

2.4 造船業振興策

2.4.1 造船振興ロードマップ

インドネシアでは、2009年に2010～2014年の造船業振興ロードマップが発表されて以来、新たなロードマップは出ていない。

2009年のロードマップによると、表2-11のような目標が掲げられている。

表 2-11 2009年ロードマップの目標

項目	2010	2016	2020	2026
造船能力				
新造船	150,000 DWT	300,000 DWT	300,000 DWT	300,000 DWT
修繕	150,000 DWT	300,000 DWT	300,000 DWT	300,000 DWT
建造規模				
バージ	300 ft	500 ft	500 ft	500 ft
タグボート	7,500 HP	7,500 HP	10,000 HP	10,000 HP
RoRo フェリー	5,000 GT	19,000 GT	20,000 GT	20,000 GT
貨物船	18,500 DWT	50,000 DWT	50,000 DWT	50,000 DWT
コンテナ船	1,600 TEUs	2,000 TEUs	4,000 TEUs	6,000 TEUs
タンカー	30,000 DWT	85,000 DWT	260,000 DWT	300,000 DWT
漁船	300 GT	500 GT	500 GT	500 GT
トレーラー船 (Ro-Ro)	19,000 GT	20,000 GT	20,000 GT	20,000 GT
AHTS (サプライ船)	16,000 HP	20,000 HP	20,000 HP	20,000 HP
バルク船	50,000 DWT	100,000 DWT	150,000 DWT	150,000 DWT
旅客船	500 pax	1,000 pax	クルーズ船 1,000 pax	クルーズ船 2,000 pax
ケミカルタンカー	24,000 DWT	30,000 DWT	50,000 DWT	50,000 DWT
LPG キャリア	5,000 CUM	10,000 CUM	20,000 CUM	50,000 CUM
軍艦	FPB 57B 級警備艇	コルベット艦	フリゲート艦	潜水艦

出典：インドネシア工業省令 124/M-IND/PER/10/2009

この目標はその後変更され、2016年7月作成のインドネシア造船工業会（IPERINDO）の資料によると、表2-12のようになっている。

表 2-12 造船業の目標

年	目標
2012 年	50,000DWT までの新造船 150,000DWT までの修繕 NaSDEC の能力向上
2015 年	85,000DWT までの新造船 NaSDEC が LNG 船、LPG 船、軍艦を設計 造船裾野産業の発展
2020 年	150,000DWT までの新造船 200,000DWT までの修繕 NaSDEC (National Ship Design and Engineering Centre) が潜水艦、FPSO を設計 造船裾野産業の強化
2025 年	200,000DWT までの新造船 300,000DWT までの修繕 NaSDEC が造船設計・エンジニアリングの Centre of Excellence になる 国内造船業の現地調達率 100%

出典：IPERINDO 資料 2016 年 7 月 27 日

しかし 2016 年現在、最大手の国営造船所 PT PAL においても、修繕能力は目標に達しているものの、新造能力は 85,000DWT には及ばない。造船裾野産業も業界団体 PIKKI が設立されたが、まだ大きな成果は上げていない。2016 年 9 月の工業省での意見交換によると、このロードマップに示した数値は「目標」で、2025 年までにこの目標を達成することはできないことは理解しており、工業省では、現在新マスタープランを策定中である。

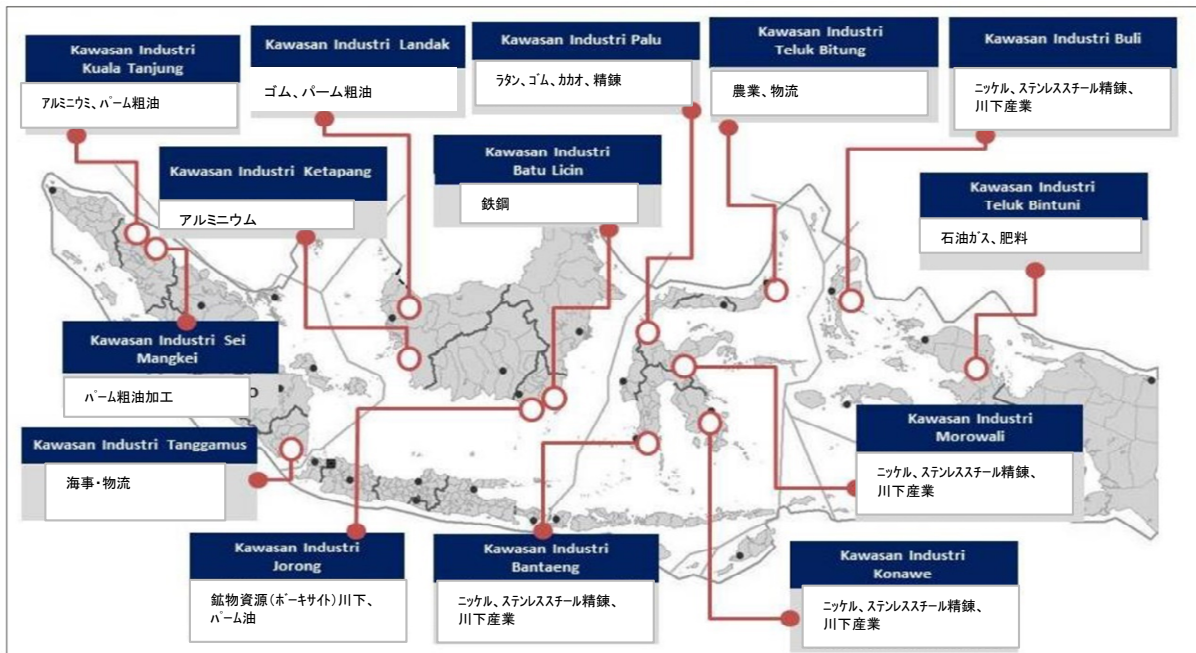
また、造船に関連する国営企業を持ち株会社の傘下に統合する計画もある。統合されるのは、国営 4 造船所と 2 社の重機メーカーで、6 社で National Shipbuilding and Heavy Industry (仮名) を設立する構想である。

2.4.2 造船工業団地

インドネシアでは開発がすすんでいるジャワ島とほかの地域との格差解消のため、ジャワ島以外の地域に 14 カ所の工業団地の開発を計画している。パーム油やニッケルなど原材料に近い立地を生かし、2016 年 12 月現在、工業省によるとセイ・マンケイとモロワリ、バンタエンの 3 カ所で運営を始めた。コナウエ、ビトゥン、パルの工業団地は現在開発中で、それ以外は事前調査中である¹⁴。14 カ所のうち 1 つ、スマトラ島南部のランブン近郊のタンガムスに海洋工業団地を整備する計画である。ランブンには工業団地がすでにあるが、これを拡張する構想である。

¹⁴ 2016 年 12 月 29 日、ジャカルタ新聞

図 2-12 14 カ所新設工業団地計画



Sumber : Kementerian Perindustrian dan Bappenas, 2014

出典：インドネシア 5 カ年計画

タンガムス工業団地の土地は国営石油会社のプルタミナが所有しており、造船、鉱業、不動産開発などの事業に従事する PT Repindo グループとプルタミナの合弁会社を設立して開発にあたる予定である。面積はおよそ 1,000 ヘクタールで、インドネシア工業省の資料によると、日本の大手商社が造船所と発電所に投資することを交渉中である。

またインドネシア投資調整庁のウェブサイトによると、3 カ所の造船工業団地の計画がある。その 1 つは南スマトラのタンガムスだが、残り 2 つはスラバヤ近郊の東ジャワ州ラモンガンとロンボク島である。ラモンガンにはすでに、PT Daya Radar Utama、PT. Dok Pantai Lamongan などの造船企業が集積している。しかし実際にラモンガンに立地している造船所を訪問したところ、水、電気などのインフラが整っているわけではなく、進出企業が独自に調達したり、整備している状態であった。

なお、IPERINDO によると、海事工業団地の計画の候補地としては他に北スラウェジのビトゥン、西パプア州のソロンも名前が挙がっている。

2.4.3 造船業への投資を促進するためのインセンティブ

前述のように、国家開発計画庁（BAPPENAS）のインフラ 5 カ年計画では、12 ヶ所の造船所への再投資による活性化が政策の 1 つに掲げられているが、対象となる 12 ヶ所の造船所は未定である。工業省では、海洋高速道路計画支援のためには、造船所の建造能力アップは重要であるとしているが、政府として資金注入できるのは国営造船所だけであり、国営造船所は PT PAL（Persero）、PT. DOK DAN PERKAPALAN SURABAYA（Persero）、PT. INDUSTRI KAPAL INDONESIA（Persero）、PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari（Persero）の 4 社のみである。工業省としては、民間造船所発展のため、外国からの大規模投資を期待し、様々なインセンティブを付与している。

A. 特定業種・地域への投資に対する法人所得税便宜（タックスアローワンス）

特定の事業分野、特定の地域への投資には法人所得税便宜が供与される。便宜の対象には 2015 年 9 月 29 日付投資調整庁長官規則 2015 年第 18 号により、造船、船用機器、部品産業が含まれている。

<便宜の内容>

- 1) 課税所得の控除：投資額の 30%までを年 5%ずつ 6 年間、課税所得から控除
- 2) 減価償却期間の短縮：耐用年数を通常 2 分の 1 に短縮（減価償却の加速）
- 3) 外国配当課税率の引き下げ：外国への配当にかかる税率を 10%に軽減
（但し、租税条約が定める税率がこれより低い場合はその率を適用）
- 4) 欠損金繰り延べ期間の延長：欠損金の繰り延べ期間を以下の条件を一つ満たすごとに 1 年間延長。即ち通常 5 年のところを 10 年まで延長可能。

[条件]

