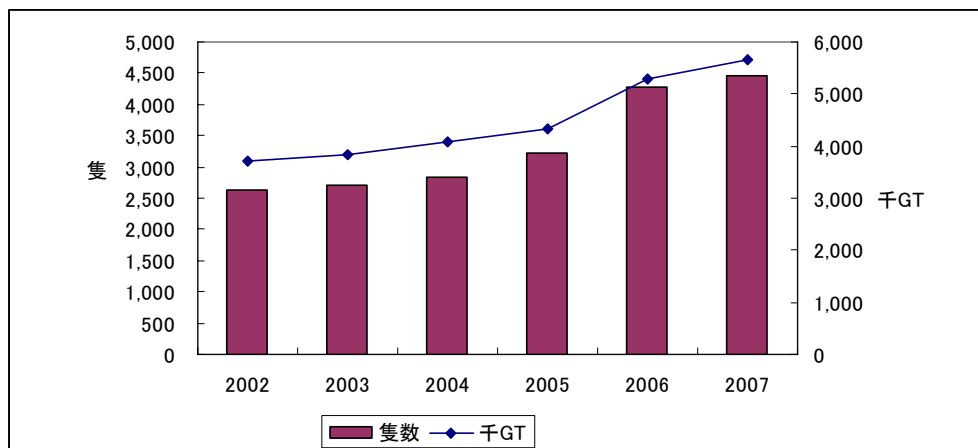


図 14 インドネシア船籍として登録されている船腹量推移

出所：ロイド統計 World Fleet Statistics 2007

3-2 インドネシアの海上輸送量

インドネシアは 17,508 の島々から 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。

インドネシアの海上輸送量については、インドネシア運輸省の統計によると、2007 年の海上輸送量は 7 億 5,985 万トンで、そのうち内航海運輸送量は 2 億 2,796 万トン、外航海運輸送量は 5 億 3,190 万トンであった。表 25 にインドネシアの海上輸送量を示す。

表 25 インドネシアの海上輸送量

(単位：1,000 トン)

	内航海運					外航海運					総計
	国内船主	比率	外国船主	比率	小計	国内船主	比率	外国船主	比率	小計	
2003年	90,719	53.2%	79,806	46.8%	170,525	15,104	3.4%	427,817	96.6%	442,921	613,446
2004年	101,292	54.0%	86,286	46.0%	187,578	16,277	3.5%	448,790	96.5%	465,067	652,645
2005年	114,460	55.5%	91,879	44.5%	206,339	24,600	5.0%	468,370	95.0%	492,970	699,309
2006年	135,335	61.3%	85,444	38.7%	220,779	29,364	5.7%	485,790	94.3%	515,154	735,933
2007年	148,741	65.3%	79,214	34.7%	227,955	31,382	5.9%	500,514	94.1%	531,896	759,851

出所：インドネシア運輸省 Transportation Statistics 2007

同統計資料によると、インドネシア船主による内航輸送貨物の比率は年々改善しつつあり、2007 年のインドネシアの内航貨物 2 億 2,796 万トンのうち、インドネシア船主が輸送した貨物は 1 億 4,874 万トンで全体の 65.3%であった。

単位：%

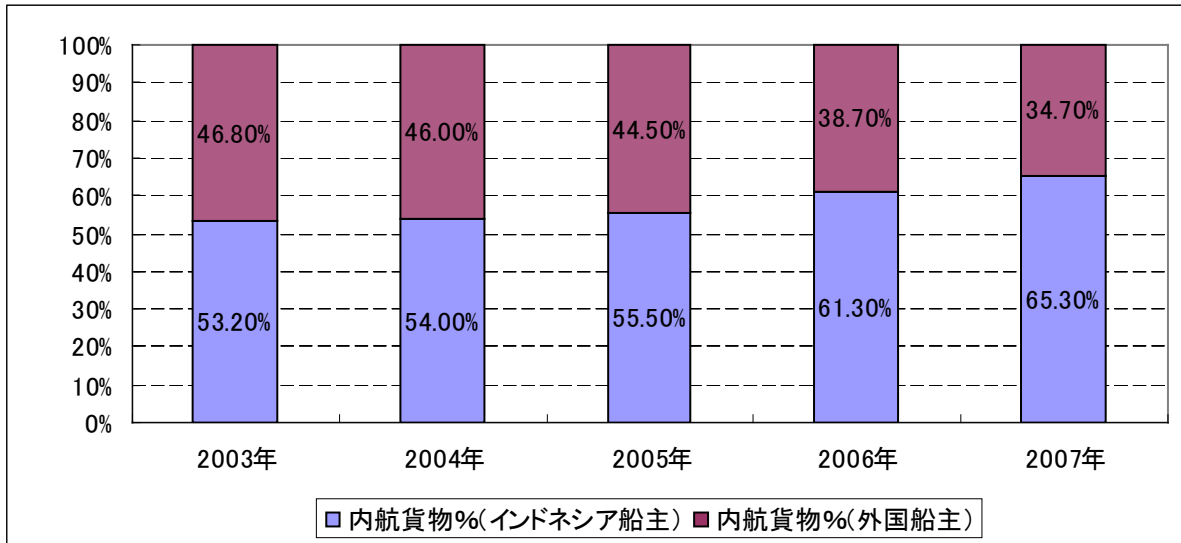


図 15 インドネシア船主・外国船主による内航貨物の輸送割合

出所：インドネシア運輸省 Transportation Statistics 2007

一方、外航貨物にいたってはインドネシア船主が輸送する貨物の割合は、2003年の3.4%から徐々に上向いているものの、2007年の貨物量全体の5億3,190万トンの5.9%となっている。

単位：%

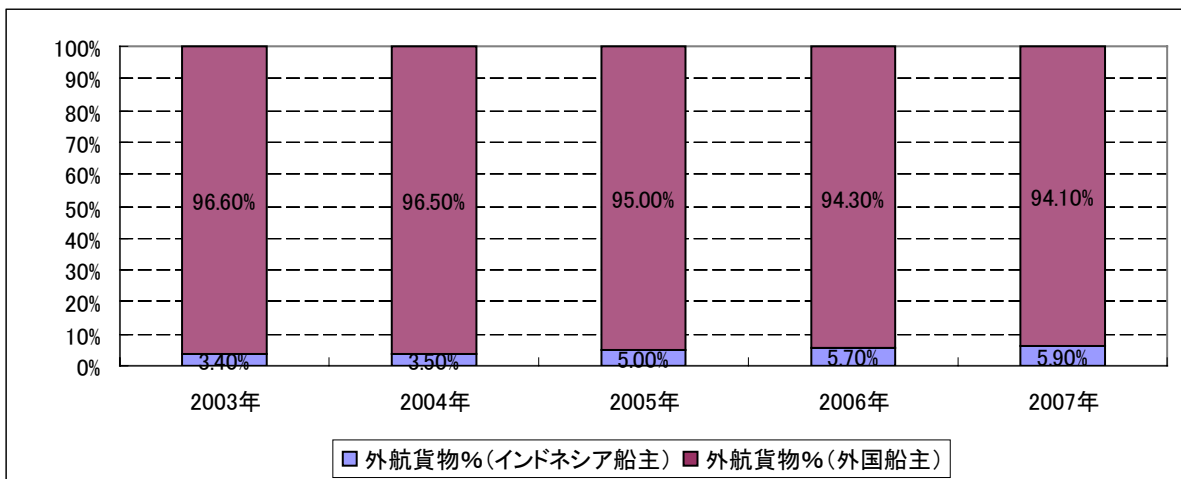


図 16 インドネシア籍船・外国籍船の外航貨物の輸送割合

出所：インドネシア運輸省 Transportation Statistics 2007

このようにインドネシアの内航・外航輸送の多くを外国船主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、外航貨物輸送を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

シェアを伸ばしていくことになった。報道によると、インドネシア船主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。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、多くの外国船主が国内貨物を輸送しており、インドネシア船主が占める割合は1998年時点で既に54%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¹⁶、船舶購入向け資金調達の問題¹⁷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。

内航海運業の育成にあたっては、カボタージュ（国内海運での自国船舶使用義務化）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。

3-3 カボタージュ規制の概要

国内海運業強化に関する大統領指令（05年第5号）に基づいて05年8月に運輸省作業部会が内航海運での自国船舶使用の義務化（カボタージュ）のロードマップ（行程表）を決定した。その後、運輸相規定（05年第71号）を通じて、国内港湾間輸送におけるインドネシア旗掲揚船舶の利用を義務付けたほか、2010年までのカボタージュ完全導入を決めた。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、2010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。主な品目別の導入時期は、07年がパームオイル、鉱物、野菜・魚などの生鮮品、09年が液体貨物、化学品、穀物、10年が石炭、石油・天然ガスとなっている。

また、運輸省は、大統領指令（05年第5号）で規定された海運業の透明性向上に向けた取り組みとして、外国船利用許可（PPKA）の承認システムを、オンラインを通じて海運業者に公開することとした。PPKAの公開は運輸省が権限を持ち、これにより海運業者が船舶の需要を知ることが可能になる。

¹⁶ 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。

¹⁷ 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。

表 26 大統領指令（05 年第 5 号）に基づくロードマップ

品目	2003		2005		2006		2007		2009		2010	
	潜在貨物量割合		潜在貨物量割合		潜在貨物量割合		潜在貨物量割合		潜在貨物量割合		潜在貨物量割合	
	インドネシア籍船	外国籍船	インドネシア籍船	外国籍船	インドネシア籍船	外国籍船	インドネシア籍船	外国籍船	インドネシア籍船	外国籍船	インドネシア籍船	外国籍船
石油	39%	61%	40%	60%	40%	60%	60%	40%	90%	10%	100%	0%
一般貨物	64%	36%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%
石炭	40%	60%	60%	40%	60%	40%	75%	25%	95%	5%	100%	0%
木材	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%
肥料	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%
セメント	48%	52%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%
粗バーム油	62%	38%	80%	20%	80%	20%	100%	0%	100%	0%	100%	0%
米	48%	52%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%
鉱物・採石	23%	77%	40%	60%	40%	60%	100%	0%	100%	0%	100%	0%
その他の穀物	66%	34%	70%	30%	70%	30%	100%	0%	100%	0%	100%	0%
その他の液体貨物	34%	66%	40%	60%	40%	60%	65%	35%	100%	0%	100%	0%
農業穀物	62%	38%	70%	30%	70%	30%	80%	20%	100%	0%	100%	0%
生鮮品	93%	7%	95%	5%	95%	5%	100%	0%	100%	0%	100%	0%

出所：日本・インドネシア造船フォーラム（2008 年 11 月）インドネシア工業省提出資料より

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（2008 年 12 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¹⁸。

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に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

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

3-4 カボタージュ規制のインパクト

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船主が輸出貨物輸送の 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 年にインドネシア船主が輸送した外航貨物は全体の 5.7%、2007 年には 5.9%と微増である。

¹⁸ 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)

内航貨物についても 2006 年の 61.3%から 2007 年の 65.3%とロードマップで示された比率を下回っている。インドネシア船主協会（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造船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上がっていない背景だと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¹⁹、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²⁰。

2007 年 7 月に制定された新たなネガティブリスト（投資規制業種リスト）では、内航海運業の外資出資上限が 49%と設定された。同リストでは、内航海運のほか、外航海運、積み下ろし、港湾施設供給（埠頭、倉庫、コンテナターミナルなど）、港湾廃棄物受け入れ施設などの海運関連業種でいずれも外資上限が 49%と設定された。この決定に対して船主協会（INSA）は、カボタージュの実現に影響が出るとして難色を示し、カボタージュ徹底のために内資を 100%とする必要性を投資調整庁（BKPM）に説明、年間 15 億ドルに達する内航海運市場に外資を入れるべきではないと訴えている。

国内海運会社に対する資金調達については若干の改善が見られている。大統領指令の施行に伴い 2005 年 7 月に批准された海上先取特権および船舶抵当権に関する国際条約が、国営銀行による新規・中古船舶の調達融資を促進させている。運輸省によれば、同指令で義務付けられた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 年の国営・民間銀行による海運向け融資は総額 2,240 万ドルに達した。最も融資額が大きかったのは 9,000 トン級中古船舶の購入向けに 600 万ドルを拠出したブコピン銀行で、ほかにブミプトラ、マンディリ、インターナショナル・インドネシア（BII）、セントラル・アジア（BCA）の各銀行も融資した。

