

# 国際バルク戦略港湾（穀物）について

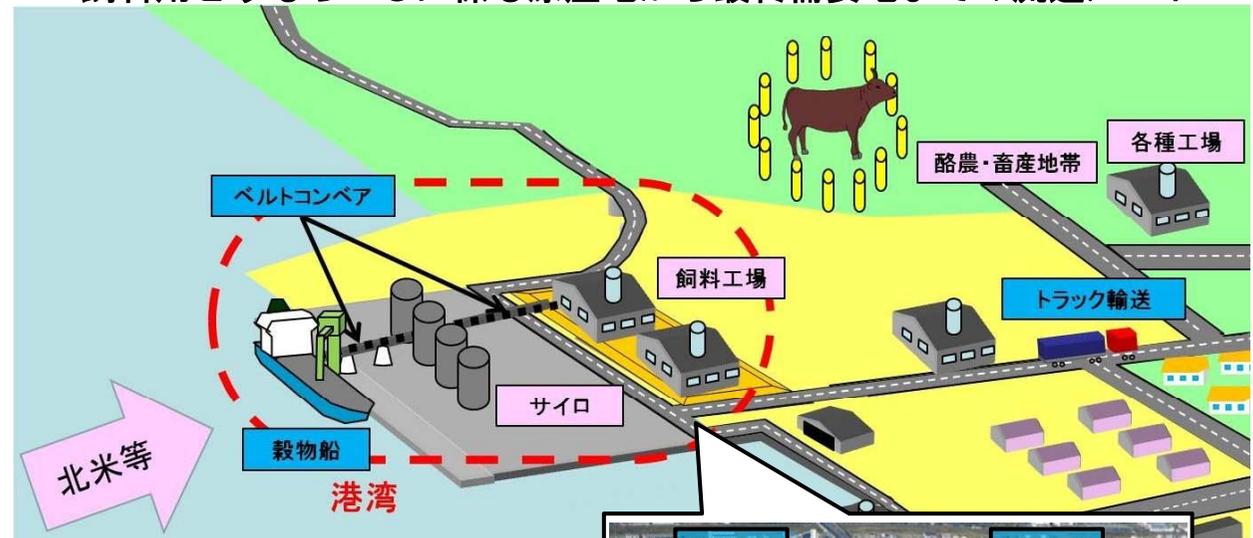
平成24年3月12日  
国土交通省 港湾局

# 輸入とうもろこしの流通経路

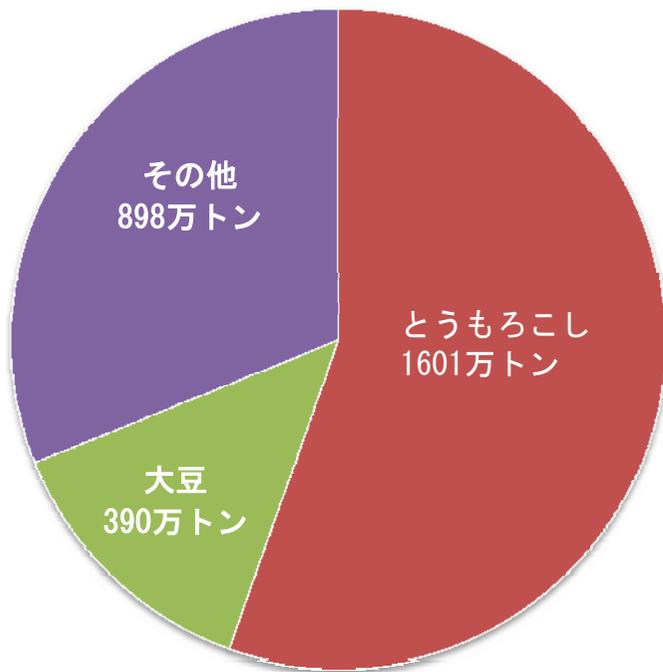
- とうもろこしは日本の穀物輸入量の約6割を占めており、その65%が飼料用に、20%がコーンスターチ用に、残りが食用に使用されている※。
- 輸入されたとうもろこしは、港湾背後に立地するサイロに一時保管された後、飼料工場等で加工され畜産農家等の最終需要者に届けられる。

※日本スターチ・糖化工業会HPより

飼料用とうもろこしに係る原産地から最終需要地までの流通ルート



穀物輸入品目の内訳  
(穀物輸入量 2889万トン)



出典: 港湾統計年報(2009)