- 工業地帯・保税地区での新規投資
 - 5 年間継続して 500 人以上のインドネシア人労働者を雇用
 - 地域の経済・社会インフラに 100 億ルピア以上投資
 - 商品の調査・開発に 5 年間で投資額の 5%以上を投入
 - 投資後 4 年目から国内原料を 70%以上使用
- 5) 欠損金繰り延べ期間のさらなる延長：4) に加えてさらに欠損金の繰り延べ期間を以下の条件を一つ満たすごとに 1 年間延長し、通常 5 年のところを最大 10 年まで延長可能。
 - 1,000 人以上の雇用 5 年間
 - 総投資の 5%について 5 年間開発費支出
 - 利益の再投資
 - 30%以上の輸出

便宜の申請は投資許可の取得後 1 年以内に行う必要がある。また、総投資の 80%が完了した後に適用される。

B. 保税区内の優遇措置

バタム島には造船業が集積しているが、バタムは自由貿易区で、輸入税と付加価値税が免除されていることがその背景にある。一方、バタム以外に立地する造船所は、造船や修繕に必要な原材料、部品に対して輸入税を先に払わなければならない。インドネシア船主協会 (INSA) やインドネシア造船業協会 (IPERINDO) などの業界団体は、インドネシア他地域への投資促進と造船業振興のため、これらの税金の撤廃を長らく要求していた。

インドネシア政府は、財務省規則 No.18/2015 で、バタム以外の保税物流センター (Bonded Logistics Centre) を制度化し、2016 年には 11 社が認可を受けた。

表 2-13 2016 年に認可された保税物流センター 11 社

会社名	場所	業種
PT Cipta Krida Bahari	Cakung, Jakarta	Oil and gas and mining
PT Petrosea Tbk	Balikpapan, East Borneo	Oil and gas and mining
PT Pelabuhan Panjama Banua Taka	Balikpapan, East Borneo	Oil and gas and mining
PT Kamadjaja Logistics	Cibitung, West Java	Food and Beverages
PT Toyota Motor Manufacturing	Karawang, West Java	Automotive
PT Agility International	Halim, Jakarta Pondok Ungu, West Java	Personal care and home care
PT Gerbang Teknologi Cikarang	Cikarang, West Java	Textile and cotton
PT Dunia Express	Sunter, Jakarta Karawang, West Java	Textile and Cotton
PT Khrisna Cargo International	Benoa, Bali	SMEs
PT Vopak Terminal Merak	Merak, Banten	Synthetic textile chemical substances
PT Dahana (Persero)	Subang, West Java	Oil and gas and mining

出典：財務省¹⁵

政府は、2017 年にさらに 50 カ所の保税物流センターの設置の目指している¹⁶。また、このほかにも企業が独自に自社の倉庫を保税区に申請することは可能で、IPERINDO の Eddy 会長の会社 Steadfast Marine をはじめ、数社の造船所が保税ステータスを取得している。

15 11 March 2016, Ministry of Finance Presss Release

16 The Jakarta Post, 11 March 2016

保税区に立地する企業は、原材料や資本財の輸入関税が免除され、その他の輸入にかかる諸税も徴収されない。

C. 付加価値税、輸入税の免除

造船業では、建造コストの 60%程度が機器、部品や材料の費用になるが、現在はこれに 10%の付加価値税と 5~12%の輸入税が課税される。これらは最終的にはユーザーである船主に転嫁される。船用機器、部品、材料の多くはインドネシアで国内生産されておらず、高い税率がインドネシアの造船業の競争力を損なっているとして、造船業界は長い間、政府に付加価値税の撤廃を求めてきた。これを受け、政府は 2015 年に財務省規定 No. 69/2015 を発行して、造船、列車、航空機用の部品に対する付加価値税を「政府が肩代わり」することを決めた。輸入税については、2012 年からインドネシア国内で生産されていないものについては「政府が肩代わり」する優遇措置が財務省規定 NO. 96/2012 により導入されているが、手続きが煩雑なため業界に不評だった。

造船業界関係者へのヒアリングによると、造船所は一旦税金を支払い、あとから還付を受けることになっているが、実際には還付が進んでいない。また、税金を先払いするので、キャッシュフローにも影響がある。このため、業界では、付加価値税と輸入税の完全撤廃を求めている。2016 年 11 月 14 日付の報道によると、工業省は船舶部品に対する付加価値税と輸入税を「政府の肩代わり」ではなく、完全撤廃することを検討している。

D. 政府調達

2012 年の政府調達に関する大統領令第 70 号により、国内調達率が 40%以上の国内生産品がある場合には、その製品が仕様を満たしている場合、国内製品の調達が義務付けられており、外国製品の利用が禁止されている。また、国内調達率が 25%以上の機器の場合には、国内製品価格と外国製品の価格差が 15%以内の場合は国内製品を購入しなければならない。

3. インドネシア海事産業の現状と課題、今後の見通し

3.1 海運産業

3.1.1 輸送量

(1) 貨物輸送

インドネシアの海上輸送量のうち、国内貨物は、2011年の3億2,027万トンから2015年の4億5,028万トンへと40%の伸びを示した。カボタージュ規制の効果もあり、内航貨物はほぼ全量がインドネシア企業により輸送されている。一方、外航貨物は2011年の5億8,088万トンから2015年には6億8,600万トンとおよそ18%の伸びとなり、内航貨物に比べると伸び悩んだ。また、外航貨物ではインドネシア企業による輸送が占める割合は10%前後と低い水準に留まっている。

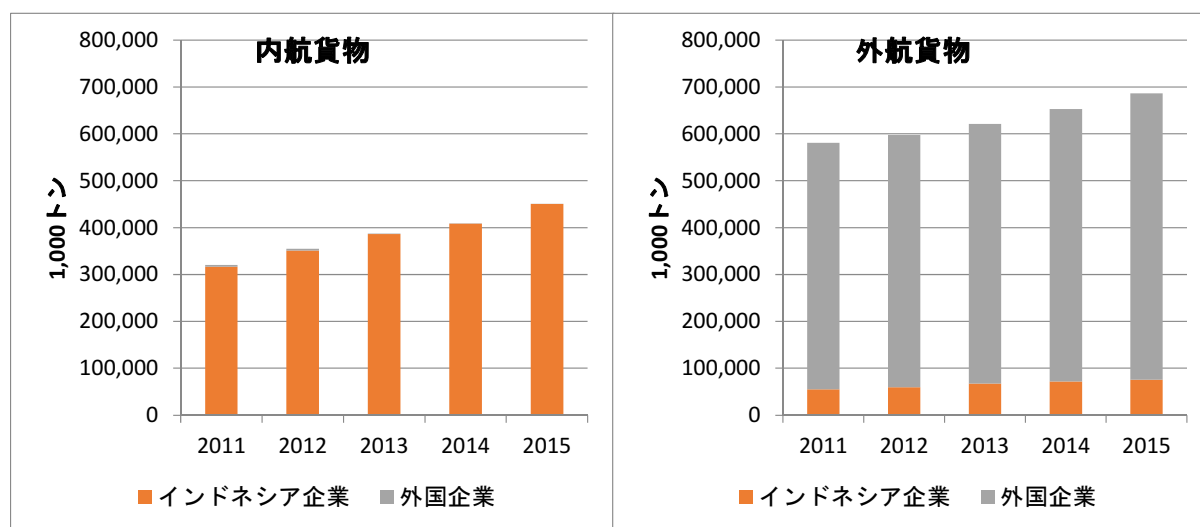
表 3-1 インドネシアの海上輸送量

単位：千トン、%

内航貨物	2011	2012	2013	2014	2015
インドネシア企業	316,489	350,930	386,297	408,553	450,239
外国企業	3,779	4,094	1,250	54	45
合計	320,268	355,024	387,547	408,607	450,284
インドネシア企業の割合	98.8%	98.8%	99.7%	100.0%	100.0%
外航貨物	2011	2012	2013	2014	2015
インドネシア企業	55,183	59,767	67,512	71,943	75,597
外国企業	525,695	537,899	553,577	581,327	610,402
合計	580,878	597,666	621,089	653,270	685,999
インドネシア企業の割合	9.5%	10.0%	10.9%	11.0%	11.0%

出典：インドネシア運輸省 Transportation Statistics 2015

図 3-1 内航貨物と外航貨物の輸送量の推移



出典：インドネシア運輸省 Transportation Statistics 2015

なお、インドネシアでは島と島と結ぶフェリー輸送は、「陸上輸送の延長」として、「海上輸送」としてカウントしていないため上記の数字にフェリーによるある 1 ヶ所から 1 ヶ所を結ぶ貨物輸送は含まれていない。フェリー輸送大手の国営フェリー会社 PT ASDP による輸送実績は、主要企業の欄に記載している。

(2) 旅客輸送

島から島への移動など、近隣諸国の移動にも海上旅客輸送が使われる。統計局によると、2014 年の国際旅客輸送量は 1,369 万人、国内旅客輸送量は 7,163 万人で、全体の 85% を国内輸送が占めている。

表 3-2 旅客海上輸送量推移

単位：千人

	2011	2012	2013	2014
国際	10,745	11,749	13,221	13,694
国内	59,276	70,682	73,595	71,626
合計	70,021	82,431	86,816	85,320

出典：インドネシア統計局

また、運輸省のデータによると、2015 年の陸上交通局が管轄するフェリー航路のうち、パイオニアフェリー航路は 151 航路で、旅客輸送量は 100 万人である。商業フェリー航路は 51 航路で、6,425 万人を輸送している。これらの航路では貨物も輸送されているが、貨物輸送量は運輸省からは発表されていない。PT ASDP による貨物輸送量は、後述の主要海運会社の項に記載している。

表 3-3 旅客フェリー輸送量

単位：千人

	2011	2012	2013	2014	2015
商業航路	53,706	53,925	55,582	59,639	64,248
パイオニア航路	323	201	769	517	1,017
合計	54,029	54,126	56,351	60,156	65,265