インドネシア運輸省のエフェンディ海運総局長は、石炭運搬需要が年平均 18.9%増加しているため、国内で 2010 年までに石炭運搬船 390 隻の追加が必要との見方を示している。運搬需要は 05 年の 4,140 万トンから、10 年には 9,000 万トンまで拡大する見込みで、これを満たすためには、6 万 DWT のパナマックス船 10 隻、4 万 5,000DWT のハンディマックス船 13 隻、タグ・バージ船（シートレーン）367 隻が必要という。同総局長は、カボタージュを 10 年 1 月までに完全導入するため、海運各社は早急に運搬需要を満たす準備を進めてほしいと呼び掛けている。

石炭の国内輸送増に対応するため、中国海運大手の中国遠洋運輸総公司（COSCO）は、インドネシアのグローバル・プトラ・インターナショナル（GPI）と合弁会社を設立し、同国の石炭海運事業に参入することを 2008 年 4 月に表明している。合弁会社は 5~10 億ドルを投じ、5~10 万トンの積載能力を持つ石炭運搬船 8~10 隻を購入し、インドネシア船籍とする。合弁会社の設立計画は既に同国のジャマル運輸相に報告し

¹⁹ Jakarta Post 2006 年 3 月 29 日、Asia Pulse 2006 年 3 月 16 日

²⁰ Jakarta Post 2006 年 3 月 29 日

ており、年内に営業を開始する。

3-5 航行安全施策

海上交通の要衝であるマラッカ海峡の航行安全と環境保全対策を推進する「航行援助施設基金」への海運産業の理解を深めることを目的とした初の国際シンポジウムが2008年11月、マレーシアで開催され、日本船主協会が同基金に70万ドルを拠出することを表明した。同シンポジウムは、日本財団と国際海運会議所（ICS）など国際海運関係4団体が主催した。

航行援助施設基金は、2007年の国際海事機関（IMO）シンガポール会議で、マレーシア、シンガポール、インドネシアの同海峡沿岸3カ国が提案。出席した同海峡利用国も支持し2009年1月に設立することで合意した。

海上の安全にはブイなど航路標識の整備や維持管理が欠かせないが、大量の船が行き交うマラッカ海峡では、整備・維持費用が多額となり、沿岸国にとって大きな負担となっている。そこで、負担の公平性から、あくまで自主的な協力を前提に受益者である同海峡の利用国、利用者である海運業者などに資金提供を求める同基金の枠組みが構築された。

沿岸3カ国が2009年から10年間に必要な経費を試算したところ、金額は合計5,400万ドルに上り、1年目の09年は730万ドルかかると見積もられている。しかし、これまでに表明された同基金への拠出額では到底及ばず、関係者の一層の協力が大きな課題となっている。

シンポジウムには、沿岸3カ国、IMO、海運団体などの関係者175人が出席。日本船主協会のほかに、07年のIMOシンガポール会議で、設立当初5年間に費用の3分の1を負担すると表明した日本財団が、09年の早い時期に250万ドルを拠出すると発表した。

専門家によるマラッカ海峡の現状に関する報告や、有識者によるパネルディスカッションが行われたシンポジウムは、同海峡の航行安全と環境保全の持続的確保のため、海運産業と荷主を含むその他の利害関係者がCSR（企業の社会的責任）の考え方に基づき自発的に貢献することの重要性を確認する共同声明を採択して閉幕した。

3-6 主要海運会社の概要

インドネシア運輸省のTransportation Statistics 2007によると、インドネシアには2007年時点で1,432社の海運会社が存在し、そのうち約半数の688社がジャカルタに所在している。その多くは保有船舶数の少ない零細企業である。以下、上場大手海運6社について概説する。

3-6-1 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。

乾バルク貨物は同社の売り上げの約7割を占めるが、その多くを占める石炭は主に

国営電力 PLN の発電所向けである。同社は国内石炭輸送最大手の地位を築いており、国内向けで 22%、外国向けで 50% の市場シェアを持っている。さらに 2007 年 11 月には PLN より中ジャワ州ジュパラ県のタンジュンジャティ B 石炭火力発電所（1,320MW）への石炭輸送・栈橋管理事業を受注した。受注価格は 3 兆 800 億ルピアで、契約期間 15 年の間に計 4,000 万トンの石炭を輸送する。同事業の受注で同社の輸送量は 15% 増加し、大幅な収入増が見込めるとしている。PLN の石炭輸送をめぐっては 2008 年 3 月に、ソフヤン国務相（国営企業担当）が同社に独占の疑いがあるとして、PLN に対しバテラ・アディグナ、ジャカルタ・ロイドの国営海運 2 社の利用を義務付けている。それに対し PLN は、発電所向け石炭輸送の条件を本船渡し（FOB）から運賃保険料込み（CIF）に変更する方針を明らかにした。これに伴い、石炭を輸送する船舶会社の決定を石炭供給者側に一任することとなった²¹。

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 7700DWT の船舶 3 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。

同社の所有船舶数は、下記の通り 2004 年度から 2007 年度の 4 年間でほぼ 3 倍に増えている。タグボート、浮クレーン、船員ボートを除く 2007 年度の自社船総トン数は 795,652DWT となった。

表 27 PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk の保有商船隊規模の推移

単位：隻

	2004年		2005年		2006年		2007年	
	自社船	傭船	自社船	傭船	自社船	傭船	自社船	傭船
乾バルク	4	3	6	2	7	0	9	0
パナマックス	3	1	5	0	6	0	7	0
ハンディマックス	0	2	0	2	0	0	0	0
ハンディサイズ	1	0	1	0	1	0	2	0
液体貨物船	4	0	5	0	5	0	4	0
LPG	1	0	1	0	1	0	1	0
ミディアムサイズ	1	0	2	0	2	0	1	0
スモールサイズ	2	0	2	0	2	0	2	0
一般貨物船	5	0	5	0	4	0	3	0
ボックス	2	0	2	0	2	0	1	0
ツインデッカー	3	0	3	0	2	0	2	0
その他	11	0	27	4	46	6	58	4
バージ	3	0	11	0	21	0	23	0
浮クレーン	4	0	6	0	7	0	8	0
タグボート	3	0	9	4	17	6	26	4
船員ボート	1	0	1	0	1	0	1	0
合計	24	3	43	6	62	6	74	4

出所：PT Arpeni Pratama Ocean Lines Tbk アニュアルレポート

船舶数の増加に伴い、売上高も上昇し、2007 年には前年比 19% 増の 1 兆 6,176 億ルピアを記録、税引き前利益も前年比 16% 増の 2,233 億ルピアとなった。2007 年は

²¹ 時事通信 2008 年 4 月 22 日

船舶数隻を傭船に出したことに伴い、乾バルク船の輸送量が前年比 100 万トン減の 1,110 万トンに縮小したが、乾バルク船事業による売上高は 35%増の 1 兆 2,700 億ルピアに拡大した。

表 28 PT Arpeni Pratama Ocean Lines Tbk の財務内容

単位：100 万ルピア

	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年
売上	845,867	1,167,938	1,354,568	1,617,553
粗利益	257,048	386,113	409,288	544,658
税引き前利益	99,151	189,300	217,821	251,696
純利益	77,220	168,720	193,950	223,264

出所：PT Arpeni Pratama Ocean Lines Tbk アニュアルレポート

同社は 2009 年の船舶購入計画に 6,760 万ドルを充てる計画を 2008 年 12 月に発表している。このうち 3,760 万ドルは、中国からのパナマックス船（輸送能力 60～75 千トン）4 隻の購入（総額 1 億 8,000 万ドル）の一部に充てる。納入は 2011 年の予定。残り 3,000 万ドルは日本からのバージ船（輸送能力 60 千トン）1 隻の購入に充て、2009 年末の納入を予定している。また、同社は 3 億 5,000 万ドルを投じてリアウ諸島州バタムに建造能力 30 万重量トンのドックを建設する計画も明らかにしている。ドック建設により、外国企業への大型船舶調達依存から脱却を図ることを目的に、米海運会社から 1944 年建造の中古浮遊ドックを購入済みである。建造後、30%は自社船舶向けに使用し、残りは他社に使用権を販売する計画である²²。

3-6-2 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。2007 年 12 月、16 隻の大型ケミカル船を運航する米系ケムバルク・タンカーズを 8 億 5,000 万ドルで買収し、2007 年末時点で 78 隻の各種タンカーを所有している。同社はケムバルクの買収により、ケミカルタンカー運航数が 54 隻（積載能力 82 万 6,000DWT）に達し、ステンレス鋼ケミカルタンカー運航会社で世界 3 位の規模となった。買収に伴い、ベルリアンの売上高に占めるケミカルタンカー事業の比率は従来の 53%から 69%に拡大する一方、原油タンカー事業の比率は 36%から 24%に縮小する見通しとなった²³。

インドネシアにおけるカボタージュ制度の強化により、国営石油会社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進んでおり、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²⁴。同社所有石油タンカーのうち輸送能

²² 時事通信 2007 年 8 月 27 日

²³ 時事通信 2007 年 12 月 19 日

²⁴ DBS Vickers 証券 2006 年 8 月 24 日

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²⁵。

2007年12月期の売り上げは対前年比18%増の3兆6,418億ルピアを記録したが、税引き後利益は同37%減の7,590億ルピアであった。2007年第4四半期に燃料価格が13%上昇した影響で、売上総利益が18%減少、また同期に行ったマーシャル諸島籍のケムバルク・タンカーズ買収のコンサルタント費用支払いも負担となったことが減益の理由として挙げられている。同社は自社の燃料貯蔵施設を持たず、スポット市場から燃料を購入しているため、燃料高騰の影響は今後も避けられないとみている。

表 29 Berlian Laju Tankers Tbk の保有商船隊規模 (2007 年末時点)

タンカータイプ	隻数	DWT	平均船齢
ケミカル	54	816,200	7.6
オイル	15	966,100	14.4
ガス	8	35,400	11.2
FPSO	1	60,900	27.0
合計	78	1,878,500	9.4

出所：同社アニュアルレポート

表 30 Berlian Laju Tanker Tbk の財務状況

単位：10 億ルピア

	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年
売り上げ	969.9	1,351.4	2,617.2	3,073.8	3,641.8
税引き前利益	203.1	305.4	945.8	946.4	898.1
税引き後利益	149.2	243.2	645.2	1,205.3	759.0

出所：同社アニュアルレポート

2007年1月から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した。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。²⁶

3-6-3 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、船舶マネジメント、船舶代理店業務に従事している。同社はバージ、タグボートを含めて31隻を保有、石油タンカー7隻およびLNGタンカー1隻は長期契約でプルタミナにチャーターしている。メタノールキャリア2隻は関連会社のHumpuss Tradingがメタノール輸送に利用している。また保有するバージ、タグボートは石炭運搬に利用されている。

²⁵ Danareksa 証券レポート 2006年12月7日

²⁶ CIMB BK 証券 2006年12月1日

表 31 Humpuss Intermoda Transportasi Tbk の保有商船隊規模 (2008 年末時点)

タンカータイプ	隻数	DWT	平均船齢
オイルタンカー	7	90,685	12.6
ケミカルタンカー	2	4,998	18.0
LNGキャリア	4	163,780	13.0
乾バルク	2	143,010	12.0
バージ・タグボート	16	n.a.	n.a.
合計	31	402,473	13.3

出所：同社ウェブサイト

同社は 2012 年までに船舶購入向けに総額 12 億ドルの投資を計画していた。資金は社債発行や新株発行、子会社の新規株式公開による調達を予定していたが、金融危機に伴い、2008 年予定していた日本からのパナマックス船 2 隻(1 億 7,000 万ドル相当)の購入を中止した。2008 年はパナマックス船 4 隻の購入を計画、このうち 2 隻は上半期に中国から約 1 億ドルで購入しており、残り 2 隻は日本から購入する予定だった。今後は効率化を推進するため、船舶の調達方法をリースに切り替えるとしている²⁷。

2006 年 12 月期の売り上げは対前年比 4%増の 8,467 億ルピア、純利益は同 14%増の 1,507 億ルピアであった。

表 32 Humpuss Intermoda Tranposrtasi Tbk の財務状況

単位：10 億ルピア

	2003 年度	2004 年度	2005 年度	2006 年
売り上げ	670.2	711.9	816.4	846.7
粗利益	317.3	321.6	333.4	296.6
営業利益	264.2	259.2	267.0	224.3
純利益	152.6	170.0	132.4	150.7