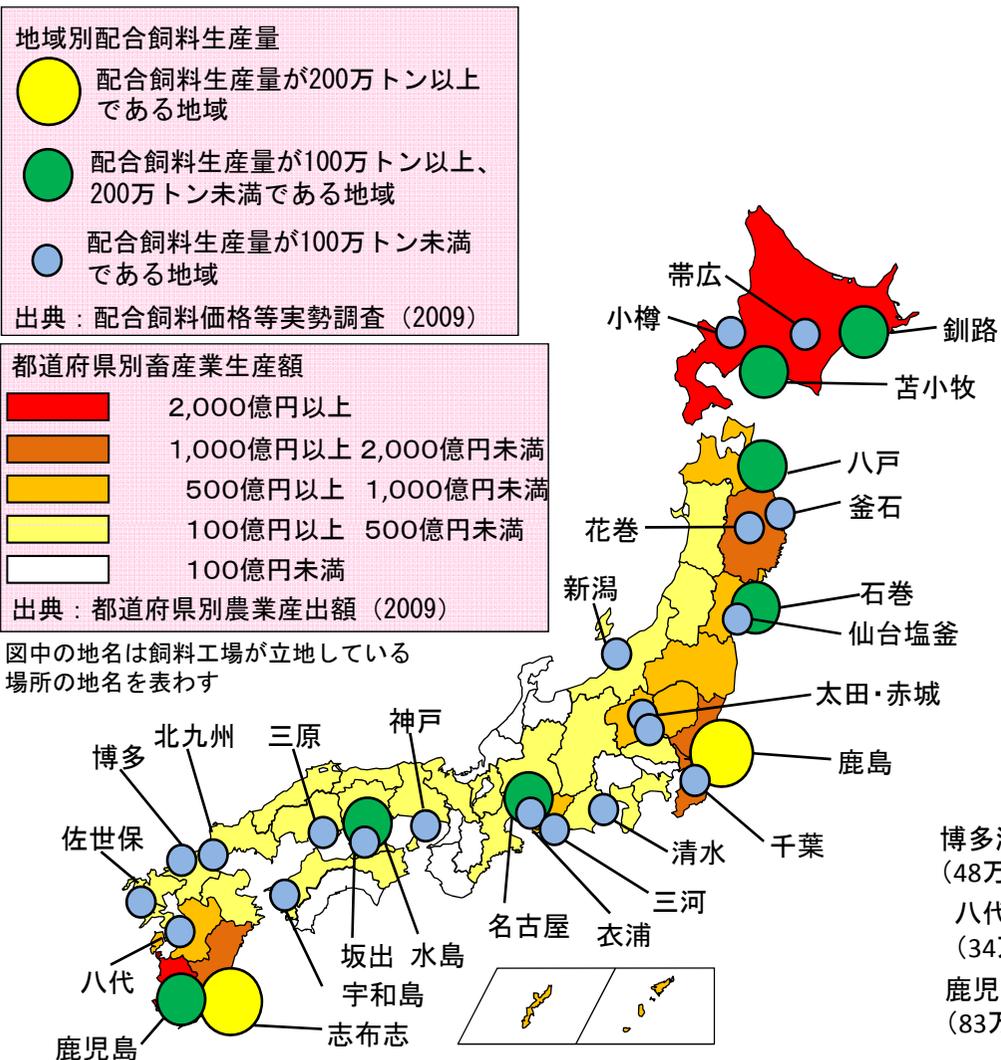


釧路港西港区第2埠頭地区

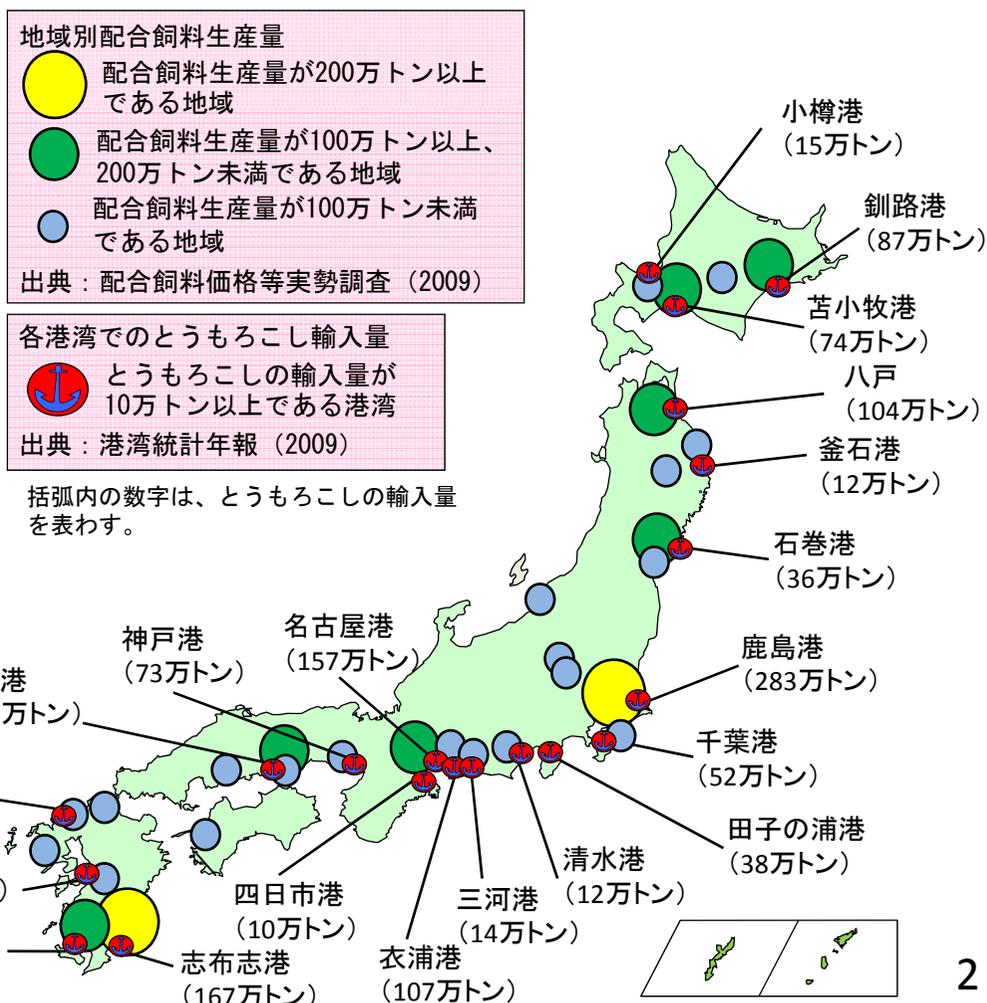
# ともろこし輸入港湾の周辺における飼料工場の立地状況

○畜産業が盛んな地域の近傍に多くの飼料工場が立地している。  
 ○飼料用ともろこしは北米等からの輸入に依存しており、港湾の周辺に飼料工場が集積している。

## 都道府県別の畜産業規模と地域別の配合飼料生産量



## 港湾におけるともろこし輸入量と地域別の配合飼料生産量



# 国際バルク戦略港湾（穀物）の概要

## 目標

- 2015年まで 現在主力となっている輸送船舶（パナマックス船（岸壁水深：14m程度））の満載での入港に対応。
- 2020年まで パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶（ポストパナマックス船（岸壁水深：17m程度））の満載での入港に対応。

平成23年5月に国際バルク戦略港湾を選定

## 鹿島港、志布志港、名古屋港、水島港、釧路港

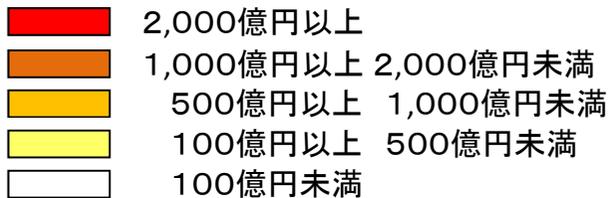
なお、「清水港・田子の浦港」に関しては、次世代大型船舶について、名古屋港をファーストポートとし、これと連携しつつ対応を図ることとする。

