

1. 基本情報

- (1) 国名：インドネシア共和国
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：西ジャワ州スバン県パティンバン
- (3) 案件名：首都圏東部新港開発計画 (New Port Development Project in Eastern Metropolitan Area)
- (4) 事業の要約：本事業は、ジャカルタ首都圏東部パティンバンに新港（コンテナターミナル、カーターミナル等）を建設することにより、首都圏の物流機能強化を図り、もって同国の投資環境改善を通じた更なる経済成長に寄与するもの。

2. 事業の背景と必要性

- (1) 当該国における港湾セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け
インドネシア共和国は、近年の急激な経済成長に伴い港湾の取扱貨物量が急増している。首都圏唯一の国際港湾であるタンジュンプリオク港（以下「現港」という。）の年間コンテナ取扱量は2009年3.8百万TEUから2014年には6.59百万TEUと5年間で1.7倍増加、現取扱能力（8.2百万TEU）の限界に達しようとしている。

首都圏港湾の取扱容量不足を補うため、現港の沖合（北カリバル）に新規コンテナ・ターミナル（4.5百万TEU）建設が開始されているが、2020年以降は再び容量不足が予測される。また、ジャカルタ首都圏の道路は、慢性的な渋滞となっており、自動車産業等、本邦企業が多く集積する首都圏東部の西ジャワ州カラワン県から首都中心部に位置する現港へのアクセスの悪さが問題となっている。

JICAによる技術協力の下、同国政府は2012年に運輸省港湾マスタープランを策定、首都圏物流環境の根本的改善に向け、首都圏東部に新港開発を提言した。これに基づき、2012年1月以降、JICAの協力準備調査により、西ジャワ州カラワン県に新港を建設する「チラマヤ新港整備事業」の調査を進めてきたが、2015年4月、同国政府は、沖合の石油ガス施設と船舶航行の安全性に懸念が有る等の理由で、港湾候補地を一旦白紙化、その後、同国政府運輸省が代替地検討調査を実施、2016年2月に日本政府に対し、新港候補地を西ジャワ州スバン県パティンバン地区とし、円借款支援を期待する旨の意向伝達があった。

同国政府は、中期国家開発計画（2015-19年）において、経済成長を促進するインフラ整備を国家開発の優先事項とし、また、ジョコ現政権は「海洋国家構想」を掲げ、港湾整備によるコネクティビティ強化・輸送インフラ拡充を重視、本事業はこれら政府重点政策に基づくものである。

- (2) 港湾セクターに対する我が国の協力方針等と本事業の位置付け

我が国政府の対インドネシア共和国国別援助方針（2012年4月）では、「更なる経済成長への支援」を重点分野の一つとして定め、対インドネシア共和国 JICA 国別分析ペーパー（2012年3月）でも、ジャカルタ首都圏を中心としたインフ

ラ整備支援を行うこととしている。また、首都圏新港は、2012年10月に日尼両国政府で承認された「ジャカルタ首都圏投資促進特別地域（MPA）」構想の後継として、2015年3月の安倍首相・ジョコ大統領首脳会談で合意された枠組み「日インドネシア投資・輸出促進イニシアティブ」（PROMOSI）で重要案件として位置付けられている。

なお、港湾セクターに対する我が国及び JICA の援助実績のうち、本件に関する主なものは以下のとおり。

- ・「ジャカルタ大首都圏港湾物流改善計画策定プロジェクト」（2012年3月終了）
- ・「チラマヤ新港開発事業準備調査」（2012年1月～2016年3月終了予定）
- ・「港湾開発政策アドバイザー」（2015年5月～派遣中）

（3）他の援助機関の対応

世界銀行：港通貨物取扱効率化支援（技術支援）

イスラム開発銀行：ブラウン港（メダン）拡張支援 等

（4）本事業を実施する意義：首都圏港湾の取扱能力拡充による物流改善は急務であり、本事業は、同国の開発課題に合致し、開発政策においても優先度が高く、我が国及び JICA の援助方針とも合致することから、JICA が本事業の実施を支援する意義は高い。