出所：同社アニュアルレポート

3-6-4 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

²⁷ 時事通信 2008 年 11 月 17 日

Foremost Maritime 社は石油や化学品などの輸送にも従事している。

表 33 PT Samudera Indonesia Tbk の保有商船隊規模 (2007 年末時点)

船種	隻数	DWT	平均船齢
オイルタンカー	2	35,452	n.a.
ケミカルタンカー	9	45,177	n.a.
LNGキャリア	2	147,260	n.a.
浮クレーン	3	852	n.a.
乾バルク	7	143,047	n.a.
コンテナ船	31	28,183TEU	n.a.
合計	23	371,788DWT	n.a.
	31	28,183TEU	

出所：SSL 社ウェブサイト

PT Samudera Indonesia Tbk は持ち株会社で、2007 年度の同社の売り上げは対前年比 5%減の 4 兆 980 億ルピア、純利益は同 116%増の 2,030 億ルピアと減収増益を記録した。前年から減収となったものの、営業コストの圧縮で利益を確保した。

表 34 PT Samudera Indonesia Tbk の財務内容

単位：10 億ルピア

	2003 年度	2004 年度	2005 年度	2006 年	2007 年
売り上げ	2,837	3,541	4,524	4,333	4,098
営業利益	98	351	541	195	280
税引き前利益	74	330	557	146	234
純利益	43	203	343	94	203

出所：同社アニュアルレポート

一方、Samudera Shipping Lines 社の 2007 年度の売り上げは対前年比 12%減の 5 億 6,960 万 S ドル、税引き後利益は 94%増の 3,130 万 S ドルと同様に減収増益を記録した。

表 35 Samudera Shipping Lines 社の財務内容

単位：100 万 S ドル

	2003 年度	2004 年度	2005 年度	2006 年	2007 年
売り上げ	505.1	596.3	680.4	650.0	569.6
営業利益	9.4	54.7	84.4	19.7	36.0
税引き前利益	9.6	55.2	84.7	19.3	33.3
純利益	8.6	54.8	83.3	16.1	31.3

出所：SSL 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 が主導するタンクー・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、2008 末の建造完了予定で 2009 年の運航開始を目標としている。²⁸

同社は子会社 プラブハン・サムドラ・パララン（PSP）を通じて東カリマンタン州都サマリンドのパララン港湾でコンテナ・ターミナル建設を進めており、2009 年末に完工する見通しとなっている。ターミナルは水深 6 メートル、全長 270 メートルの埠頭を備え、貨物取扱量は年 22 万 TEU。総工費は 5,000 億ルピア（57 億円）で、社内資金と銀行融資を充てる。開業後は同社が 50 年間の運営権を保有する²⁹。

3-6-5 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港を拠点に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、コンテナ化が進んでいる。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。2008 年 12 月時点の保有コンテナ船は 27 隻（12,695TEUs）となっている。

2007 年の売り上げは対前年度 10% 増の 8,353 億ルピア、純利益は同 11% 増の 281 億ルピアを記録した。

表 36 PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk の財務内容

単位：10 億ルピア

	2003 年度	2004 年度	2005 年度	2006 年	2007 年
売り上げ	179.4	365.7	625.8	757.3	835.3
営業利益	32.4	73.7	164.0	42.9	89.6
税引き前利益	29.7	58.3	135.3	31.4	32.7
純利益	33.0	54.0	126.5	25.4	28.1

出所：同社ウェブサイト

²⁸ 時事通信 2006 年 9 月 20 日

²⁹ 時事通信 2008 年 6 月 10 日

3-6-6 PT Trada Maritime Tbk

1998年に貿易会社として設立され、2000年に国営船会社 PT Panji Adi Samudera (PAS)を買収、インドネシアのエネルギー・鉱物資源専門の海運会社として船舶の増強を図ってきた。2008年9月にインドネシア証券取引所で上場を果たし、約5,000億ルピアの資金調達に成功している。調達した資金をもとに石炭海運子会社を設立し、石炭運搬船3隻を購入する計画である³⁰。

同社の2008年1～3月期の売上高は680億ルピア、純利益は280億ルピア。通年では売上高4,840億ルピア、純利益1,220億ルピアを目指している。2008年12月時点の同社保有船舶は12隻（総トン数452,721DWT）である。

³⁰ 時事通信 2008年9月2日

4 造船業界の現状

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、同社は本社をジャカルタに置き、サバン（北スマトラ）、パダン（西スマトラ）、パレンバン（南スマトラ）、バンジャルマシム（南カリマンタン）、ジャカルタ（4 ヤード）、シレボン（西ジャワ）、スマラン（中部ジャワ）の各地に造船所を保有している。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 Batam 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。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、Batam 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。1980 年以降、40 社を超える合弁企業が設立されましたが、合弁の相手は大半がシンガポールの造船所である。そのほか Batam およびカリムンの両島に民族資本の造船所が建設され、2002 年末の Batam-カリムン地区の船舶建造量は、国内市場向けでも、インドネシアの総建造量の 3 分の 1 以上を占めている。また、活発な外資系造船所の進出により、Batam 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 年には活発な新規参入があったが、最近では立地する場所が少なくなり、州政府は Batam 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考えで、新規の造船投資はカリムン島に誘導する動きがある。

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（Batam 島を擁するリアウ州がスマトラ島南部にあるため、Batam、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 Batam 島が占めている。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 37 のとおりである。

表 37 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、ビントラン島に立地する 3 社、カリマンタン島に立地する 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

また、2008年11月20日に開催された日本・インドネシア造船フォーラムの資料によると、インドネシアの主要造船所は78カ所にあり、その分布は図16のようになっている。

MAJOR SHIPBUILDER IN INDONESIA

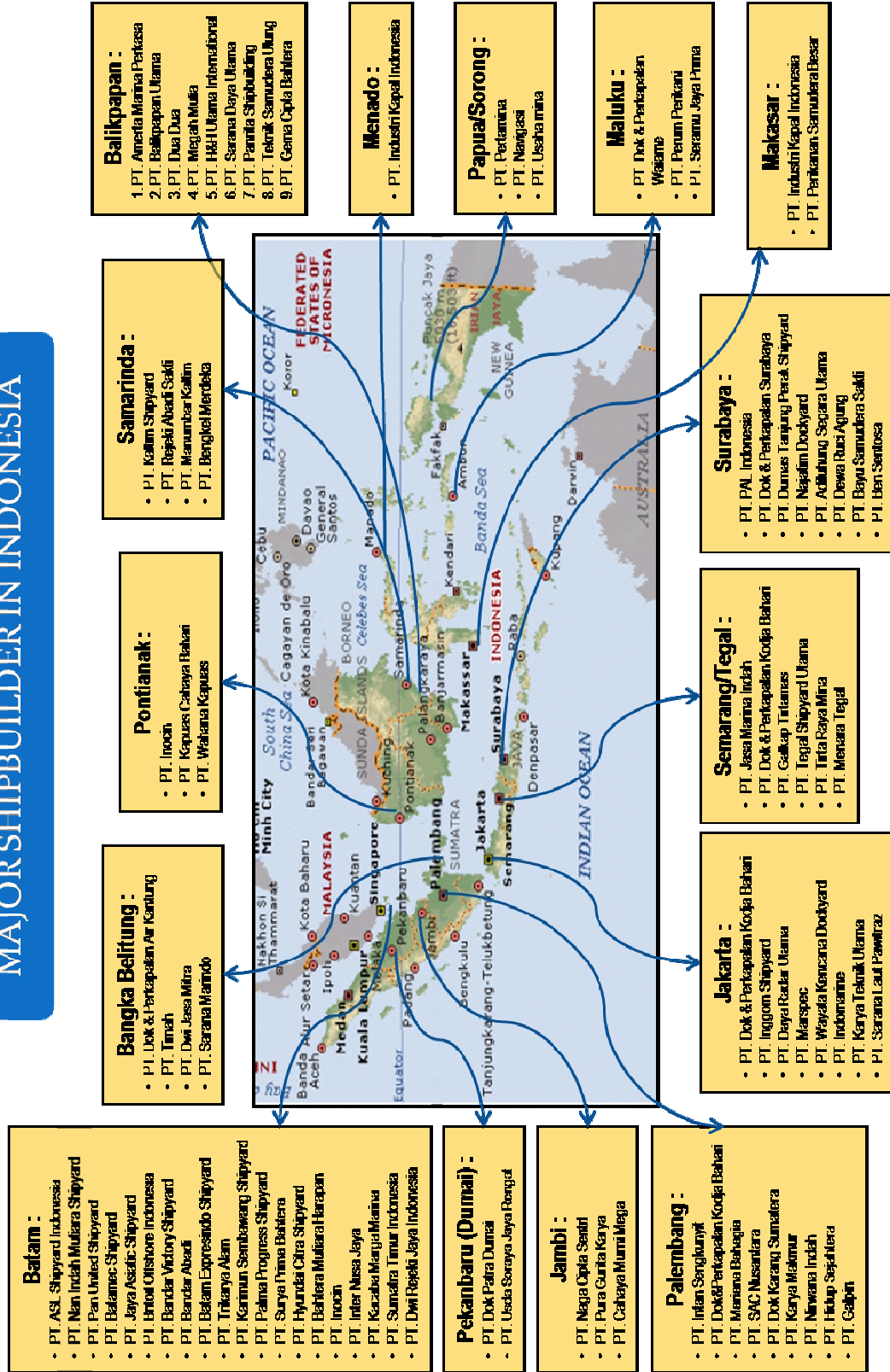


図 17 主要造船所の所在地分布

出所：日本・インドネシア造船フォーラム（2008年11月）インドネシア工業省資料より

4-2 造船実績

インドネシアの国内造船所で建造された船舶は、ロイドの統計 World Fleet Statistics によると 2007 年納入実績で 79 隻、153,372G/T である。

表 38 インドネシア国内造船所で建造された船舶 (2007 年)

船種	隻数	G/T	CGT	DWT
貨物運搬船	26	92,287	96,211	141,577
使役船	53	61,085	146,112	-
合計	79	153,372	242,323	-

出所：ロイド統計 World Fleet Statistics 2007

2007 年までの過去 6 年間の造船実績推移を見ると、隻数・総トン数とも着実に増加しつつある。

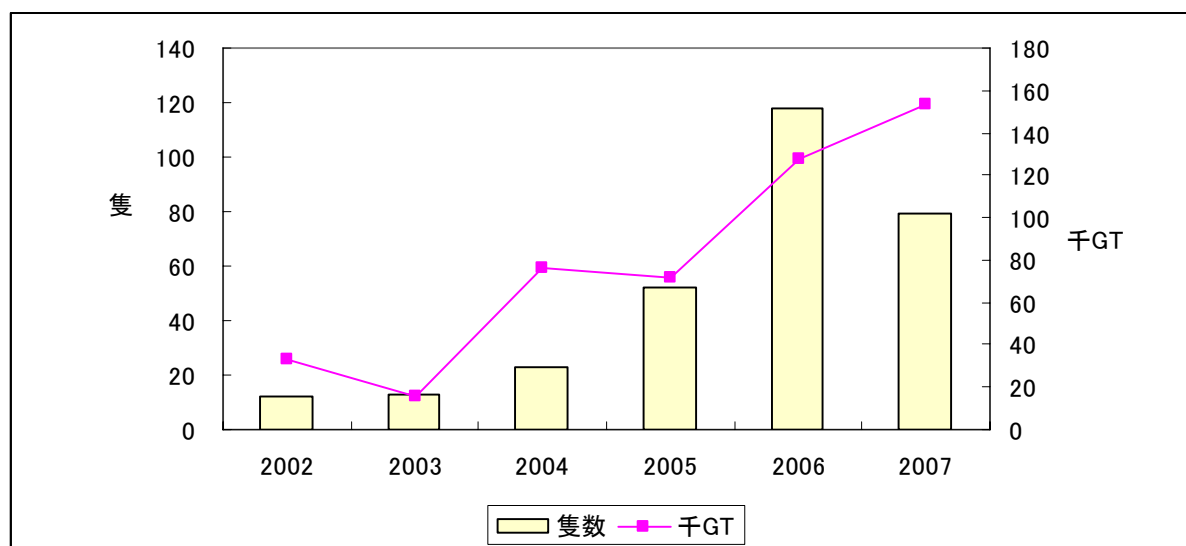


図 18 インドネシア国内造船所で建造された船舶の推移

出所：ロイド統計 World Fleet Statistics 2007

また、2007 年にインドネシア国内造船所で建造された船舶の船主国別・船種別内訳を見ると、1,000GT 以上の船舶で 26 隻、137,840G/T となっている。そのうち、インドネシア国内船主向けの船舶建造は限定的であることが伺える。