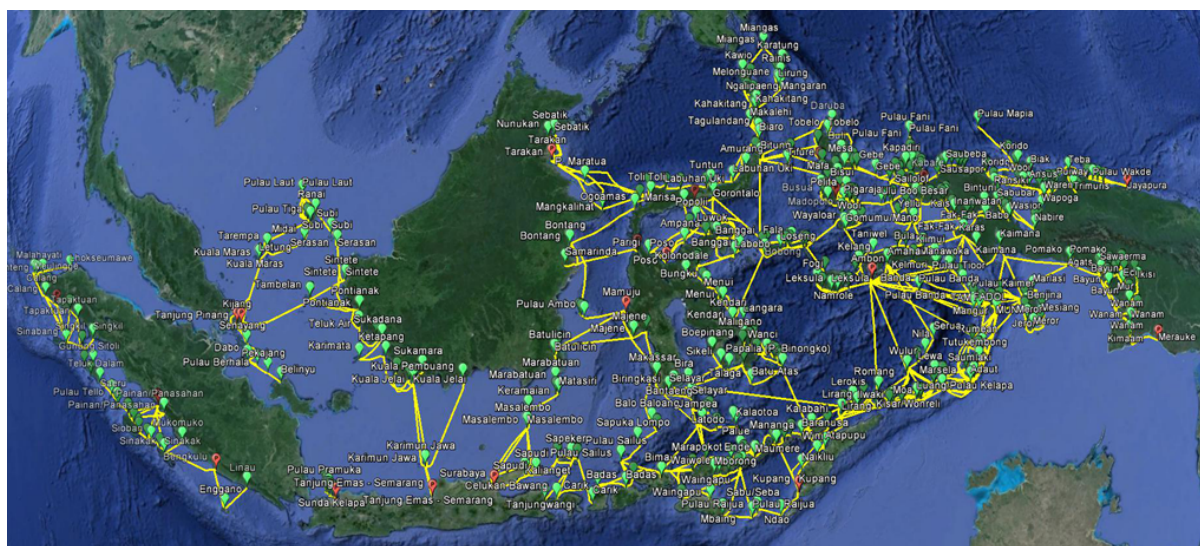
出典：インドネシア運輸省 Transportation Statistics 2015

一方、同じ島の中の港から港の輸送も行い、複数の地点を結ぶ航路は、中長距離輸送と分類され、海運総局が管轄している。中長距離輸送にも商業航路とパイオニア航路があり、最大手は国営の PT PELNI である。PT PELNI による旅客輸送量は、後述の主要海運企業の項に記載している。

3.1.2 航路

海運総局が管轄する中長距離旅客輸送のパイオニア航路は、2016年11月現在、96航路あり、航路図は図3-2のとおりである。これらの96航路を運航している会社は、表3-4の通り14社ある。

図3-2 旅客輸送の96のパイオニア航路（海運総局管轄）



出典：運輸省海運総局

表3-4 海運総局のパイオニア旅客航路運航企業

No	会社名	運航航路
1	KM. KIE RAHA II	R-65
2	PT. BERKAT ABADI JAYA MAKMUR	R-71, R-92
3	PT. INTI IRAMA LINES	R-59
4	PT. INTI SAMUDERA TIMUR	R-55, R-56, R-58
5	PT. KARUNIA UTAMA ASIA TIMUR	R-21, R-22, R-28
6	PT. LUAS LINE	R-88, R-96
7	PT. PELAYARAN ANUGRAH TERIGAS BAHARI	R-9
8	PT. PELAYARAN LINTAS SEGARA KATULISTIWA	R-40
9	PT. PELAYARAN MANA LAGI	R-86
10	PT. PELAYARAN MANDALA SEJAHTERA ABADI	R-62
11	PT. PELNI	R-1, R-4, R-5, R-6, R-7, R-8, R-11, R-12, R-16, R-17, R-19, R-20, R-23, R-24, R-25, R-31, R-32, R-33, R-34, R-42, R-43, R-44, R-46, R-49, R-50, R-51, R-52, R-60, R-63, R-66, R-67, R-70, R-72, R-74, R-77, R-78, R-82, R-84, R-87, R-89, R-90, R-91, R-95, R-81
12	PT. PELNUS SERAM JAYA LINES	R-27, R-85
13	PT. SAMUDRA NIAGA SEJAHTERA	R-93, R-94
14	PT. SUASANA BARU LINE	R-45

註：航路詳細については別添資料①参照

出典：海運総局資料より作成

一方、陸運総局が管轄するフェリー航路については、商業航路は 2016 年現在 48 航路あり、60 社が 283 隻を運航している。PT ASDP はそのうち 41 航路を 81 隻で運航している。商業航路の一覧は表 3-5 のとおりである。

表 3-5 フェリー商業航路一覧（陸上総局管轄）

No.	州	航路 No.	航路	運航会社数	運航船舶数
1	ACEH SPECIAL REGION	1	Balohan (P. Sabang/NAD) - Ulheulheu (NAD)	1	2
		2	Labuhan Haji (NAD) - Sinabang (P. Semeulue, NAD)	1	1
2	North Sumatera	3	Ajibata (Parapat, Sumut) - Tomok (D. Toba, Sumut)	1	2
		4	Tigaras (Kab. Simalungun) - Simanindo (Kab. Samosir)	1	1
		5	Nainggolan (Kab. Samosir) - Muara (Kab. Tapanuli Utara)	1	1
		6	Sibolga (Sumut) - Gng. Sitoli (P. Nias, Sumut)	2	7
		7	Sibolga- Teluk Dalam	1	2
3	RIAU	8	Sungai Selari (Riau) - Bengkalis (P. Bengkalis, Riau)	4	6
4	RIAU ISLANDS	9	T. Punggur (P. Batam, Kepri) - Tjg. Uban (P. Bintan, Kepri)	2	3
		10	Dumai- Tanjung Kapal (Rupat)	1	2
5	SOUTH SUMATERA-BANGKA BELITUNG ISLANDS	11	Tj. Api Api (Sumsel) - Tj. Kelian (P. Bangka, Babel)	4	8
6	WEST JAVA-LAMPUNG	12	Merak (Jabar) - Bakauheni (Lampung)	22	60
7	EAST JAVA	13	Ujung (Surabaya, Jatim) - Kamal (P. Madura, Jatim)	1	2
		14	Kalianget (P. Madura, Jatim) - P. Kangean (Jatim)		
		15	Paciran (Lamongan, Jatim) - Garongkong (Sulsel)		
		16	Ketapang (Jatim) - Gilimanuk (P. Bali, Bali)	25	53
8	BALI	17	Gunaksa (Klungkung) - Nusa Penida (Klungkung)	2	2
9	WEST KALIMANTAN	18	Rasau Jaya (Kalbar) - Teluk Batang (Kalbar)	2	6
		19	Pontianak Kota (Kalbar) - Siantan (Kalbar)	1	1
10	SOUTH KALIMANTAN	20	Batu Licin (Kalsel) - Tj. Serdang (P. Laut, Kalsel)	5	6
		21	Penajam (Kaltim) - Kariangau (Balik Papan, Kaltim)	5	15
12	EAST KALIMANTAN - WEST LAIMANTAN	22	Kariangau (Balikpapan, Kaltim) - Mamuju (Sulbar)	2	3
		23	Balikpapan - Taipan	1	1

No.	州	航路 No.	航路	運航会社数	運航船舶数
13	NORTH SULAWESI - NORTH MALUKU	24	Bitung (Sulut) - Ternate (P. Ternate, Malut)	1	3
		25	Amurang - Pananaro	1	1
14	GORONTALO-CENTRAL SULAWESI	26	Gorontalo (Gorontalo) -Pagimana (Sulteng)	2	4
		27	Luwuk-Salakan	1	1
15	SOUTH SULAWESI	28	Bira (Sulsel) -Pamatata (P. Selayar, Sulsel)	1	2
16	SOUTH SULAWESI-SOUTHEAST SULAWESI	29	Bajoe (Sulsel) -Kolaka (Sultra)	7	9
		30	Siwa (Sulsel) -Lasusua (Sultra)	2	2
		31	Bira (Sulsel) -Tondasi (Sultra)	1	2
17	NORTH SULAWESI	32	Torobufu (Sultra) -Tampo (P. Muna, Sultra)	1	2
		33	Wara (P. Muna, Sultra) -Bau-Bau (P. Buton, Sultra)	1	2
18	BALI-WEST NUSA TENGARRA	34	Padang Bali (P. Bali, Bali) - Lembar (P. Lombok, NTB)	12	33
19	WEST NUSA TEGARRA	35	Kayangan (P. Lombok, NTB) - Pototano (P. Sumbawa, NTB)	8	20
20	WEST NUSA TENGARRA-EAST NUSA TENGARRA	36	Sape (P. Sumbawa, NTB) -Lab. Bajo (P. Flores, NTT)	3	4
		37	Sape (P. Sumbawa, NTB) -Waikelo	1	1
21	EAST NUSA TENGARRA	38	Kupang (P. Timor, NTT) -Rote (P. Rote, NTT)	1	1
		39	Kupang (P. Timor, NTT) -Seba (P. Sabu, NTT)	1	1
		40	Kupang (P. Timor, NTT) -Larantuka (P. Flores, NTT)	1	1
		41	Kupang (P. Timor, NTT) - Kalabahi (P. Alor, NTT)	1	1
		42	Kupang (P. Timor, NTT) -Aimere (P. Flores, NTT)	1	1
22	NORTH MALUKU	43	Bastiong (P. Ternate, Malut) - Sidangole (P. Halmahera, Malut)	1	3
		44	Bastiong (P. Ternate, Malut) -Rum (Tidore, Malut)	1	4
		45	Bastiong (P. Ternate) -Sofifi (P. Halmahera)	1	2
23	MALUKU	46	Pokka (P. Ambon, Maluku) -Galala (P. Ambon, Maluku)	2	3
		47	Hunimua (P. Ambon, Maluku) - Waipirit (P. Seram, Maluku)	3	4
		48	Galala (P. Ambon, Maluku) -Namlea (P. Buru, Maluku)	1	1