### <凡例>

-  国際バルク戦略港湾 ※1
-  とうもろこし輸入量が10万トン以上の港湾

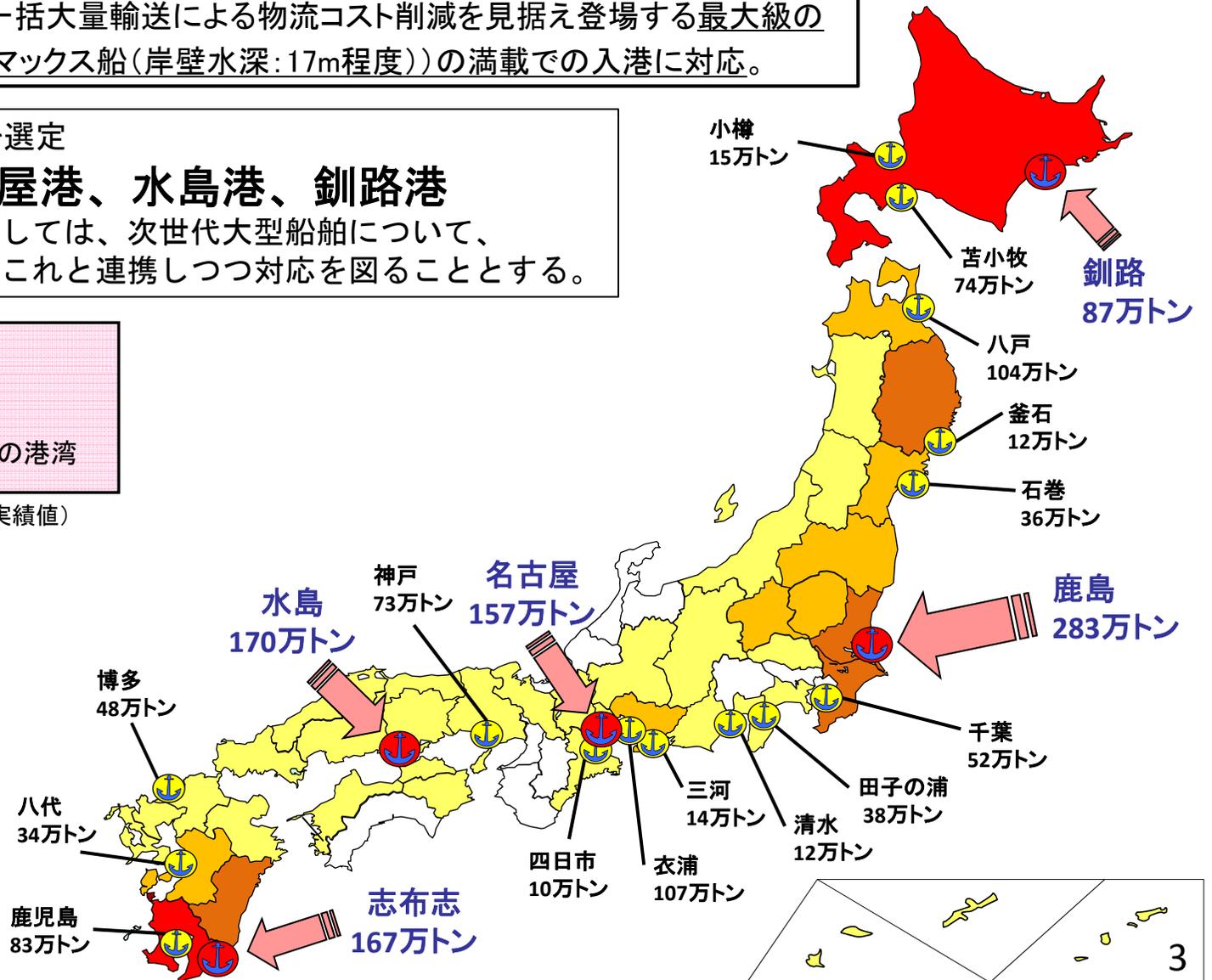
※1 右図の貨物量はとうもろこしの輸入量（2009年実績値）  
（コンテナ貨物は除く）  
出典：「港湾統計（年報）2009」

都道府県別畜産業生産額（2009年）



出典：都道府県別農業産出額（H21）

国土交通省港湾局作成



# 今後のともろこし輸入の効率化について

- 国際バルク戦略港湾においては、-16~17m程度の岸壁に増深し、他港湾との連携により穀物輸送の効率化を図っていく。
- 国際バルク戦略港湾以外の港湾の中には、バース水深が12m程度でパナマックス船が満載で入港できない港湾が存在しており、減載入港等による隘路の状況、国際バルク戦略港湾との連携、航路の物理的制約等を踏まえて-14m岸壁への増深を検討していく。

ともろこし輸入港湾におけるバースの最大水深  
(2009年実績においてともろこし輸入量が10万トン以上の港湾)

水深	公共バース	専用バース
-17m		
-16m	釧路 (H23.11改訂)	
-15m		
-14m	石巻、八代	水島、苫小牧、 釜石、鹿児島
-13m	小樽	鹿島、志布志、八戸
-12m	田子の浦、清水 四日市、博多	名古屋、千葉、三河、 衣浦、神戸

水深については港湾計画上の値を記載

青字は国際バルク戦略港湾

※1 名古屋港、清水港については、今回計画の増深を反映していない。

※2 田子の浦港、三河港、衣浦港：航路の物理的制約により増深できない。