表 39 インドネシア国内造船所で建造された船舶の船主国別・船種別内訳 (2007 年、1,000GT 以上)

船主国	船種	隻数	GT	CGT
クロアチア	一般貨物	1	12,838	11,503
ドイツ	バラ積み貨物船	1	30,570	15,792
インドネシア	一般貨物	2	5,382	8,464
マレーシア	オフショア補給船	1	1,713	4,652
ナイジェリア	オフショア補給船	2	2,746	8,112
ノルウェー	その他バラ積み船	1	11,951	8,905
パプアニューギニア	ドレジャー	1	1,057	3,449
	その他使役船	1	1,057	3,449
シンガポール	オフショア補給船	3	5,735	14,938
	その他オフショア関連船	1	25,112	24,586
南アフリカ	その他バラ積み船	1	4,054	5,501
チモールレステ	RO/RO貨客船	1	1,134	2,950
トルコ	一般貨物	1	12,899	11,538
英国	オフショア補給船	1	2,147	5,352
米国	オフショア補給船	6	11,488	29,863
未確認	一般貨物	1	5,877	6,976
	その他使役船	1	2,080	5,248
合計		26	137,840	171,278

出所：ロイド統計 World Fleet Statistics 2007

一方、2007年にインドネシア船主が建造した1,000GT以上の船舶は、12隻のみであった。

表 40 インドネシア船主が建造した船舶（2007年、1,000GT以上）

船種	隻数	G/T	CGT	DWT
貨物運搬船	12	47,010	64,873	71,054
使役船	-	-	-	-
合計	12	47,010	64,873	71,054

出所：ロイド統計 World Fleet Statistics 2007

2007年にインドネシア船主が建造した1,000GT以上の船舶の造船国別・船種別内訳を見ると、表41と通り、インドネシア国内より中国、日本など国外での造船実績が多いことが判る。

表 41 インドネシア船主が建造した船舶の造船国別・船種別内訳（2007年、1,000GT以上）

造船国	船種	隻数	GT	CGT
中国	コンテナ船	1	2,994	4,391
	一般貨物	5	15,568	23,214
	プロダクトタンカー	1	1,993	3,647
インドネシア	一般貨物	2	5,382	8,464
日本	ケミカルタンカー	1	12,105	10,199
	LPG運搬船	2	8,968	14,958
合計		12	47,010	64,873

出所：ロイド統計 World Fleet Statistics 2007

4-3 造船業界を取り巻く事業環境

4-3-1 輸入関税

ファーム産業相は2008年9月、同年5月の補助金付き石油燃料値上げで打撃を受けた産業界への優遇措置として、11産業分野の輸入関税を撤廃する方針を明らかにした。同年9月の財務相規定134号として公布された。11分野は電気機器、自動車、造船、航空機、重機、鉄鋼、ソルビトール（食品添加剤）、粉ミルク、カカオ、ボールペン、火力発電所。産業界の事業継続性と競争力を維持するための措置で、財務省によると、輸入関税は政府が肩代わりする形で免除し、予算から年内に2兆ルピア、09年に5,000億ルピアを充当する。免除対象は国内で未製造もしくは製造量が少ない製品となる。産業省は鉄鋼分野で、厚さ2ミリ未満の熱間圧延コイル（HRC）の輸入関税免除を提案。2008年はHRC15万トンの輸入関税免除を希望している³¹。

4-3-2 自国船舶使用義務化（カボタージュ）の影響

インドネシアの海運・造船業界は、2008年3月の中央銀行との会合で、政府が2010年の完全導入を目指す内航海運での自国船舶使用義務化（カボタージュ）を推進するため、34兆ルピア（3,700億円）の資金調達が必要だと表明した。両業界は中銀に対し、銀行業界の貸し渋り改善を強く訴えた。

国営造船PALのハルスサント社長は「銀行業界は常に担保として資産やキャッシュフローを要求するため、造船業界は融資申し込みが困難だ」と説明。このため、造船各社は外国銀行に融資を申し込まざるを得なくなっていると指摘した。

国営造船ドック・ダン・プルカパラン・コジャ・バハリのリリー社長代行も「わが社はここ3年、シンガポールやマレーシアの銀行から融資を借り入れている」と説明。近隣諸国では資産ではなくプロジェクト自体の担保化が認められており、インドネシアでも同様の方法を取り入れるべきと主張した。

中銀のムリアマン副総裁は「海運・造船業界の借り入れ先の50%以上は外国銀行であり、今後は支障になっている問題点を整理したい」と理解を示し、中銀が貸し渋り改善を検討する意向を明らかにした。

同副総裁によると、2007年時点の国内銀行業界の貸出残高1,008兆ルピアのうち、海運・造船業界向けは1%未満の9兆8,100億ルピアのみ。ただし、金額は06年の5兆2,200億ルピアから大きく伸び、不良債権比率も06年の11%から3%に低下している³²。

4-3-3 外国製漁船の使用制限

政府は外国漁船の違法漁獲で水産加工業が原料不足に陥ったことを受け、2006年から外国漁船の認可条件として国内加工施設との統合型漁業実施を義務付けているが、2008年1月の海洋・水産相規定（2008年第5号）で、政府は加工施設を持つ統合型漁業の事業者に対し、外国製漁船の使用比率を最大で40%に制限した。残り60%以上は国産漁船の使用が必須となる。外国からの漁船リースについては、加工施設の稼

³¹ 時事通信 2008年9月24日

³² 時事通信 2008年3月25日

働率が 100%に達している事業者に制限すると規定した。

海洋・水産省によると、今後は統合型漁業の事業者と造船企業の交渉を仲介し、国産船の利用促進を図る。既に東ジャワ州スラバヤの国营造船会社 PAL などが受注に意欲を示している。

4-3-4 リアウ諸島州 3 島の FTZ 化

インドネシア西部のリアウ諸島州バタム、ビンタン、カリムン (BBK) は、シンガポールとフェリーで約 1 時間 (約 20km) の距離にあり、インドネシアの豊富な労働力と低い操業コスト、またシンガポールの国際的なビジネス環境や高度なインフラ設備という双方の利点を享受できる非常に戦略的な場所として、古くからインドネシア、シンガポール両国の協力の下で開発が進められてきた。2006 年には両国政府間で BBK 3 島の経済協力枠組み協定が署名・即時発効され、シンガポール政府が投資や税関、能力開発等の重要分野での協力を約束すると共に、2007 年 8 月にはインドネシア政府が BBK3 島の内、バタム全島、ビンタン・カリムンの工業地域を自由貿易地域に指定し、輸入税や付加価値税など各種税金の免除を含む優遇措置を整備するなど、投資・事業環境の整備を進めている。

4-4 バタム島及びカリマン島の造船業の現状

1990 年以降より多くの産業が設立され、インフラが整備されるとともに、バタム島の輸出は急激に増加した。これにより、バタム島の船舶の寄港数も大幅に増加した。シンガポール海峡の対岸にあるシンガポールの造船所及び船舶修繕所は、限られた土地面積により事業の拡大が制限されていた。これらの要因により、バタム島は約 70,000DWT~80,000DWT のパナマックスサイズの船舶の請負及び修繕能力を有するより大規模な造船所の好選択肢となった。1990 年に、バタム島の造船業投資の政策が変更され、より大規模な造船所の設立が可能となった。1991 年以降、外国造船企業がバタム島に 100% 所有又はジョイントベンチャーの造船所及び船舶修繕所を設立し始めた。シンガポールの大手である Sembawang 造船所は、バタム島の西 60km に位置するカリマン島にも、インドネシア Salim グループとジョイントベンチャーで新規造船能力 25,000DWT、ドック及び修繕能力 100,000DWT の Karimum Sembawang 造船所を設立した。他の外国造船所はバタム島に、15,000DWT、40,000DWT、65,000DWT の浮きドックを専用に設立した。

バタム島で営業している全造船所の内、30 社がバタム造船オフショア協会 (BSOA) に加盟している。その半分未満が用地及び設備を所有する実際の造船所として分類されるが、残りは下請け業者又は造船関連企業である。大多数の造船所はバタム島の南西沿岸部 (タンジュンウンチャン地区) に位置しており、バタム島の南西約 60Km にあるカリマン島には 1 つの造船所がある。

表 42 バタム造船オフショア協会 (BSOA) 会員

No	社名	担当者	役職	住所	電話	FAX
1	PT. BATAMEC (Otto Industrial シンガポールのグループ企業)	Tom Chua	会長	Jl. Brigien Katamso Tg. Uncang Batam	392-201	392-208
2	PT. Pandan Bahari Shipyard (Eastern Navigation シンガポールのグループ企業)	Sarwo Edi Setijono	副会長	Jl. Brigien Katamso Tg. Uncang Batam	392-026	392-027
3	PT. Graha Trisaka Industri	Eric Wee	会計	Jl. Brigien Katamso Tg. Uncang Batam	395-436	392-885
4	PT. Perkasa Melati (国内投資企業)	Maurice	書記	Kav. 20 Dapur 12 Sei. Lekop sagulung Batam	7367-111	7367-112
5	PT. Nanindah Mutiara Shipyard (Labroy シンガポールのグループ企業、ドバイのドバイワールドが買収)	Baharum	会員	Jl. Brigien Katamso Tg. Uncang Batam	391-960	391-961
6	PT. Jaya Asiatic Shipyard (Jaya Holdings シンガポールの子会社)	Seam Ong	会員	Jl. Brigien Katamso Tg. Uncang Batam	391-474	391-475
7	PT. ASL Shipyard Indonesia (ASL Shipyard シンガポールのグループ企業)	Peter Chan	会員	Jl. Brigien Katamso Tg. Uncang Batam	392-222	393-175
8	PT. Bandar Victory Shipyard (国内投資企業)	Amin	会員	Sekupang Batam	322-144	322-806
9	PT. Batam Expressindo Shipyard	Chandra Dahlan	会員	Jl. Brigien Katamso Tg. Uncang Batam	391-956	391-955
10	PT. Pan United Shipyard (Pan United シンガポールのグループ企業。80%シンガポール、20%インドネシア投資家)	Mr. Chay	会員	Jl. Brigien Katamso Tg. Uncang Batam	392-287	392-285
11	PT. Pan Batam Island Shipyard	Lee Hwee Cheng	会員	Jl. Brigien Katamso KM.8 Tg. Uncang Batam	392-020	392-019
12	PT. Pioneer Offshore Enterprise Shipyard	John Koh	会員	Jl. Brigien Katamso Pel. Sagulung Batam	391-973	391-971
13	PT. Palma Progress Shipyard (国内投資企業)	Hadi	会員	Jl. Palma Kav.1 Sagulung PO.BOX 88 Batam	391-455	391-641

14	PT. Sentek Indonesia	Foo J.H	会員	Jl. Brigjen Katamso Tg. Uncang Batam	7367-001	7367-005
15	PT. Karya Teknik Utama	Chandra Hery	会員	Komp. Bumi Shangrila Blok A no.3-4, Sekupang Batam	322-295	327618
16	PT. Britoil Offshore Indonesia	Lina	会員	Jl. Tanjung Riau Kawasan Industri Sekupang Batam	327-691	327-690
17	PT. World Wide Equipment South	Peter T. Herber	会員	Jl. Brigjen Katamso KM.6 Tg. Uncang Batam	391-167	391-168
18	PT. Bechtel Equipment Service	Daniel Ng	会員	Jl. Brigjen Katamso KM.6 Tg. Uncang Batam	391-883	391-440
19	PT. Dharma Sentosa Marindo	Jhoni	会員	Jl. Brigjen Katamso Tg. Uncang	391-392	391-428
20	PT. Idros Service	Luc Verley	会員	Jl. Brigjen Katamso Tg. Uncang	395-815	395-816
21	PT. M'connell Dowell Service	Michael James	会員	Jl. Brigjen Katamso KM.18 Tg. Uncang Batam	391-718	391-362
22	PT. Trikarya Alam	Yusalmi	会員	Jl. Brigjen Katamso Tg. Uncang Batam	392-014	392-013
23	PT. Berger Batam Handal	S.L Phang	準会員	Jl. R.E Martadinata Shangrila Garden Blk A/6 Sekupang Batam	322-603	322-107
24	PT. Ninda Pratama Trading	Hendra	会員	Kawasan Industri Sekupang Batam	321-580	321-802
25	PT. Cahaya Samudra Shipyard	Agus	会員		327-808	327-807
26	ABS Pacific	Naharadam W	準会員	Gedung Sucofindo LT.1 Jl. Raden Patah No.61 Batam	429-145	430-929
27	PT. Selecta Bersama	Sun Tick	会員	Jl. Brigjen Katamso Tg. Uncang Batam	391-418	391-402
28	PT. Bandar Abadi (国内投資企業)	Amir Tan	会員	Jl. Brigjen Katamso Tg. Uncang Batam	395-222	395-333
29	PT. SMOE Indonesia	Teh Cheng Sun	会員	Kawasan Industri Kabil Indonusa Estate Jl. Hang Kesturi VI Lot 5-1 Kabil Batam	711-223	711-312
30	Loh & Loh Construction Shipyard	K.A. Seng	会員	Jl. Brigjen Katamso Tg. Uncang Batam	391-830	391-832