出典：陸運総局の資料より作成

パイオニアフェリー航路については、表 2-9 のとおり、全部で 238 航路、95 隻が運航している。

また、海運総局のパイオニア貨物航路については、2015年にPT PELNIが3航路を運航開始し、現在6航路を運航している。これに対して、船主協会などの民間団体から、PT PELNIの独占に反発する声があがっていた。政府は2017年には2億ルピアの補助金を投じて、西スマトラ、東カリマンタン、マルク地域の海上交通網（sea toll）を整備するが、運航企業については、民間企業に運営を委託する¹⁷ことを決めた。さらに、報道によると、政府はPT ASDPにもマカッサルから北マルク州のマバ、マカッサルからパプア州メラウケ、マカッサルからパプア州ビアク、タンジョン・ペラクからパプア州ティミカの4航路の運航開始を命じた。¹⁸

3.1.3 船隊規模

インドネシアの船隊規模は、2011年の10,902隻から2015年には17,599隻へ61.4%の伸びとなった。一方、DWTベースでは、2011年の643.9万DWTから2015年には1,199.6万DWTと86.3%増となった。このことより、1隻あたりの大きさが拡大していることがわかる。

表 3-6 インドネシアの商船隊規模推移

	2011	2012	2013	2014	2015
隻数	10,902	13,200	14,540	15,597	17,599
千DWT	6,439	7,626	8,238	11,256	11,996

出典：運輸省

インドネシア政府は船種別の商船隊内訳を公表していない。IHS フェアプレー社のデータ（表 3-7）によると、隻数で最も多いのは曳航/押航の4,484隻で全体の半数程度を占めるが、総トン数は88万トンと全体の6%を占めるに過ぎず、平均サイズは197GTと小さい。次いで隻数が多いのは一般貨物の1,502隻、Ro-Ro貨物の557隻、石油製品の563隻と続く。総トン数ベースで最も多いのも一般貨物船（262.7万トン）、次いで原油タンカー（180.9万トン）、石油製品タンカーの（74.1万トン）となっている。

¹⁷ 18 November, 2016, The Jakarta Post

¹⁸ 6 January 2017, The Jakarta Post

表 3-7 インドネシア籍船タイプ別隻数・トン数

船種		隻数	総トン数	平均サイズ 総トン数/隻
バルク液体貨物	LNG	3	283,637	94,546
	LPG	60	609,991	10,167
	原油	44	1,809,416	41,123
	石油製品	563	1,740,687	3,092
	ケミカル	168	703,222	4,186
	その他の液体	3	2,002	667
バルク液体貨物船合計		841	5,148,955	
ばら積み乾貨物	ばら積み乾貨物	46	1,294,607	28,144
	ばら積み乾貨物/石油	
	自動陸揚げばら積み貨物	4	27,640	6,910
	その他のばら積み乾貨物	115	441,177	3,836
ばら積み乾貨物合計		165	1,763,424	
その他のばら積み乾貨物/旅客	一般貨物	1,502	2,626,711	1,749
	貨客	61	63,824	1,046
	コンテナ	173	1,326,944	7,670
	冷蔵貨物	8	15,133	1,892
	Ro-Ro 貨物	557	456,780	820
	旅客/Ro-Ro 貨物	292	623,423	2,135
	クルーズ	2	484	242
	旅客	253	361,827	1,430
	その他の乾貨物	3	12,837	4,279
その他のばら積み乾いた貨物/旅客合計		2,851	5,487,963	
漁船	漁獲	280	79,552	284
	その他の漁船	16	5,849	366
漁船合計		296	85,401	
オフショア	オフショアサプライ	291	290,990	1,000
	その他のオフショア	36	741,252	20,590
オフショア合計		327	1,032,242	
その他	調査	16	21,006	1,313
	曳航/押航	4,484	884,000	197
	浚渫	39	81,239	2,083
	その他の活動	227	201,236	887
その他合計		4,766	1,187,481	
合計		9,246	14,705,466	

出典：World Fleet Statistics 2015, IHS Fairplay

3.1.4 主要海運企業

インドネシア運輸省の Transportation Statistics 2015 によると、インドネシアには 2015 年時点で 2,811 社の海運会社が存在している。3.1.1 輸送量の項に記載したとおり、外航貨物は外国企業が担っていることから、これらの海運会社の多くは内航輸送に従事しているものと思われる。インドネシアの内航輸送には、国営企業 4 社が関わっているが、そのうち一般ユーザー向けに広く内航海運輸送を行っているのは PT PELNI と PT ASDP である。他の国営海運会社は PT Djakarta Lloyd と PT Pelayaran Bahtera Adhiguna である。前者は、一時、業績不振で倒産しかけたが、2015 年末に政府が 3,500 億ルピーを資本注入し、経営建て直しの最中である。国営電力会社 PLN 向けの石炭輸送や、国営肥料会社 Pupuk, 国営鉱物金属会社 Antam、国営石炭開発会社 Bukit Asam の貨物輸送を行っている。運輸省のデータによると、所有船舶は 16 隻、12 万 DWT である。後者の PT Pelayaran Bahtera Adhiguna は国営電力会社 PT PLN の子会社で、発電用の石炭などを輸送している。所有船舶は 8 隻で合計 13.5 万 DWT である。

表 3-8 国営海運会社の所有船舶数と規模

	単位	2011	2012	2013	2014	2015
PT PELNI						
旅客船	隻数	28	27	25	25	25
	DWT	64,999	623,961	59,591	59,591	59,591
貨物船	隻数	3	3	3	3	3
	DWT	10,572	10,572	10,572	10,572	10,572
PT Djakarta Lloyd						
貨物船	隻数	16	16	16	16	16
	DWT	122,841	122,841	122,841	122,841	122,841
PT Bahtera Adhiguna						
貨物船	隻数	10	11	8	8	8
	DWT	49,772	108,347	135,065	135,065	135,065
PT ASDP						
フェリー	隻数	115	106	118	123	132

出典: 運輸省 Transportation Statistics 2015

3.1.4.1 国営海運会社

以下、国営海運会社の PT PELNI と PT ASDP について概説する。

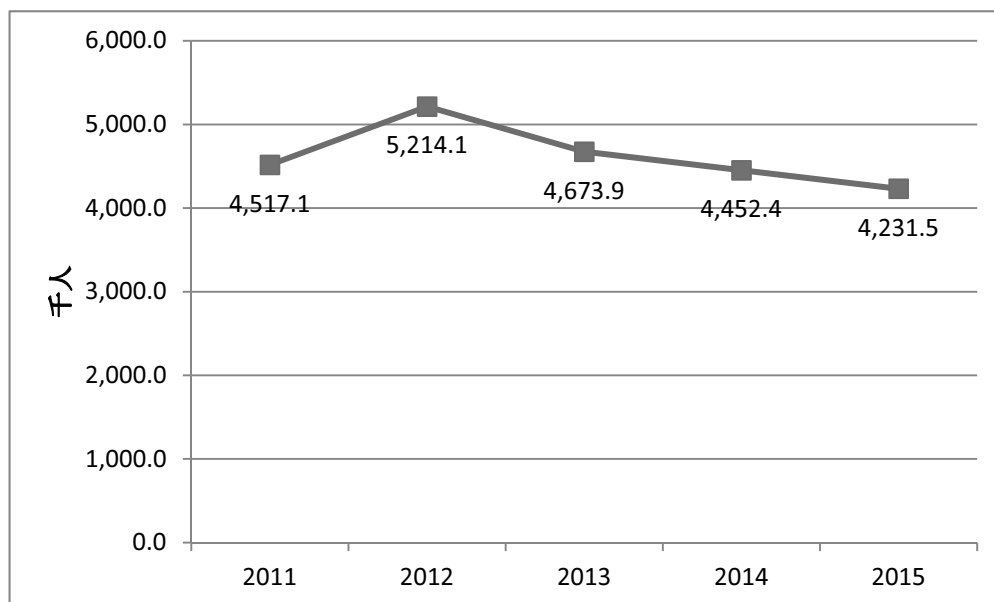
(1) PT PELNI

PT PELNI は PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) の略で、旅客、貨物の島嶼間の輸送を行う国営海運会社である。表 3-8 の所有船舶に加え、用船した船舶も含め、合計 26 隻の旅客船 (3,000 人乗り、2,000 人乗り、1,000 人乗り、500 人乗り)、46 隻のパイオ

ニア船、6隻の Sea Toll 航路向け貨物船、1隻の家畜運搬船を運航し、旅客航路で 95 港、パイオニア航路で 300 港以上の寄港している¹⁹。旅客向けのパイオニア航路は、2016 年 11 月現在 96 航路あるが、そのうち 16 航路を PT PELNI が運航している。

PT PELNI の旅客数は 2012 年には 521 万人を記録したが、その後は 2013 年に 467 万人、2014 年は 445 万人、2015 年は 423 万人と年々減少している。その背景には格安航空会社の台頭がある。