3. 事業概要

（1）事業概要

- ① 事業の目的：本事業は、ジャカルタ首都圏東部パティンバンに新港（コンテナターミナル、カーターミナル等）を建設することにより、首都圏の物流機能強化を図り、もって同国の投資環境改善を通じた更なる経済成長に寄与するもの。
- ② 事業内容（詳細は協力準備調査にて確認）
 - ア）港湾建設（今次対象案 1.8 百万 TEU、最終構想 7.5 百万 TEU）：浚渫、防波堤、護岸、埋立・地盤改良、港湾内アクセス道路及び橋梁等（国際競争入札）
 - イ）既存アクセス道路改良及び新規道路建設（実施体制、借款対象の是非も含め、詳細は協力準備調査にて確認）
 - ウ）コンサルティング・サービス（詳細設計、施工監理等）（ショートリスト方式）
- ③ 他の JICA 事業との関係：本事業の迅速な調査実施のため、港湾開発政策アドバイザーがパティンバン地区の地形等自然条件データを収集。また、同国政府の要請に基づき、協力準備調査結果も踏まえ、有償勘定技術支援による詳細設計を行う可能性がある（その場合は、前述 3.（1）②ウ）から詳細設計を削除）

（2）事業実施体制

- ① 借入人：インドネシア共和国 (Republic of Indonesia) 事業実施機関／実施体制
- ② 事業実施機関／実施体制：運輸省海運総局 (Directorate General of Sea Transportation, Ministry of Transportation)
- ③ 他機関との連携・役割分担：特になし。
- ④ 運営／維持管理体制：港湾施設は運輸省が所有・管理予定。また、運営は、今後選定される港湾オペレーター（尼・日の民間企業）により実施される予定であり、その選定方法は、協力準備調査を踏まえ、今後両国政府間で協議・決

定される予定。

(3) 環境社会配慮

① カテゴリ分類 ■A □B □C □FI

② カテゴリ分類の根拠：本事業は、「国際協力機構 環境配慮ガイドライン」(2010年4月公布)に掲げる港湾・道路セクター、影響を及ぼしやすい特性及び影響を受けやすい地域に該当するため。

(4) 横断的事項：協力準備調査にて詳細確認。

(5) ジェンダー分類：ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件

(6) その他特記事項：同国は、本事業の迅速な実施のための工期短縮等において優位性を持つ我が国の浚渫、埋立・地盤改良等の施工技術活用を求めており、本邦技術活用条件(STEP)の下での供与を予定している。

4. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

フィリピン共和国「バタンガス港開発事業」の事後評価等では、ターミナル稼働率の維持や貨物取扱量の確保のため、後背地における中長期的な産業構造の見通しや荷主の要望、海運会社の動きなどを考慮すべきとの教訓を得ている。右教訓を踏まえ、本事業においては、先行実施した「チラマヤ新港開発事業準備調査」の結果も踏まえつつ、需要や現港との棲み分けや役割分担、貨物配分、後背地の産業開発計画等を包括的に整理し、事業計画の検証を行う予定である。

また、同国「ドマイ港開発事業(II)」の事後評価等では、新港事業において、アクセス道路との一体整備の重要性が教訓として記されている。右事業においては港湾開発事業にアクセス道路を含まず、新港開港後も劣悪な道路状況の中での運営を余儀なくされたため、物流改善効果が限定的であった旨が指摘されている。右教訓を踏まえ、本事業においては、調査段階から既存の道路改良及び新規アクセス道路建設につき検討し、新港開港時の事業効果の適切な発現を目指す。

以 上

[別添資料] 地図

首都圏東部新港開発事業 地図



※ 首都圏東部工業団地(日本企業の工場が集積)から港湾への距離

工業団地 ~ タンジュンプリオク港(既存港) 約 70km

工業団地 ~ パティンバン 約 70km