出所：バタム造船オフショア協会（BSOA） 2008年5月時点

4-5 主要造船所

IPERINDO に所属する造船所は 46 社ある。以下、国営造船 3 社および海外より進出した大手造船所 5 社の概要につき概説する。

4-5-1 PT PAL Indonesia

1939 年オランダ政府により設立され、1961 年インドネシアの独立と同時に国有化された。商船・軍用船舶の建造・修繕が主要事業で、インドネシア東部スラバヤに造船所を保有し、50,000DWT x 3 隻、20,000DWT x 2 隻の新造船年間建造能力と 600,000DWT の年間修繕能力を持っている。

2008 年 9 月時点で 08/09 年の受注額が 3 兆 8,000 億ルピア（21 隻分）に達した。発注国はドイツ、香港、イタリア、トルコなど。2008 年 4 月、タイの海運大手トレセン・タイ・エージェンシー（TTA）社から 5 万 DWT のコンテナ船 4 隻を受注した。受注総額は 1 億 8,000 万ドル。他社から受注したコンテナ船の完成後に建造し、2010-13 年の引き渡しを見込んでいる。

PAL の 2007 年の売上高は 1 兆 500 億ルピアで、非造船部門は 28%（約 3,000 億ルピア）を占めた。2008 年は売上高 1 兆 8,000 億ルピア（前年比 71%増）が目標で、非造船部門は 5,000 億－7,000 億ルピアを目指す。非造船部門では、既に地熱事業および沖合用掘削リグの製造事業（総工費各 2,000 万ドル）を受注済み。2008 年 3 月には、同社は陸上・沖合油田の掘削リグ製造と発電所建設に参入する計画を発表している。

4-5-2 PT. DOK & PERKAPALAN KODJA BAHARI (DKB)

DKB はインドネシア政府が 100%出資している国営企業で、ジャカルタに造船所を有する他、チレボン、セマラン、パダン、サバン、ベラワン、バンジャルマシン、パンカに支店を有し、30,000DWT の新造船建造能力と 30,000DWT の修繕ドックを持っている。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。

インドネシア政府の民営化委員会により国営企業の健全化を目的とした 2008 年の民営化プログラム（政府株売却）で候補企業 34 社のうちの 1 社として挙げられており、株式の最大 49%までを戦略的売却する意向である。候補企業リストは国会に提出し、承認を求めることとなる³³。

DKB の子会社インドネシアン・エア・アンド・マリン・サプライ（Airin）は 2008 年 9 月、首都タンジュンプリオク港で隣接する自動車専用ターミナルの輸出入活動を支援するため、コンテナ用および自動車・重機用の集積場（4 ヘクタール）を正式開業した。

4-5-3 PT. DOK DAN PERKAPALAN SURABAYA (DPS)

³³ 時事通信 2008 年 2 月 7 日

1910年オランダ政府により設立され、1961年インドネシアの独立と同時に国有化された。商船の建造・修繕が主要事業で、インドネシア東部スラバヤに造船所を保有し、8,000DWTまでのタンカー、コンテナ、バルクキャリア、バージの新造船建造能力と10,000DWTまでの客船、タンカー、貨物船、タグボート等の修繕能力を持っている。

DPSはインドネシア政府が100%出資している国営企業で、インドネシア政府の民営化委員会により国営企業の健全化を目的とした2008年の民営化プログラム（政府株売却）で、候補企業34社のうちの1社として挙げられている。候補企業リストは国会に提出し、承認を求めることとなる³⁴。

2008年2月、DPSはインドネシア国営石油プルトミナより燃料輸送タンカー2隻（輸送能力各6,500ロングトン）を受注した。受注額は2,916万ドルで、それぞれ2011年3月と9月の完成を見込んでいる³⁵。

4-5-4 ASL Marine Holdings Ltd

同社は造船所をシンガポールとインドネシア・バタム島、中国・広東省に有し、用船事業も手掛けている。2008年5月、3,000万Sドルを投じたインドネシア・バタム島にある子会社ASL Shipyard Indonesiaの船舶修理能力拡張計画を発表した。インドネシア国内で最大規模の全長260メートルある船底掃除用乾ドックを100メートル延長し、より大型の船舶の修理に対応できるようにするほか、小規模の2つの乾ドックも整備する。2009年の完成時には船舶修理能力は従来比70%拡大する見込み。

2008年度の受注実績は好調で、2008年1月には欧州企業から緊急救助船2隻、水噴射船1隻と、曳航船4隻の計7隻の建造を受注した（総受注額9,600万Sドル）。2008年3月には欧州企業から緊急救助船2隻と浚渫船1隻の計3隻の建造を受注（総受注額1億2,600万Sドル）、いずれも2010年に引き渡す。2008年6月末の造船受注残高は6億9,300万Sドルに達している。

2008年6月期の通期決算では、売上高が前期比25.8%増の4億44万Sドル、純利益が同約50%増の6,030万Sドルとなった。造船、船舶修理・改造、用船の各事業が好調に推移したのに加え、船舶・設備の売却益が、前期の880万Sドルから1,440万Sドルに拡大したことも純利益を押し上げた。

表 43 ASL Marine Holdings Ltd の財務内容

単位：千Sドル

	2004年度	2005年度	2006年度	2007年	2008年
売り上げ	118,279	139,180	197,658	318,402	400,440
営業利益	20,140	23,009	39,873	63,712	93,525
税引き前利益	12,482	16,105	26,385	45,133	69,857
純利益	9,944	13,586	23,066	40,248	60,296

出所：同社ウェブサイト

³⁴ 時事通信 2008年2月7日

³⁵ 時事通信 2008年2月19日

4-5-5 PT Jasa Marina Indah (JMI)

同社が中ジャワ州スマランのタンジュンウマス港に建設した乾ドックが 2007 年 3 月に完工した。乾ドックの敷地面積は 8.1 ヘクタール。既に建設済みの第 1 ドックを拡張し、3 万 5,000 トン級の船舶の利用が可能。このほか幅 35 メートル、全長 108 メートル、水深 10 メートルの埠頭、船長 200 メートル、船幅 20 メートルから成る 2 万トン級の建造能力を有する船台、溶接施設、揚重機、関連施設を備える。総工費 500 億ルピアの 80%は銀行融資、残りの 20%は自社調達した。

2007 年 3 月、同社にとって初めてとなる外国からの受注に成功、イタリアの海運会社から貨物船 4 隻の建造で国営造船 PAL と協業することで受注した。貨物船の輸送能力は各 1 万 8,500DWT で、うち 2 隻は JMI が保有する中ジャワ州スマランのドックで共同建造し、残り 2 隻は PAL が東ジャワ州スラバヤの保有ドックで単独建造する。鉄板、管、溶接棒など部品の地元調達率を 60%以上とし、すべてインドネシア人労働者で建造する。貨物船のデザイン、品質、管理は PAL が行う。1 隻当たりの推定建造費は 173 億 9,000 万ルピア。

4-5-6 Otto Marine Co Pte Ltd

インドネシア・バタム島で造船所を運営するシンガポール企業 Otto Marine は 2008 年 11 月、シンガポール取引所 (SGX) 1 部市場で新規株式公開 (IPO) を実施した。同社は牽引船 (AHTS) 建造では大手で、2008 年 8 月時点の受注残高は 9 億 3,710 万 S ドルだった。2007 年 12 月末までの 3 年間の通期決算では、売上が年平均 139.6% 伸長し、売上高は 05 年 12 月期の 5,470 万 S ドルから 07 年 12 月期には 3 億 1,400 万 S ドルへ拡大した。同社の 07 年度決算の総売上の部門別内訳は、造船部門が 91%、修繕・改造部門が 6%、船舶チャーター事業が 3%だった。同社は IPO による調達資金を、船舶チャーター事業の強化や、造船所の拡張などに充てる方針。

同社はバタム島の造船所の利用可能スペースを 450 メートルから 800 メートルに広げるほか、中国での造船所建設も検討している。またチャーター用船舶では、タグボートとバージ船を各 5 隻保有しているほか、09 年には 9 隻が完成する。

4-5-7 PT Industri Kapal Indonesia (IKI)

IKI はインドネシア政府が 100% 出資している国営企業で、運輸省を顧客として 200 ~ 500GRT の小型旅客船の建造・修繕を主業務としている。インドネシア政府の民営化委員会により国営企業の健全化を目的とした 2008 年の民営化プログラム (政府株売却) で、候補企業 34 社のうちの 1 社として挙げられている。候補企業リストは国会に提出し、承認を求めることとなる³⁶。

4-5-8 PT Batam Maritime Centre

アラブ首長国連邦 (UAE) の投資会社ドバイ・ワールドは、2007 年 10 月に傘下の

³⁶ 時事通信 2008 年 2 月 7 日

造船会社ドライドックス・ワールドを通じてシンガポールの造船大手 Labroy Marine 社やインドネシア（バタム島）の造船所を買収、2008 年 3 月に設立した子会社 Drydocks World South East Asia 社（シンガポール）の傘下企業として、シンガポール（Tuas）、インドネシア・バタム島（Nanindah、Pertama、Graha）で現在 4 カ所の造船所を運営している。同地域の造船所では、取得後 1 年で売上高が 15 億米ドルに達しており、現在 2 年先まで予約が入っているという。ドライドックス・ワールドのテイラー最高経営責任者（CEO）は、中国でも造船所取得準備が整っており、ベトナム、タイ、インドでも同様の計画を進めているとしている³⁷。

PT Batam Maritime Centre は、ドライドックス・ワールドがインドネシア地場オフショア・エンジニアリング会社 Fabtech 社と合弁でバタム島 174ha の土地を利用して開発を進めているプロジェクトで、2008 年 9 月に埋立工事を開始し、最終的には船舶建造・修繕施設のみならず病院、職業訓練所、モスクなど公共施設も含めたハイテク産業センターの建設が計画されている。

4-6 今後の造船需要

4-6-1 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。

³⁷ 時事通信 2008 年 10 月 21 日

表 44 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、%

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR 06-11
陸運	22,353	23,632	25,244	26,882	28,715	30,642	32,687	5.56%
前年比(%)	6.20%	5.70%	6.80%	6.50%	6.80%	6.70%	6.70%	
シェア(%)	47%	46%	46%	46%	46%	45%	45%	
鉄道	4,446	4,561	4,731	5,066	5,433	5,841	6,267	5.44%
前年比(%)	2.80%	2.60%	3.70%	7.10%	7.40%	7.30%	7.30%	
シェア(%)	9%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	
内航海運	5,784	6,325	6,835	7,319	7,863	8,439	9,053	6.16%
前年比(%)	11.20%	9.40%	8.10%	7.10%	7.40%	7.30%	7.30%	
シェア(%)	12.10%	12.40%	12.50%	12%	12%	12%	13%	
外航海運	11,188	11,945	12,907	13,897	14,931	16,024	17,191	6.26%
前年比(%)	6.70%	6.80%	8.10%	7.70%	7.40%	7.30%	7.30%	
シェア(%)	23%	23%	24%	24%	24%	24%	24%	
空運	1,897	2,075	2,396	2,792	3,138	3,425	3,737	10.30%
前年比(%)	7.80%	9.40%	15.50%	16.50%	12.40%	9.10%	9.10%	
シェア(%)	3.96%	4.07%	4.38%	5.11%	5%	5%	5%	
パイプライン	2,247	2,387	2,580	2,793	3,001	3,220	3,455	6.36%
前年比(%)	6.70%	6.20%	8.10%	8.30%	7.40%	7.30%	7.30%	
シェア(%)	4.70%	4.70%	4.70%	5%	5%	5%	5%	
総計	47,915	50,925	54,693	58,749	63,092	67,592	72,389	6.04%
前年比(%)	6.60%	6.30%	7.40%	7.40%	7.40%	7.10%	7.10%	