図 3-3 PT PELNI の旅客数の推移



出典: PT PELNI アニュアルレポート各年より作成

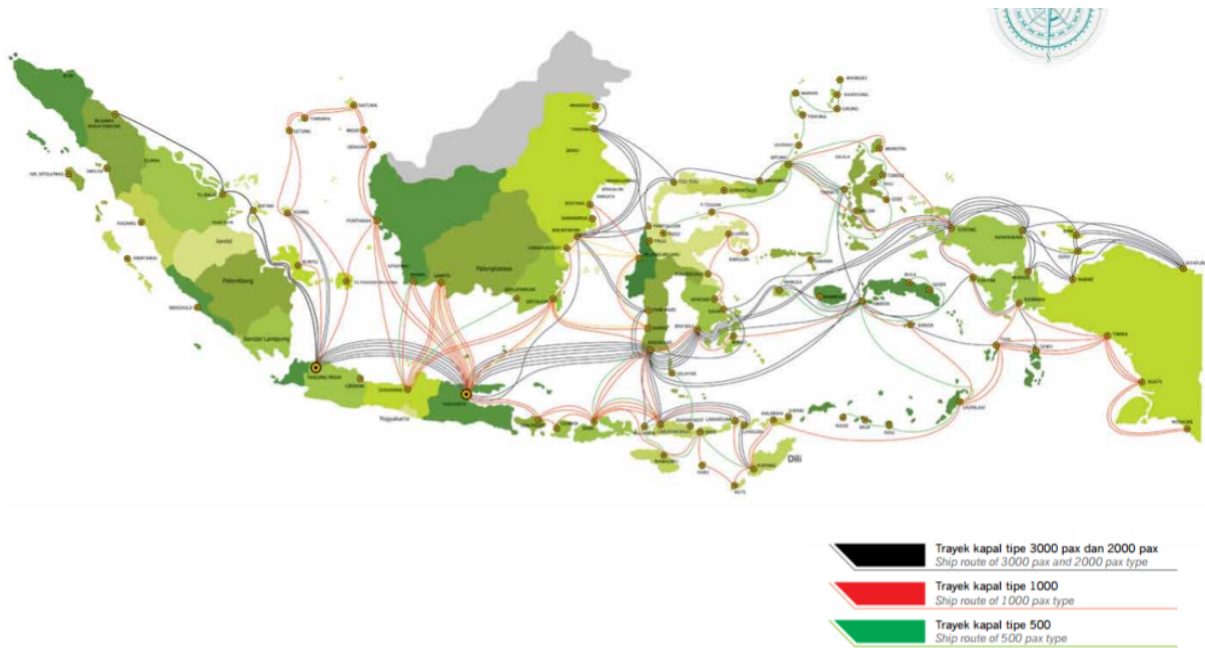
図 3-4 PT PELNI が運航する貨客船 (1200GT)



2015 年現在の PT PELNI 旅客航路は図 3-5 のとおりである。

¹⁹ PT PELNI website

図 3-5 PT PELNI の旅客航路



出典：PT PELNI アニュアルレポート 2015 年版

また 3.1.2 航路の章で既述のとおり、貨物については 2015 年に Sea Toll の 3 航路の運航を開始し、2016 年 11 月現在は 6 航路を運航している。

(2) PT ASDP

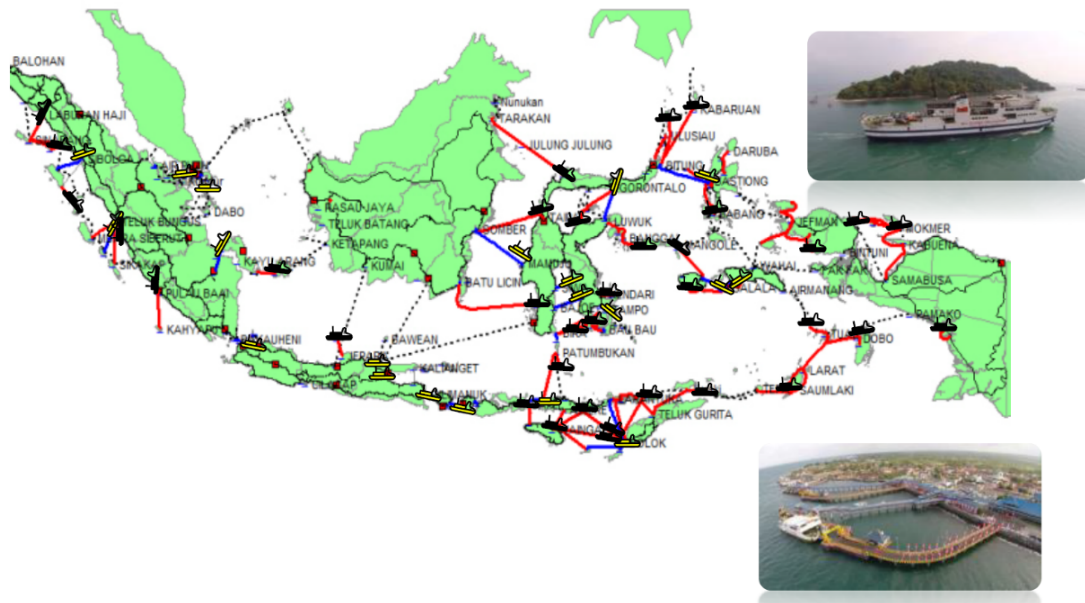
PT ASDP は 1973 年に設立された国営企業で、海上フェリー輸送の他、河川、湖での水上輸送、港湾運営も行う。所有フェリー数は 137 隻で²⁰、35 の港も運営している。

2015 年の商業航路の旅客輸送数は 696 万人で、前年比 5.1% 増、2011 年に比する 15.9% の増加となった。車両の輸送量は、インドネシアでの車両普及率の上昇もあり、四輪車は前年比 39.9% 増の 2,833 台、二輪、三輪も前年比 8.8% の 3,793 台を記録した。一方貨物輸送量は、前年比 19.5% の大幅減の 66 万トンとなった。一方、パイオニア航路の旅客輸送量は前年比 18.3% の 102.6 万人、二輪・三輪輸送は 22.6 万台、四輪は 91,000 台とそれぞれ前年比 37.0%、75.0% の伸びとなった。貨物輸送量は前年比 11.8% 増の 19.9 万トンであった。なお、旅客輸送量、車両輸送量が 2012 年に突出して高くなっているが、PT ASDP のアニュアルレポートではその理由について言及していない。また、運航航路は 2015 年現在、195 航路（商業航路が 52、パイオニア航路が 143）で、運航船舶数は商業航路が 52 隻、パイオニア航路が 60 隻だった²¹。2016 年 11 月の現地インタビューによると、その時点での運航航路数はパイオニア航路 173、商業航路 45 の合計 218 航路で、約 1 年で 23 航路増えたことになる。

²⁰ PT ASDP ウェブサイト、2017 年 1 月 13 日現在

²¹ PT ASDP Annual Report 2015

図 3-6 PT ASDP のフェリー運航航路



出典：2016年10月 Interferry Conference

資料 “THE CHALLENGE OF FERRY RO-RO TO SUPPORT INDONESIAN CONNECTIVITY”

表 3-9 PT ASDP の輸送実績

		単位	2011	2012	2013	2014	2015	
商業航路	旅客輸送量	千人	6,005	6,188	6,788	6,624	6,961	
	車両輸送量	二輪・三輪	千台	2,120	2,675	3,272	3,486	3,793
		四輪	千台	1,499	1,578	1,946	2,025	2,833
	貨物輸送量	千トン	511	584	649	820	660	
パイオニア航路	旅客輸送量	千人	679	1,598	747	867	1,026	
	車両輸送量	二輪・三輪	千台	205	722	134	165	226
		四輪	千台	82	296	36	52	91
	貨物輸送量	千トン	84	103	31	178	199	

出典：PT ASDP Annual Report 各年版

図 3-7 PT ASDP が運航するフェリー



3.1.4.2 民間上場会社

その他の海運会社

インドネシアの海運会社には中小零細企業が多いが、上場企業も 12 社ある。石油・ガス産業のオフショア開発支援船を事業としている会社を除くと、上場海運企業は 9 社ある。

① PT Trans Power Marine Tbk

PT Trans Power Marine は 2005 年に設立され、石炭、バイオマス産業向けにバラ積み貨物の輸送を行う海運会社である。2015 年 12 月時点の所有船舶は、3 隻のクレーンバージ、37 隻のタグボート、33 隻のバージである。2015 年の売上は、5,039 万米ドルで、粗利は 1,020 万米ドル、純利は 194 万米ドルである。インドネシア国内とフィリピンで運航している。

図 3-8 PT Trans Power Marine Tbk 運航場所



出典：PT Trans Power Marine Tbk ウェブサイト

② PT Berlian Laju Tanker Tbk

1981 年設立の液体バルク船運航の海運会社で、ケミカル、ガス、石油を輸送している。2007 年に米国ケミカルタンカー会社ケムバルクタンカーズを 8 億 5,000 万米ドルで買収して以来債務超過に陥っていたが、2013 年に過半数の債権者が再建計画を承認し、社債満期の繰り延べ、保有船舶の売却などで再建途中にある。2011 年には 98 隻を保有していたが、現在は表 3-10 のとおり 5 隻のケミカルタンカー、3 隻のガスカリヤの合計 8 隻のみであり、石油タンカーは保有していない。2015 年の売上は 2 億 5,319 万米ドル、粗利は 6,361 万米ドルだった。

表 3-10 PT Berlian Laju Tanker Tbk の所有船舶

船種	船名	DWT	旗国	建造年
ケミカルタンカー	MT. BAUHINIA	5,851	シンガポール	1997
	MT. CELOSIA	7,477	香港	1997
	MT. EROWATI	6,688	シンガポール	1999
	MT. FATMAWATI	7,527	シンガポール	1996
	MT. INDRADI	13,944	シンガポール	1993
ガスカリヤ	MT. GAS BANGKA	3,500	シンガポール	2010
	MT. GAS INDONESIA	3,550	インドネシア	1990
	MT. GAS KALIMANTAN	3,474	インドネシア	1996

