

# スマラン港開発事業

## インドネシア

### ■事業概要

	借款契約締結日	借款金額
スマラン港開発事業	1981年3月	173億円

1万3千の島々から構成されているインドネシアには約300にも及ぶ港湾がありますが、スマラン港はその中でも有数の港湾であり、特に中部ジャワ州の主要貿易港として重要な役割を担っています。しかしながら、スマラン港では運河などから流れ込む砂が堆積し、貿易港としての機能の著しい低下が余儀なくされていました。このような状況のもとで、この事業では、スマラン港の機能回復及び拡充を図ることによって、1万トン級の船舶の接岸荷役を可能とし、埠頭での貨物取扱能力を85万トン/年から141万トン/年に引き上げ、荷役効率の向上、それに伴う船舶在港日数の短縮、取扱貨物量の増加を図り、中部ジャワ州の経済発展に寄与することを目的とし、具体的には総延長約5kmの防波堤及び港湾施設（埠頭を含む）の建設、総面積約80万㎡（泊地及び航路）の浚渫等を行いました。

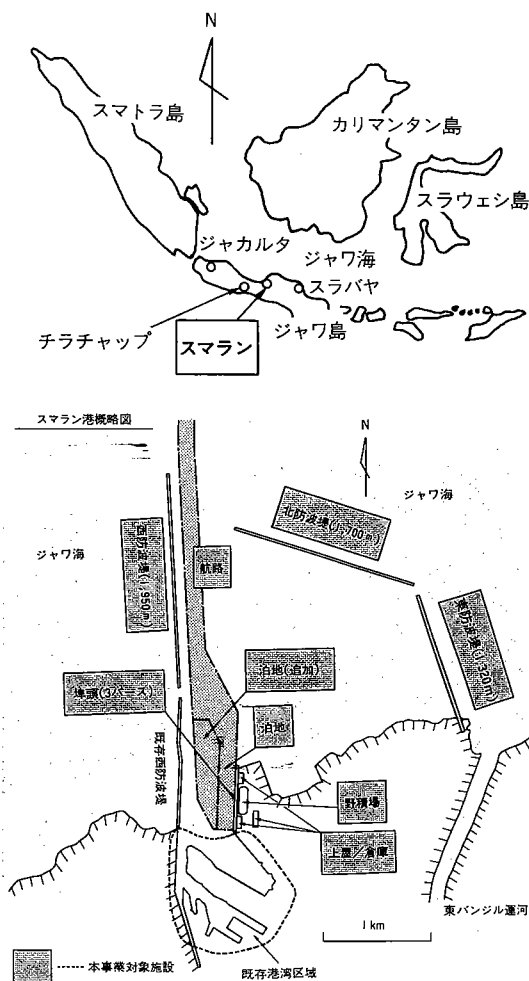
### ■事業実施に係わる評価

本事業の実施機関は、インドネシアにおける港湾の整備、運営を統括している運輸省海運総局ですが、実質的には港湾管理局の管轄下にあるスマラン港事務所が中心となって実施されました。当初のスコープについては計画通りに実施されましたが、防波堤の長さを若干見直したり、また泊地の浚渫面積を増加させる等のスコープの追加がされています。泊地については、当初、接岸船舶用に埠頭脇の29万㎡だけを浚渫する計画でしたが、

接岸荷役が可能な量を超える部分については、従来通り舳荷役（小型船によって沖合に停泊している船舶に貨物を運搬する方法）を行なう必要性が見込まれたため、その舳荷役を安全かつ効率的に行えるように、防波堤に囲まれた水域に舳荷役用の泊地を設けることになりました。このため浚渫面積は約15万㎡程増加しました。

### ■完成後の運用に係わる評価

スマラン港の運営維持管理はスマラン港事務所



が中心となって行われていますが、大蔵省管轄の税関職員、また浚渫局職員等も含めると総勢約1,400人位の人員によって運営されています。

本事業によって完成された諸施設の維持管理状況は良好であり、事業実施以前には大きな問題であった砂の堆積も、防波堤の完成後はほとんど見られなくなっています。当初は、本事業の完成以降もかなりの維持浚渫が必要であると考えられていましたが、実際にはほとんど不要の状況となっており、事業完成以降は1988年から1989年にかけて1度実施されただけとなっています。但し、スマラン港の既存施設の維持管理については、港湾区域の一部に高潮位時の冠水が生じているために、スマラン港事務所及び関係当局において早急に対策を講じることが望まれます。

スマラン港の年間取扱貨物量は1979年の89万トンから、本事業完成後の1986年には160万トン、更に1989年には290万トンと順調に増加していま

す。一方、寄港船舶の在港状況について見ると、海外貿易船舶については1985年において、平均在港時間が1隻当たり139時間(5.8日)、この内待機時間が約53時間(2.2日)であったのに対し、本事業が完成した1986年には、それぞれ59時間(2.4日)、11時間(0.4日)と著しく短縮されており、1989年にはこれが更にそれぞれ41時間、2時間と一段と改善されています。また、国内船舶についても、同様に著しい改善傾向が見られています。

なお、本借款の供与後にも1987年には防波堤の機能回復と安定性強化を目的に、更に1991年にはコンテナ貨物取扱量の増加に対応するため、コンテナ用埠頭及び処理施設整備を目的に借款契約がそれぞれ結ばれ、継続的な支援がなされています。

▼完成した防波堤



## スマラン港拡張

### ■事業効果

スマラン港における取扱貨物量は、前述のように順調に伸びており、更に寄港船舶の1隻当たり在港時間も船舶の大型化の進行によく対応し、事業実施前に比べて3分の1以下に短縮されました。これらの指標はいずれも、本事業が十分な効果を

上げていることを示しています。また、本事業の実施は、他港を使用せざるを得ないことによる内陸輸送コスト増加の回避にも相応の寄与をしていると思われます。このようなことから、本事業は中部ジャワ州の経済発展に大きく貢献しているものと考えられます。

(評価時期：1990年12月)



▲スマラン港に接岸している船舶  
浚渫が行われたことによって、大型船の接岸荷役が可能となりました。