注：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

4-6-2 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、パーム粗油などの分野が挙げられる。

(1) 石炭

インドネシア国営電力 PLN は、2009~18年までの10年間に国内で5万7,442メガワットの発電容量増強が必要との見通しを明らかにした。10年間の電力需要伸び率を年平均6.7%と想定して算出した。このうち、PLNが建設を計画しているのは6割強の3万5,274メガワットのみで、4割弱の2万2,168メガワットは民間の独立系発電事業者（IPP）に依存する方針である。PLNは今後、発電原価の安い石炭を中軸に据え、再生可能エネルギー（地熱、水力など）の利用も拡大する。エネルギー転換では、石炭の利用比率を07年の49.7%から18年に64.1%まで拡大させ、ガスは07年の18.1%から、18年には17.1%とほぼ横ばいで据え置く。これとは対照的に、石油は07年の18.5%から、18年に1.2%まで大幅縮小させる。

PLNは09~18年の10カ年計画で、石油燃料の利用削減策として石炭火力発電所1万メガワット分の建設プログラムを中心とする発電所建設のほか、石炭や地熱、ガスなどで発電するIPP業者からの電力購入も進める方針。IPP事業では今後3年以内に、住友商事がこのほど発表した中ジャワ州タンジュンジャティB石炭火力発電所の拡張（1,320メガワット）や、三井物産が事業権を獲得した東ジャワ州パイトン石炭火力発電所の増設（815メガワット）なども実現する見込みという。1万MW分の発電には年間3,000万トンの石炭が必要になるとみられている。

(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 152 の船舶を使用しているが、そのうち所有しているのは 38 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。

プルタミナは 2009 年に液化天然ガス (LNG) タンカー (輸送能力 2,500 トン) 1 隻と石油タンカー (同 3,500 トン) 2 隻の調達入札を開催する。購入総額は 4,000 万ドルで、LNG タンカーが 1 隻当たり 1,900 万ドル、石油タンカーが同 1,050 万ドル。石油タンカーは国営造船ドック・ダン・プルカパラン・スラバヤ (DPS) など受注実績のある地元造船会社の落札を期待している³⁸。

今後、カボタージュ規制の強化により、プルタミナ用の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カリアへの需要も見込める。

(3) パーム粗油

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。インドネシアはパーム粗油(CPO)の生産が伸び、マレーシアを抜いて世界最大の生産国となっている。インドネシア政府は石油燃料消費の削減が狙いで、産業界のバイオ燃料使用義務に関する規定を 08 年 9 月に発効し、09 年 1 月から正式に導入する。規定では、産業界を「商工業」、「運輸 (補助金対象の燃料使用)」、「運輸 (補助金対象外の燃料使用)」、「発電所」の 4 カテゴリーに分け、それぞれ燃料消費に占めるバイオ燃料の使用比率を時系列で義務化した。商工業では、バイオディーゼルで 08 年 10 月から 2.5%の利用を義務化。その後、2010 年に 5%、15 年に 10%、20 年に 15%、25 年に 20%の利用を義務付けた。これらバイオ燃料の利用促進により、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。

4-6-3 海運総局・INSA 予測による船舶需要

2008 年 11 月 20 日に開催された日本・インドネシア造船フォーラムの資料によると、インドネシアの今後 10 年間の船舶需要と 2010 年までのカボタージュ規制による石炭、パーム粗油、原油等一次産品の内航海運需要を満たす船舶需要は次のように見積もられている。

³⁸ 時事通信 2008 年 12 月 22 日

表 45 今後 10 年間のインドネシアにおける船舶需要

単位：隻数

No	船種	内航海運及び海事産業振興マスタープラン(Stramindo)			海運総局推定		
		新造船	中古船	合計	新造船	中古船	合計
1	一般貨物船	60	531	591	100	700	800
2	コンテナ船	5	45	50	30	50	80
3	バルクキャリア	1	11	12	10	20	30
4	バージ	4	38	42	100	400	500
5	タグボート	0	0	0	100	400	500
6	タンカー	25	214	239	32	100	132
7	客船	23	21	44	50	0	50
8	Ro-Ro船	4	2	6	10	40	50
合計		122	862	984	432	1,710	2,142

出典：Stramindo 及び海運総局

出所：日本・インドネシア造船フォーラム（2008年11月）IPERINDO 提出資料

表 46 2010 年までのカボタージュ規制を満たすための貨物別船舶需要

No	貨物	容量(百万トン/年)	船舶需要
1	石炭	200	Panamax30隻、Handymax20隻、バージ200隻
2	原油	55	VLCC6隻、2万DWT20隻、Handymax10隻
3	パーム粗油	35	2万DWT30隻
4	LNG	8	3万DWT15隻
5	LPG	2	2万DWT10隻
6	一般貨物	50	Handymax35隻
7	コンテナ	150	1,600-3,000TEU30隻、800-1,200TEU100隻

出典：海運総局及び INSA

出所：日本・インドネシア造船フォーラム（2008年11月）IPERINDO 提出資料

5 船用品の輸出入の現状

5-1 インドネシア船用機械輸出入統計

5-1-1 品目別

① タービン（船舶推進用）

タービンは日本からの輸入は 2006 年に約 27 万 8 千 S ドルが、2007 年に 1 千 857 万 S ドルとなって、日本は輸入全体の 93.5% を占めた。マレーシアからの輸入は 2006 年にはゼロだったが、2007 年には 63 万 5 千 S ドルになった。2005 年、2006 年、2007 年の輸入元トップは日本であった。

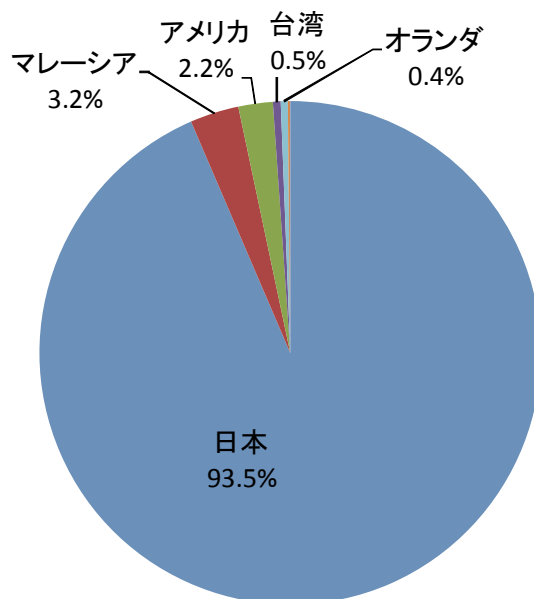


図 19 タービン輸入元 (2007年)

表 47 タービン輸入額推移

単位: 千シンガポールドル

順位	国名	タービン (船舶推進用)		
		2005	2006	2007
1	日本	2,514	278	18,570
2	マレーシア	97	0	635
3	アメリカ	0	0	436
4	台湾	0	0	105
5	オランダ	0	1	83
6	ルーマニア	0	0	29
7	中国	57	1	6
8	シンガポール	3	2	1
9	オーストラリア	0	0	1
10	イギリス	0	0	1
-	その他	0	0	0
合計		2,671	282	19,865

② 船外機

2005年から2007年における船外機の輸入元トップは日本で、2007年には全体の96.6%を占めた。また、上位10カ国が、全体の99%を占める。二位のアメリカは全体の約1.4%を占めているが、2006年の2倍である。全体額では、2007年実績は2006年実績よりには20.8%に増えた。

また、過去2年間輸入実績の無かったフィリピン及びアラブ首長国連邦からの輸入が2007年にはそれぞれ3万3千Sドル、2万2千Sドルとなった。2005年には比較的多く輸入していたマレーシアからの輸入は、2007年には激減している。

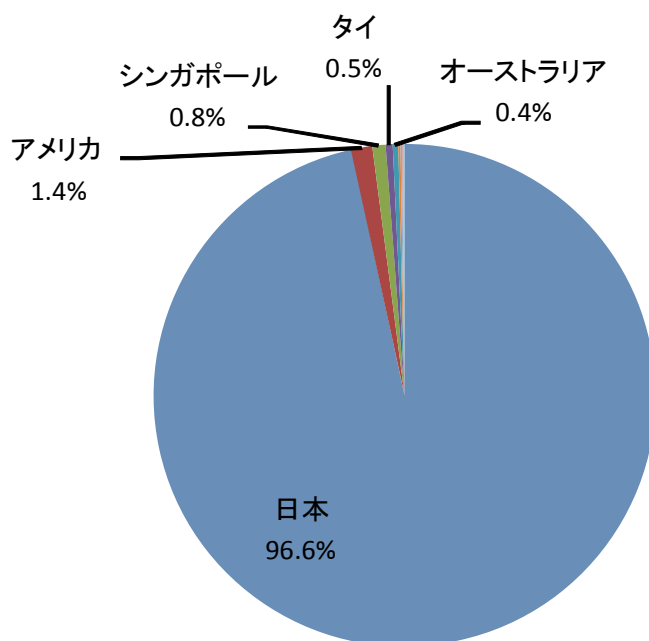


図 20 船外機輸入元 (2007年)

表 48 船外機輸入額推移

単位: 千シンガポールドル

順位	国名	船外機		
		2005	2006	2007
1	日本	16,591	25,263	31,450
2	アメリカ	59	207	443
3	シンガポール	97	49	275
4	タイ	160	989	152
5	オーストラリア	56	82	117
6	マレーシア	222	86	45
7	フィリピン	0	0	33
8	アラブ首長国連邦	0	0	22
9	中国	6	74	10
10	ウクライナ	0	0	5
-	その他	463	214	8
合計		17,654	26,964	32,560

③ 船内機

2007年実績を見ると、2007年の輸入は2005-2006年より微増している。また、2006年にはドイツからの輸入はゼロだったが、2007年には全体の19.9%を占めている。韓国は前年からの輸入は14.9%に増えたが、割合は47.0%から21.3%に減ってきた。2006年には比較的少なく輸入していた日本、ドイツからの輸入は、2007年には微増している。

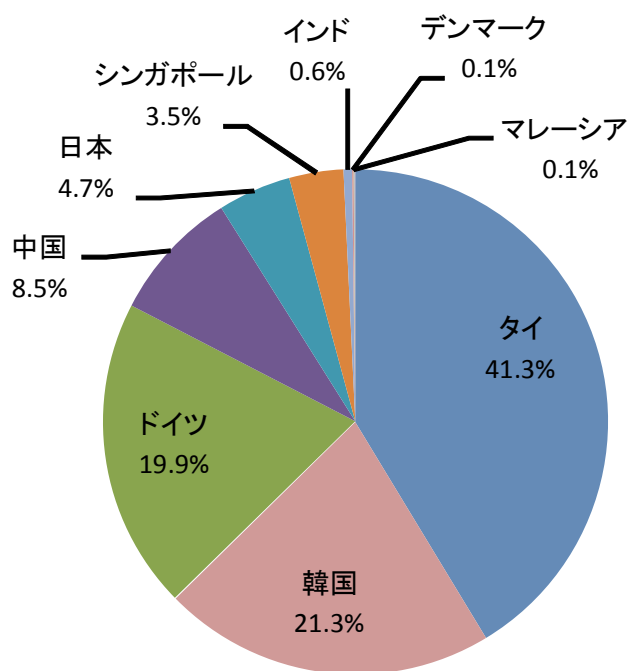


図 21 船内機輸入元 (2007年)

表 49 船内機輸入額推移

単位:千シンガポールドル

順位	国名	船内機		
		2005	2006	2007
1	タイ	41	2,399	8,608
2	韓国	0	3,866	4,441
3	ドイツ	2	0	4,150
4	中国	654	1,253	1,772
5	日本	661	43	972
6	シンガポール	42	62	727
7	インド	0	367	115
8	デンマーク	0	0	19
9	マレーシア	14	10	11
10	ニュージーランド	0	0	7
-	その他	153	231	0
合計		1,567	8,231	20,822