出典：PT Berlian Laju Tanker Tbk ウェブサイト

③ PT Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk

PT Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk は 1998 年に設立され、タグボート、バージとオフショア支援船を運航している。現在、34 隻のバージと 35 隻のタグボートを所有し、石炭、花崗岩、砂を河川あるいは内航で輸送している。オフショア支援船部門では、6 隻の AHTS 船と 2 隻のプラットフォームサプライ船を所有しているほか、2 年以内に 6 隻のオフショア支援船を調達する予定である。2015 年の売上は 2,458 万米ドルで、営業利益（損失）は 2,419 米ドルの損失を計上した。損失の主な理由は、タグ、バージ船隊の簿価を市場価格に併せて減額評価したためである。

④ PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk

PT Pelayaran Tempuran Emas は 1987 年設立の内航海運会社で、かつてはバラ積み船を運航していたが、現在ではコンテナ船に切り替えており、2016 年第 4 四半期現在、コンテナ船 31 隻（総輸送能力 22,363TEU）を運航している。ジャカルタ、スラバヤ、マカッサルをベースに各地に定期便を運航しており、2015 年の売上は 1 兆 7,210 億ルピア、営業利益は 4,080 億ルピアで税引き後利益は 3,172 億ルピアである。

図 3-9 PT Pelayaran Tempuran Emas の運航航路



出典：PT Pelayaran Tempuran Emas ウェブサイト

表 3-11 PT Pelayaran Tempuran Emas の船隊

No	船名	DWT	Capacity (TEUS)	船齢	調達年
1	KM SENDANG MAS	38,121	2,702	11	2016
2	KM SEGARA MAS	38,103	2,702	10	2016
3	KM SUNGAI MAS	28,876	2,135	17	2016
4	KM SPRING MAS	24,341	1,560	18	2015
5	KM SELAT MAS	18,106	1,048	20	2014
6	KM STRAIT MAS	18,106	1,048	21	2014
7	KM LAGOA MAS	8,753	538	7	2008
8	KM KUALA MAS	8,700	538	7	2009
9	KM BELIK MAS	8,180	558	3	2012
10	KM HILIR MAS	8,180	558	3	2012
11	KM KANAL MAS	8,180	558	3	2012
12	KM TASIK MAS	8,180	558	3	2012
13	KM TELAGA MAS	8,180	558	3	2012
14	KM UMBUL MAS	8,180	558	3	2012
15	KM WARIH MAS	8,180	558	3	2012
16	KM ESTUARI MAS	8,100	537	6	2009
17	KM JALES MAS	8,100	537	5	2010
18	KM KALI MAS	8,100	537	6	2009
19	KM MARE MAS	8,100	537	6	2009
20	KM TELUK MAS	5,300	360	0	2016
21	KM KISIK MAS	5,300	360	0	2016
22	KM PALUNG MAS	5,300	360	0	2016
23	KM GULF MAS	5,300	360	0	2016
24	KM CURUG MAS	5,300	360	0	2016
25	KM BAHAR MAS	5,300	360	0	2016
26	KM AYER MAS	5,300	360	0	2016
27	KM MUARA MAS	5,300	360	0	2016
28	KM SEGORO MAS	5,252	296	11	2004
29	KM SAMUDERA MAS	5,222	296	11	2004
30	KM GUHI MAS	5,200	283	7	2008
31	KM LAGUN MAS	5,200	283	7	2008
	合計	336,040	22,363		
	平均	10,840	721	6	

出典：PT Pelayaran Tempuran Emas ウェブサイト

⑤ PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk

PT Arpeni Pratama Ocean Line は 1975 年に設立され、乾貨物、一般貨物、液体貨物の輸送を行っている。同社ウェブサイトによると、パナマックスサイズバルク船、タグボート、バージ、浮きクレーンを運航しており、インドネシア、中国、ベトナム、台湾、インドの発電所に石炭を輸送している。また鉄鋼石、小麦、大豆、穀物の中国、インド、オーストラリア、米国、ブラジル、南アメリカ、南アフリカ間輸送にも従事している。タンカー部門では

35,000DWT 以上大きさのタンカーを保有しているとされるが、保有船舶リストは公開されていない。

2010 年 9 月、社債の利払いの延期および同社の未払い債権を抱える韓国の金融証券による同社の破産申し立てにより、インドネシア証券取引所は同社の株売買を停止した。翌月には裁判所がこの申し立てを棄却したことで、株売買は再開されたが、同年 12 月には再び社債利払いの延期が報告され、株式の売買が停止となり、その後 2012 年 2 月に再開された。

2015 年の売上は 6,634 億ルピア、営業利益（損失）は 5,248 億ルピアの損失を計上し、純利（損失）は 9,653 億ルピアの損失となり、2009 年以来連続で赤字を計上している。2016 年 1 月にも再び社債の償還を延期した。

⑥ PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk

PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk は 1992 年に設立され、LNG 輸送、石油化学、石油の輸送、オフショア支援船、浚渫船、船員管理サービスに従事している。2012 年にシンガポールの子会社 Humpuss Sea Transport Pte. Ltd が倒産して同年 10 月期限の負債が返還できなかったため、一時、同社の株は取引停止となっていた。その後債権者と債務再編で合意に達し、再建途上にある。

2015 年の売上は 5,209 万米ドル、粗利は 1,603 万米ドル、純利益は 193 万米ドルとなり、2014 年に続いて黒字を計上した。2013 年は 251 万米ドルの赤字だった。

国営石油会社のプルタミナを主要顧客とし、プルタミナ向けに LNG キャリア、石油タンカーの運航サービスを提供している。現在の船隊規模は公表されていないが、2017 年には 1 億 3000 万米ドルの予算で、FSRU、FSU、石油化学、石油タンカー、オフショア支援船など 8 隻の調達を計画している²²。

⑦ PT Rig Tenders

PT Rig Tenders Indonesia は 1974 年に設立され、事業は石炭産業向けとオフショア石油開発産業向けの 2 つである。石炭産業向けには石炭などを輸送するバージやタグボートを用船し、オフショア石油ガス産業向けにはオフショアサプライ船、住居船、作業バージなどを用船している。保有船隊は、2016 年 3 月現在、アンカーハンドリングタグサプライ船 1 隻、タグボート 45 隻、住居作業バージ 2 隻、フラットトップバージ 22 隻、自動陸揚げバージ (self-discharging barge) 7 隻の合計 77 隻である。同社の親会社は、株式の 80% 強を保有するシンガポールの Scomi Marine Pte Ltd である。しかし、インドネシアではカボタージュ規則により、インドネシア国内の操業はインドネシア籍船であること、またインドネシア籍を取得するには保有会社は 51% 以上がインドネシア資本であることが求められている。2014 年までは一部の石油ガスオフショア開発向けの船舶はカボタージュの適用除外が認められていたが、運輸省の省令 No. 10/2014 によりオフショア支援船の適用除外が認められなくなった。このため、同社ではタイやマレーシアなど海外事業の拡大を模索している。2015 年 3 月期の売上は 2,961 万米ドルで、粗利（損失）は 378 万米ドルの損失を計上し、

²² Dec 22, 2016 Jakarta Globe

純利（損失）は1,215万米ドルの損失に上り、2015年3月期の赤字212万ドルの6倍近くになった。

⑧ PT Soechi Lines Tbk

PT Soechi Lines は1977年に設立されたタンカー運航会社であり、5,000DWT以下の小型タンカーから30万DWT以上のVLCCまで様々な規模のタンカー36隻を保有している。また、カリムン島に造船所も所有している。2015年の売上は、タイムチャーター事業が8,690万米ドル、スポットチャーター事業が2,566万米ドル、造船事業が2,927万米ドルの合計1億4,183万米ドルで、2015年の純利は4,079万米ドルを記録した。

⑨ PT Trada Maritime Tbk

PT Trada Maritime は1998年に設立され、浮体式貯蔵出荷施設（FSO）事業、液体貨物輸送、乾バラ積み輸送事業に従事している。

FSO事業では4隻のFSOとFSOをサポートする石油バージ1隻、曳航バージ1隻も保有し、液体貨物部門では4隻のタンカー、乾バラ積み部門では1隻のドライバルク船、10隻の曳航船、10隻のフラットトップバージ、その他1隻のLNGキャリアを保有している。

2014年の売上は6,000万米ドル、粗利は1,019万米ドルだったが、純利（損失）は3,427万米ドルの赤字だった。2015年度の年次報告書は公表されていないが、報道によると2015年の売上は3,400万米ドル、赤字は資産の減損評価で7,640万米ドルに膨れ上がった。2015年12月に1,348万ドルの融資と金利の支払いをデフォルトした。2016年6月のInvestor Daily紙によると、経営再建のため、所有船舶の売却を検討している。

⑩ PT Samudera Indonesia Tbk

PT Samudera Indonesia Tbk は1964年設立の海運会社で、30社以上の子会社、インドネシア国内に17ヶ所の支店、アジア各国に拠点をもち、コンテナ輸送、タンカー、バルク船、オフショア支援船の運航、船舶マネジメントに従事している。ターミナル運営にも参入しており、ジャカルタのタンジュン・プリオク港で3つのターミナル、東カリマンタンのパララン港で1ターミナルを運営している。タンジュン・プリオクの3ターミナルのうち2つは国営港湾会社PT PELINDO IIとの共同運営である。パララン港のターミナルはインドネシア発のBOT（Build Operate Transfer）スキームによる官民パートナーシップ事業（PPP）で、2010年に供用を開始し、2015年の売上は4.5億米ドル、純利は800万米ドルであった。

3.1.4.3 内航海運会社

オランダの海事業界団体Nederland Maritime Landの2015年7月のレポートによると、インドネシアのコンテナ輸送大手は表3-12の6社で、これら大手6社でおおよそ8割の市場シェアを占めている。6社のうち2社は、既述の上場企業である。

表 3-12 主な内航海運会社

会社名	国内のコンテナ内航輸送能力に占める割合	上場/非上場
PT. Meratus Line	19%	非上場
PT. Tanto Intim Line	17%	非上場
PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Temas)	14%	上場
PT SALAM PACIFIC INDONESIA LINES (SPIL)	13%	非上場
PT. Samudera Indonesia	11%	上場
PT PELAYARAN ALKAN ABADI	7%	非上場
その他	19%	

出典：Indonesia Maritime Hotspot, Nederland Maritiem Land, July 2015

① Meratus Line

Meratus Line は 1957 年設立の海運会社で、インドネシア国内の主要港間の定期便を運航している。本社はスラバヤにあり、3,000DWT から 2 万 8,000DWT のコンテナ船 56 隻を所有し、総輸送能力は 4 万 TEU である。コンテナ船の他、多目的船も所有し、重量の大きい貨物などもインドネシア国内、東南アジア域内を輸送している。子会社にタグボート、バージでドライバルク貨物輸送を行う Meratus Advance Maritim 社を持つ。さらにインドネシアのオフショア支援船運航会社 Wintermar 社には、4 隻のプラットフォームサプライ船を用船している。

表 3-13 Meratus Lines のコンテナ定期航路

No.	航 路
1	JBLJ - (JAKARTA - BELAWAN - JAKARTA)
2	JKIJ - (JAKARTA - TG PINANG - JAKARTA)
3	JMKJ - (JAKARTA - MAKASSAR - JAKARTA)
4	JPDJ - (JAKARTA - PADANG - JAKARTA)
5	JSBDJ - (JAKARTA - SEMARANG - BANJAR - JAKARTA)
6	JSBGJ - (JAKARTA-SURABAYA-BITUNG-GORONTALO-JAKARTA)
7	JSLJ - (JAKARTA-SIBOLGA-JAKARTA)
8	SBDS - (SURABAYA - BANJARMASIN - SURABAYA)
9	SBLS - (SURABAYA - BELAWAN - SURABAYA)
10	SBOS - (SURABAYA - BENOA - SURABAYA)
11	SBPTS - (SURABAYA - BALIKPAPAN - PANTOLOAN -SURABAYA)
12	SDLS - (SURABAYA - DILLI - SURABAYA)
13	SJKS - (SURABAYA - JAKARTA - SURABAYA)
14	SKDS - (SURABAYA - KENDARI - SURABAYA)
15	SKOS - (SURABAYA - KUPANG - SURABAYA)
16	SMAS - (SURABAYA - MAKASSAR - AMBON - SURABAYA)
17	SMKS - (SURABAYA - MAKASSAR - SURABAYA)
18	SMOS - (SURABAYA - MAUMERE - SURABAYA)
19	SPKS - (SURABAYA - KUMAI - SURABAYA)
20	SPTLS - (SURABAYA - PANTOLOAN - TOLI-TOLI - SURABAYA)
21	SPTS - (SURABAYA - PANTOLOAN - SURABAYA)
22	SRES - (SURABAYA - REO - SURABAYA)
23	SSMS - (SURABAYA - SAMPIT - SURABAYA)
24	SSRS - (SURABAYA - SAMARINDA - SURABAYA)
25	SSWS - (SURABAYA - BENETE - SURABAYA)
26	STRS - (SURABAYA - TARAKAN - SURABAYA)

出典：Meratus Line ウェブサイト

② Tanto Intim Line

1971 年設立の海運会社で、50 隻のコンテナ船を保有し、総輸送能力は 26,731TEUs である。本社はスラバヤにあり、同社の航路は表 3-14 のとおりである。

表 3-14 Tanto Intim Line のコンテナ定期航路

No.	航路
1	JAKARTA-BALIKPAPAN
2	JAKARTA-BANJARMASIN
3	JAKARTA-BATAM
4	JAKARTA-MAKASSAR
5	JAKARTA-MEDAN
6	JAKARTA-PADANG-SIBOLGA
7	JAKARTA-PERAWANG
8	JAKARTA-PONTIANAK
9	JAKARTA-SAMARINDA
10	JAKARTA-SURABAYA-BITUNG
11	SURABAYA-BANJARMASIN-BALIKPAPAN
12	SURABAYA-BANJARMASIN-SAMARINDA
13	SURABAYA-BITUNG
14	SURABAYA-GORONTALO
15	SURABAYA-MAKASSAR-AMBON
16	SURABAYA-MAKASSAR-AMBON-TUAL
17	SURABAYA-MAKASSAR-BITUNG
18	SURABAYA-MAKASSAR-KENDARI-LUWUK
19	SURABAYA-MAKASSAR-MANOKWARI-JAYAPURA
20	SURABAYA-MAKASSAR-NABIRE-SORONG
21	SURABAYA-MEDAN
22	SURABAYA-SAMARINDA
23	SURABAYA-TERNATE

出典：Tanto Intim Line ウェブサイト

③ PT.Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (既出)

④ PT SALAM PACIFIC INDONESIA LINES (SPIL)

1970 年に PT. SAMUDERA PACIFIC として設立され、バラ積み貨物を扱っていたが、1996 年からコンテナ輸送に参入した。インドネシア各地に 28 ヶ所の支店を持ち、子会社に造船所の DOK PANTAI LAMONGAN を持つ。日本郵船との合弁会社 PT. NYK-SPIL INDORORO を通じて RORO 船も運航している。

RORO 船の運航航路は図 3-10 のとおりである。

図 3-10 PT Salam Pacific Indonesia Lines の RoRo 航路



出典：PT. NYK-SPIL INDORORO ウェブサイト

⑤ PT Samudera Indonesia Tbk 既出

⑥ PT PELAYARAN ALKAN ABADI

PT PELAYARAN ALKAN ABADI は 1994 年設立された海運会社で、本社はスラバヤにある。52TEU から 510TEU のコンテナ船 21 隻を運航しており、同社の航路寄港地、所有船舶は図 3-11 および表 3-15 のとおりである。

図 3-11 PT PELAYARAN ALKAN ABADI の寄港地

SERVICE ROUTE



出典：PT. ALKAN ABADI website

表 3-15 PT. ALKAN ABADI の所有船舶

No.	船舶名	総トン数 (GRT)	TEUs
1	Megah Pacific	663	52
2	Alken Puspa	661	52
3	Alken Padma	1,484	130
4	Alken Pikat	1,384	100
5	Alken Pesona	1,454	140
6	Alken Pesat	1,303	100
7	Alken Parama	1,443	140
8	Alken Pahala	1,598	140
9	Alken Panda	1,562	120
10	Pasadena	1,598	140
11	Paramount	2,213	180
12	Sweet Istanbul	3,815	380
13	Macau	3,815	380
14	Elegance	2,453	140
15	Marti Prime	3,873	380
16	Hyrondex	2,453	180
17	Dele	3,992	510
18	Bulgarie	2,900	360
19	Crystal Jade	4,180	410
20	Crystal Pearl	4,180	410
21	New Light	3,810	350

出典：PT. ALKAN ABADI website

3.1.4.4 フェリー運航会社

2016年10月のInterferry Conferenceの資料によると、インドネシアの主要フェリー運航会社は表3-16の通り、国営のPT ASDPの他に4社ある。

表 3-16 主要フェリー運航会社

会社名	所有船舶数	平均船齢	平均サイズ
PT ASDP Indonesia Ferry	86 ²³	25	471
PT Jembatan Madura	31	27	1270
PT Dharma Lautan Utama	18	29	725
PT Putra Master SP	14	29	2436
PT Jemla Ferry	11	31	3114

出典：2016年10月 Interferry Conference

資料 “THE CHALLENGE OF FERRY RO-RO TO SUPPORT INDONESIAN CONNECTIVITY”

なお、これらの会社については PT ASDP 以外はウェブサイトがないため、各社の概要を把握することは困難である。

²³ PT ASDP のウェブサイトや運輸省の統計との数字に開きがあるが、その理由は解明できなかった。原典のとおりに記載している。

3.1.5 業界団体

インドネシアでは海運業界が分裂し、現在、船主協会が 2 つある状態となっている。1 つは Johnson W. Sutjipto 氏が率いる Indonesian National Shipowners Association (INSA)、もう 1 つは前 INSA 会長の Carmelita Hartoto 女史が率いる Perkumpulan Persatuan Pengusaha Pelayaran Niaga Nasional Indonesia (P3N2I) である。Carmelia Hartoto 女史は、2011 年～2015 年に INSA の会長を務めた。2015 年 11 月の INSA の選挙で、2008～2011 年に会長を務めた Johnson W. Sutjipto 氏が返り咲きで会長に選出されたが、Carmelia Hartoto 女史は負けを認めず、別の団体、P3N2I を設立した。英語名は Indonesia National Shipowners' Association として INSA の略称を使っている。P3N2I は Johnson 氏が率いる INSA の無効を裁判所に訴えている。この状況について、運輸省海運総局長は、INSA と P3N2I の両方を船主協会として認める通達 008-1-15-DTPL-16 を 2016 年 7 月 20 日に発行した。

3.2 造船産業

3.2.1 概要

インドネシアには造船関連企業が造船裾野産業を含めておよそ 250 社立地しており、その多くはジャワ島、スマトラ島、特にスマトラのリアウ諸島にある Batam 島に立地が集中している。インドネシア造船工業会の資料によると、主な造船所の立地は、スマトラ島に 41 社、ジャワ島に 23 社、カリマンタン島に 18 社、スラウェジ島に 3 社、パプア・マルク諸島に 3 社となっている。