④ 船舶推進用エンジン

2007年における輸入実績は、2005年の約2,730万Sドルから約6,350万1千Sドルへと2倍以上の伸びとなっているが、それに伴い輸入元トップ二カ国のシンガポール及び香港からの輸入が前年から大きく躍進した。シンガポールの占めるシェアは、2007年で約24.5%、次いで香港が20.4%、ドイツが14.9%となっている。ドイツが前年からのシェアを落としているが、2007年に約2倍と大きく躍進した。なお、上位10カ国が、全輸入額の99%を占めている。

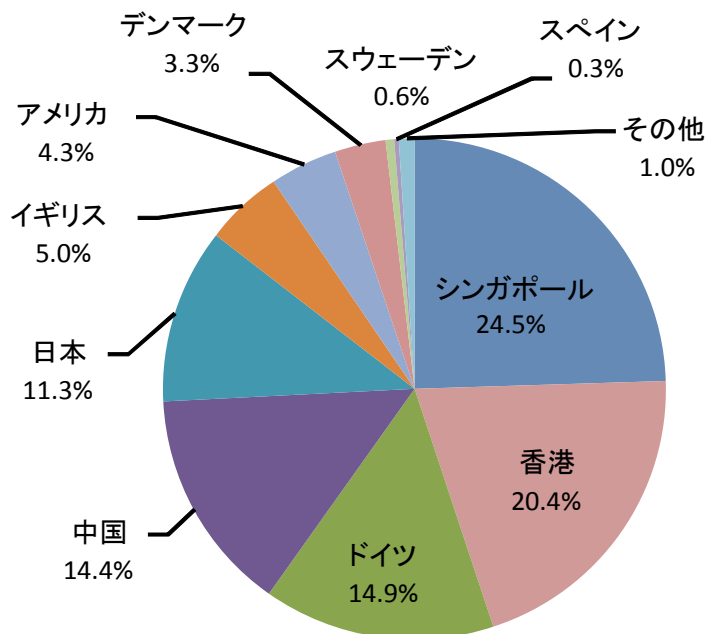


図 22 船舶推進用エンジン輸入元 (2007年)

表 50 船舶推進用エンジン輸入額推移

単位: 千シンガポールドル

順位	国名	船舶推進用エンジン		
		2005	2006	2007
1	シンガポール	7,355	1,309	15,560
2	香港	48	1	12,959
3	ドイツ	4,148	4,640	9,457
4	中国	4,388	3,450	9,136
5	日本	4,324	2,115	7,195
6	イギリス	239	344	3,198
7	アメリカ	1,369	2,794	2,742
8	デンマーク	0	0	2,077
9	スウェーデン	31	495	356
10	スペイン	37	24	190
-	その他	5,361	4,589	631
合計		27,300	19,770	63,501

⑤ 船舶推進用エンジンの歯車等

船舶推進エンジン用の歯車および歯車電動機、ボールスクリュウ、ローラースクリュウの輸入元は、2007年では日本のシェアが53.3%で1位、2位がアメリカでそのシェアは7.8%となっている。アメリカのシェアが2006年の9.1%から減少したが、ドイツは2007年には63.3%増となった。

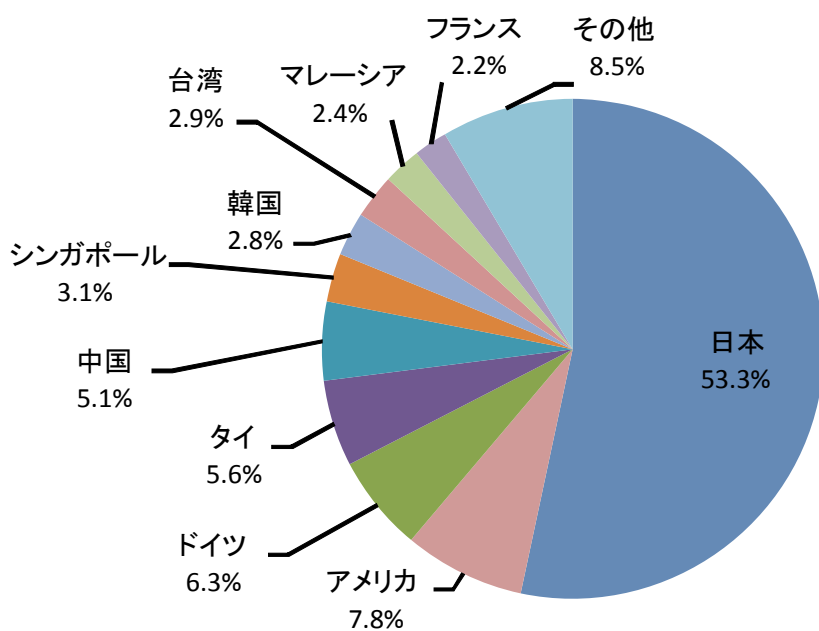


図 23 船舶推進用エンジンの歯車等輸入元 (2007年)

表 51 船舶推進用エンジンの歯車等輸入額推移

単位:千シンガポールドル

順位	国名	船舶推進エンジン用の歯車		
		2005	2006	2007
1	日本	151,160	122,292	128,282
2	アメリカ	26,364	22,549	18,787
3	ドイツ	14,792	9,548	15,079
4	タイ	12,960	12,865	13,453
5	中国	8,766	14,151	12,284
6	シンガポール	7,243	9,731	7,463
7	韓国	5,086	3,157	6,797
8	台湾	9,269	7,176	6,933
9	マレーシア	2,265	3,519	5,828
10	フランス	2,098	3,446	5,281
-	その他	64,853	40,657	20,459
合計		304,856	249,091	240,646

⑥ 航空機または船舶用レーダー危機

2007年のインドネシアのレーダー機器の輸入元は、アメリカが約65.1%のシェアを占めて1位、次いでフランスが13.6%、日本が11.3%となっている。アメリカ及びフランスが前年のシェアはそれぞれ0.7%、2.0%であったが、2007年に急激にシェアが拡大した。

レーダー機器の全体輸入額を見ると、2007年は約3,678万7千Sドルと、前年の2倍以上となっている。その中で日本からの輸入が2006年の約202万2千Sドルから、2007年の約415万8千Sドルへと2倍となっている。

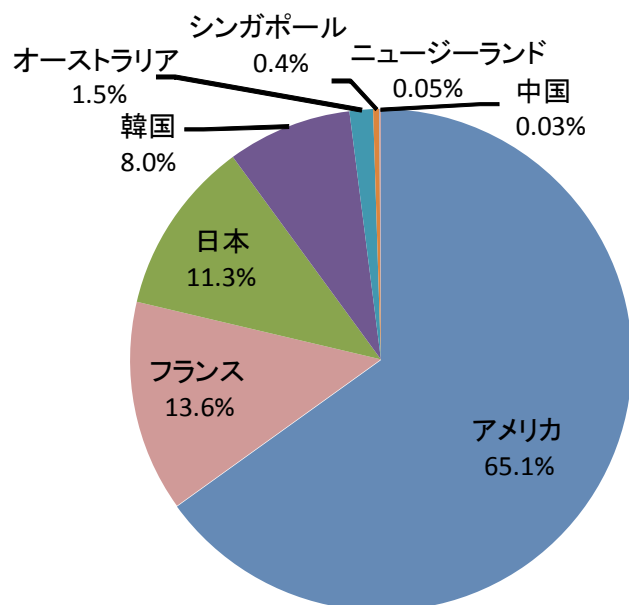


図 24 航空機又は船舶用レーダー機器輸入元 (2007年)

表 52 航空機又は船舶用レーダー機器輸入額推移

単位: 千シンガポールドル

順位	国名	航空機又は船舶機用レーダー機器		
		2005	2006	2007
1	アメリカ	1,515	119	23,947
2	フランス	44,476	357	5,002
3	日本	35	2,022	4,158
4	韓国	0	40	2,957
5	オーストラリア	8	14	549
6	シンガポール	297	31	142
7	ニュージーランド	0	0	20
8	中国	33	7	12
9	香港	0	0	0
10	台湾	31	10	0
-	その他	3,827	15,347	0
合計		50,222	17,947	36,787

⑦ 航空機又は船舶用航行用無線機

輸入元として韓国が常に優位に立っており、全体の4割を占めている。スウェーデンのシェアは2005-2006年には約ゼロだったのが、2007年には約26.6%に微増した。同項目の全体輸入額が前年比200%増となっている。

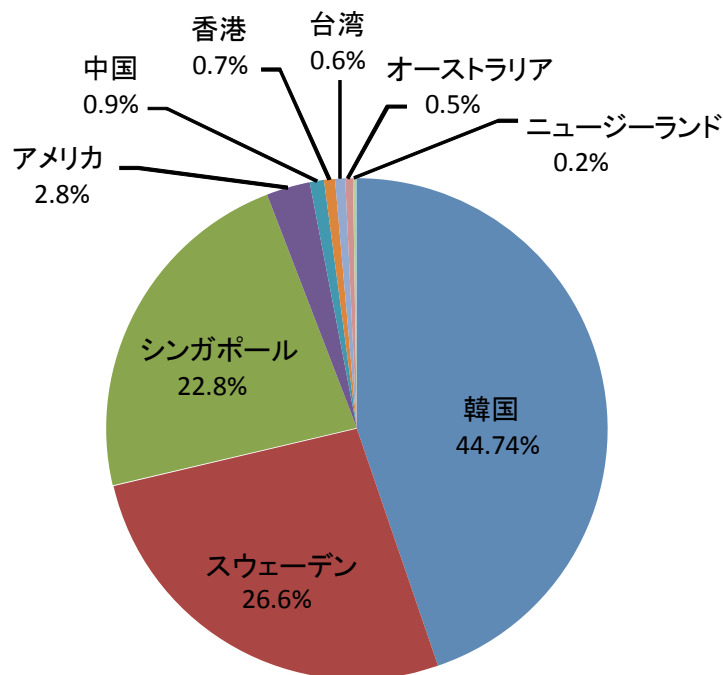


図 25 航空機又は船舶用航行用無線機輸入元 (2007 年)

表 53 航空機又は船舶用航行用無線機輸入額推移

単位:千シンガポールドル

順位	国名	航空機又は船舶機用航行用無線機		
		2005	2006	2007
1	韓国	0	1	4,200
2	スウェーデン	0	0	2,495
3	シンガポール	732	900	2,143
4	アメリカ	442	739	266
5	中国	79	167	88
6	香港	0	2	65
7	台湾	4	57	59
8	オーストラリア	967	114	47
9	ニュージーランド	0	0	20
10	日本	63	374	2
-	その他	859	769	2
合計		3,146	3,123	9,387

⑧ 無線遠隔制御機器

無線遠隔制御機器に関しては、HS コードの最小項目区分でも航空機、船舶機、及び玩具用のものが含まれており、船舶関連の無線遠隔制御機器を分析することは出来ない。

輸入元は、デンマークが約 42.7% のシェアを占めて 1 位、次いで中国が 22.1%、シンガポールが 13.3% となっている。前年は中国の占める割合は 53.9% で 1 位だったが、2007 年には急激にシェアを落としている。

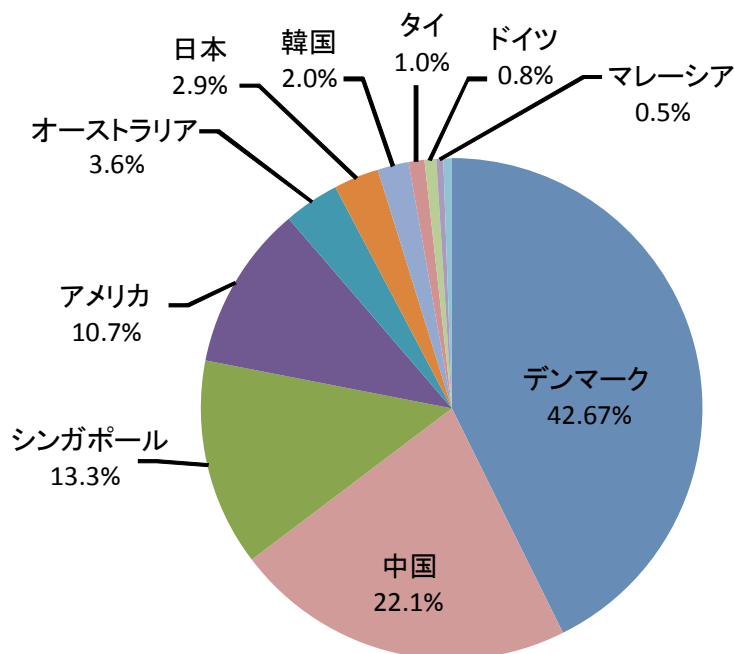


図 26 無線遠隔制御機器輸入元 (2007年)