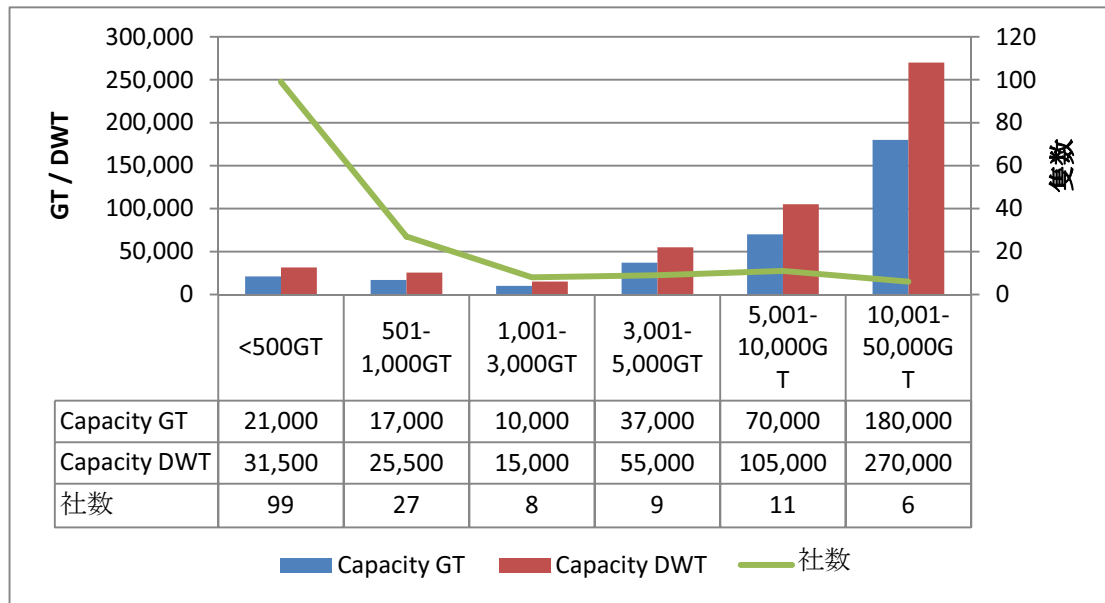
図 3-12 インドネシアの造船業立地図



出典：IPERINDO DIRECTORY 2015-2016

船舶修繕能力は年間 1,200 万 DWT あるが、その稼働率は 80%程度である。一方、新造船の建造能力は年間 90 万 DWT で、稼働率は 60%程度である。インドネシアで最大の建造設備は国営造船所 PT PAL の 15 万 DWT の乾ドックである。しかし、多くの造船所は 500GT 以下の建造能力しかなく、IPERINDO の資料によると、その数は 99 社にのぼり、1 万 GT から 5 万 GT の建造能力のある造船所は 6 社に留まる。修繕でも 500GT 未満の会社が 121 社と最も多く、5 万 GT 以上の修繕能力を持つところは 4 社（うち 1 社が 10 万 GT 超）に留まる。

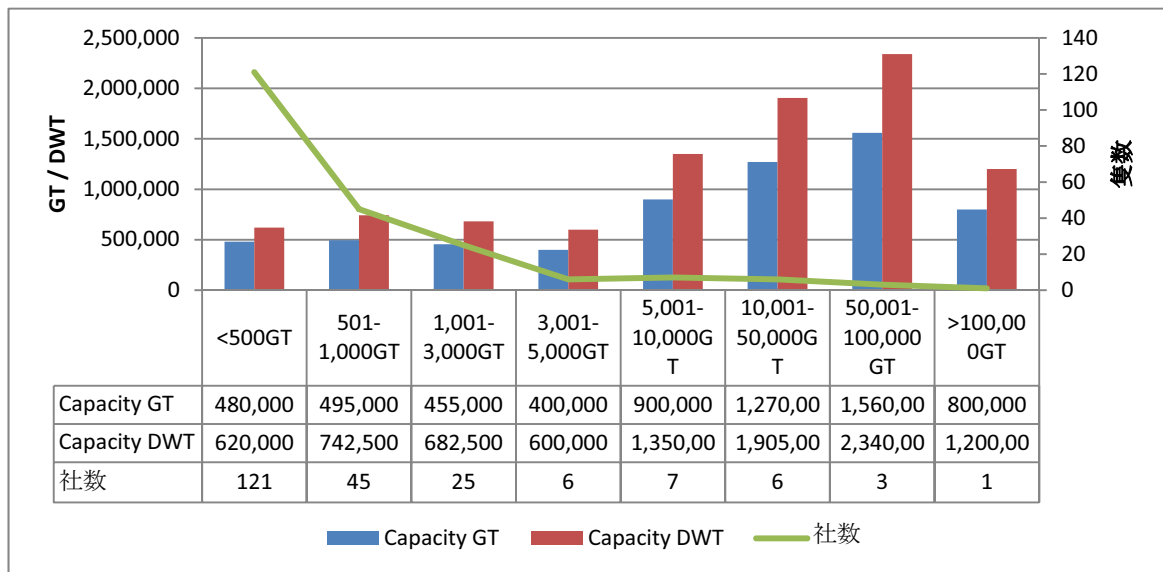
図 3-13 インドネシアの造船所の新造船建造能力



出典：IPERINDO DIRECTORY 2015-2016

なお、2016年9月のIPERINDOへのインタビューによると、1万GT以上の能力の造船所は、PT Pal Indonesia（スラバヤ）、PT Daya Rada Utama（ラモンガン）、PT. Dok & Perkapalan Surabaya（スラバヤ）、PT. Janata Marina Indah（ジャカルタ）およびバタムに3社の7社ということであった。IPERINDO DIRECTORY 2015-2016が発行されてから、1社増えたことになるが、これは最近開業したPT. Daya Radar Utamaのラモンガン造船所と思われる。

図 3-14 インドネシアの造船所の修繕能力



出典：IPERINDO DIRECTORY 2015-2016

インドネシアでは 2005 年のカボタージュ規制導入以降、インドネシア籍船の船隊は大幅に増強された。しかし、増強された船舶の多くは輸入船だったため、造船業の発展にはあまり寄与しなかった。2.4.1 章に記載のとおり 2009 年に造船業振興ロードマップが策定されているが、政権が変わった現在、工業省で新たなロードマップを策定しているところである。

Batam島の造船産業

一方、シンガポールからフェリーで 40 分に立地する Batam 島には多くの外資系造船所が立地し、一大造船集積地を形成している。Batam 造船オフショア工業会 (BSOA) によると、Batam には 122 社の造船所が立地するが、そのうち 7~8 割は外資系である。最も多いのはシンガポール資本の造船所で、全体の半分程度を占める。Batam 島の造船産業が発展の背景には、シンガポール政府が 1985 年の景気後退を受けて国内の産業構造を見直し、造船業の海外移転を進めたことがある。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、近くの 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。Batam に立地すれば、船用機器メーカーなどのサービスセンターやテクニカルセンターが立地するシンガポールに近いこと、サービスを受けやすい、部品が手に入りやすいといったメリットも大きい。2000 年以降は油価の上昇、2005 年のカボタージュ規制の導入、2007 年に Batam 島を含むリアウ州 3 島 (Batam、ビンタン、カリムン 3 島) が経済特区に指定されたことなどをを受け、インドネシア地場企業を含め、さらに進出企業が増加した。

図 3-15 Batam 島主要造船所立地場所



注：□で囲んだ Pandan Bahari Shipyard, Sentek Indonesia は今回の調査の訪問先

出典：シンガポール国立大学東南アジア研究所, February 2017

Batam島の造船所の多く（BSOAによると8割程度）は、対岸のブラン島で陸に囲まれ波が穏やかな島の西側に立地している。

Batam島の造船所の多くはタグやバージの建造から造船業に参入し、中国以外では Batam島が世界最大のタグ・バージ建造集積地となっている。現在ではオフショア支援船、リグ、タンカーなどを建造する造船所もある。付加価値税免除、輸出向け加工用部品の関税免除などの経済特区の利点を活かした輸出向けの造船が多い。一方、インドネシアの商船の船主はジャカルタなどのジャワ島方面に多く、Batamで建造してジャワまでも持っていくと3、4日かかるため、国内船主向けの商船建造は少ない。

順調に伸びてきた Batam島の造船業界だが、ここ数年は世界的な船舶の供給過剰、油価の下落で石油ガス会社が開発予算を削減していることなどから苦境に陥っている。建造を発注した顧客が発注のキャンセルはしないまでも、納入を延期するケースが相次いでいる。BSOAによると、ピーク時（2013年頃）には年間700隻のバージ、200隻のタグボートを Batamで建造していたが、現在はタグボートを年間4～5隻、バージを年間20隻程度、雇人数もピーク時は下請けを含めて25万人程度だったものが、2万人にまで減少した。

民間企業からの需要が激減する中、地場造船所の中には運輸省や海軍から受注しているところもある。しかし、外資系企業は政府調達には参入できないため、多くの外資系造船所はほとんど稼働していないヤードを抱え、大幅な人員削減などで事態の好転を待っている状態である。 Batam島の造船業の現状を調査したシンガポール国立大学東南アジア研究所

（Institute of South East Asian Studies – ISEAS）の Siwage Dharma Negara 研究員は、 Batam島の造船業が苦境から脱するための方策として、政府調達を外資系企業に開放することを挙げているが、BSOAでは、①政府調達の船舶は建造予算が低いこと、②政府の歳入不足で政府調達船が減ることが予想されること、③政府は Batam島を活性化するよりも Batamと同じような造船集積地をインドネシアの他の地域に創設することを希望していること、などから政府調達で Batamの造船業を活性化することは難しいとみている。

3.2.2 建造実績

今回の調査にあたり、インドネシアの造船業の建造実績データを工業省に問い合わせたが、入手できなかった。工業省ではデータを取りまとめていないようである。

IHS フェアプレーのデータによると、2011年～2015年にインドネシアで完工した船舶は表3-17のとおりで、2015年には179隻、総トン数18万3,383トンの船が建造された。ただし、IHS フェアプレーのデータには100GT未満の船は含まれていない。