表 54 無線遠隔制御機器額推移

単位:千シンガポールドル

順位	国名	無線遠隔制御機器 (航空機、船舶、玩具用)		
		2005	2006	2007
1	デンマーク	368	869	2,294
2	中国	2,043	2,853	1,186
3	シンガポール	35	122	717
4	アメリカ	19	29	574
5	オーストラリア	644	135	192
6	日本	173	209	156
7	韓国	482	78	108
8	タイ	3	1	55
9	ドイツ	462	71	41
10	マレーシア	2	33	25
-	その他	1,014	893	28
合計		5,245	5,293	5,376

5-2 日本とインドネシアの船用機械貿易

日本の船用機械の輸出総額は 1997 年の 1,859 億円から 2007 年には 3,787 億円と 2 倍以上の伸びを示した。そのうちインドネシア向けは 1997 年の 34 億 3,500 万円から 2007 年には 50 億 6,500 万円と約 1.5 倍となっている。全世界向け、インドネシア向け双方とも 1998 年から徐々に伸びている。

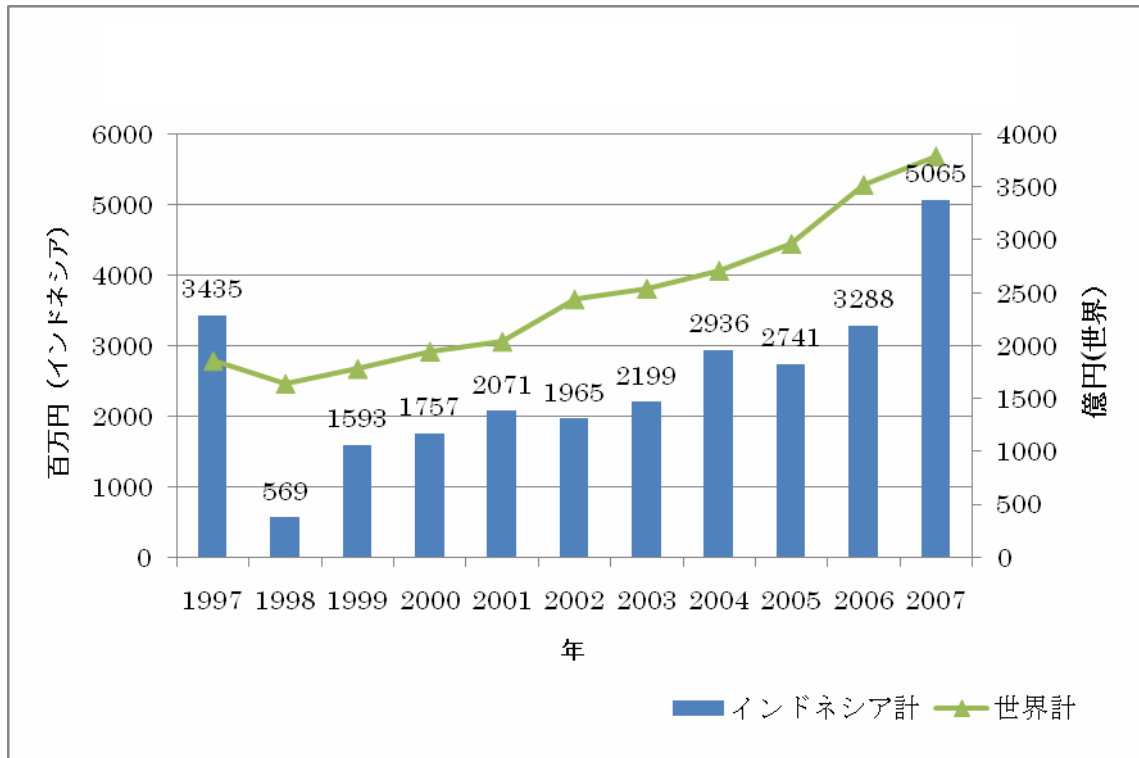


図 27 船用工業製品の日本からの輸出実績の推移 (1997年～2007年)

出所：国土交通省

なお、インドネシア向けが輸出全体に占める割合は、2006年には0.94%であったが、2007年には約1.34%に増えてきた。

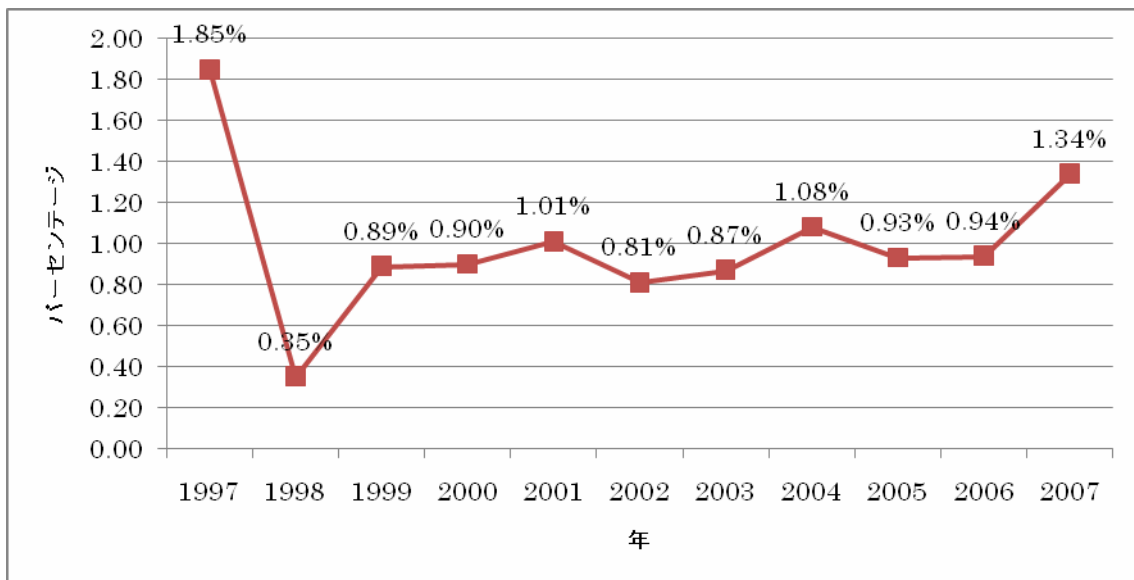


図 1 船用工業製品の輸出全体に占めるインドネシア向けの割合の推移 (1997年～2007年)

出所：国土交通省

また、インドネシア向けの輸出を品目別にみると、内燃機関がもっとも多く、全体の75.7%を占めている。

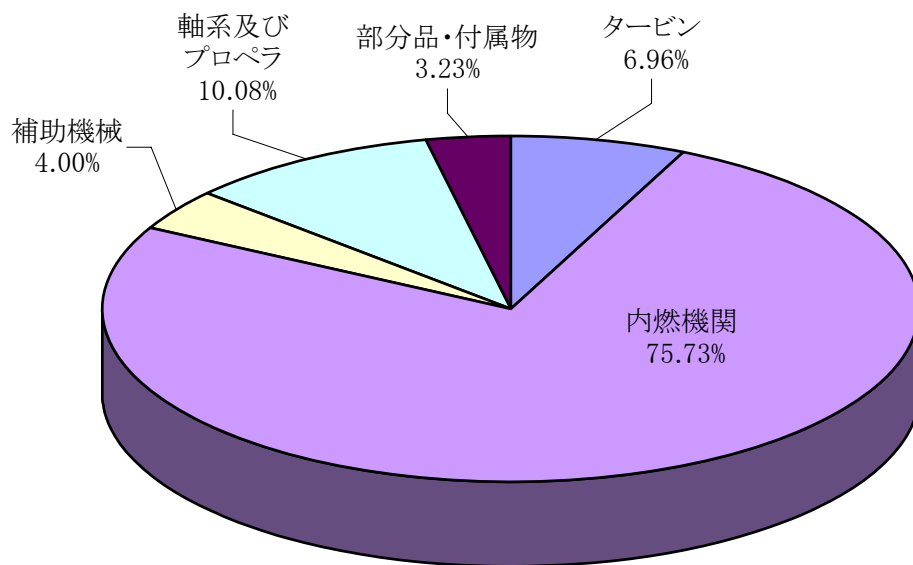


図 2 インドネシアへの品目別輸出 (2007年)

出所：国土交通省

また、内燃機関のインドネシア向け輸出は2006年から2007年にかけて約1.7倍以上の伸びを示していることがわかる。

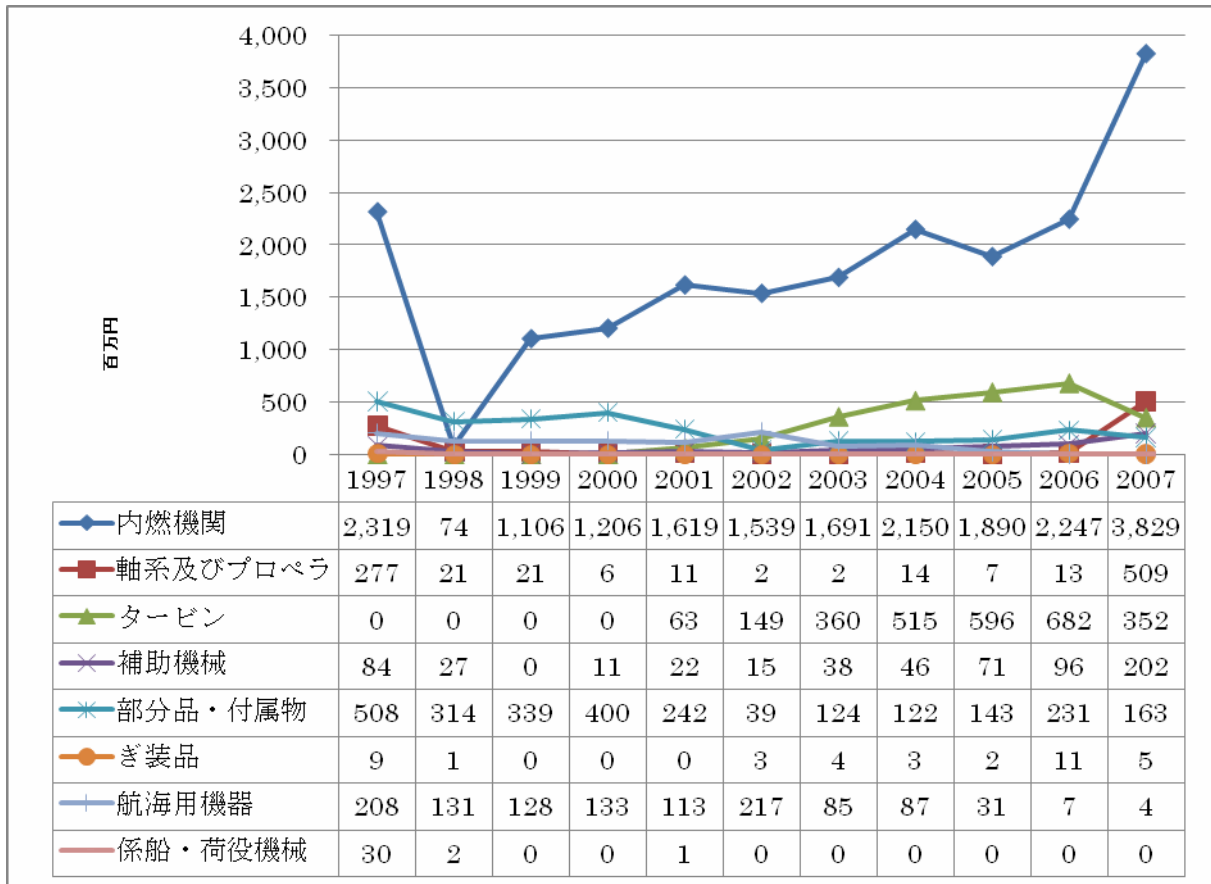


図 30 日本からインドネシアへの品目別輸出実績の推移（1997年～2007年）

出所：国土交通省



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。

インドネシアの海事産業に関する調査

2009年（平成21年）3月発行

発行 社団法人 日本舶用工業会 業務部

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-16 海洋船舶ビル

TEL 03-3502-2041 FAX 03-3591-2206

URL : <http://www.jsmea.or.jp>

E-mail : info@jsmea.or.jp

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。