



九州・沖縄管区における港湾後背地の
マーケットポテンシャルと港湾の利活用

亀山 嘉大

Working Paper Series Vol.FY2020-01

2020年8月

このWorking Paper の内容は著者によるものであり、必ずしも本センターの見解を反映したものではない。なお、一部といえども無断で引用、再録されてはならない。

佐賀大学経済学部
地域経済研究センター

〒840-8502 佐賀市本庄町1番地

Market Potential of Port-hinterland and Port Utilization in the Kyushu / Okinawa region

Kameyama Yoshihiro*
Faculty of Economics, Saga University

Abstract

In this paper, we analyzed the effects of industrial agglomeration and urban functions in the port-hinterland on the utilization of the port using for logistics and passengers. The analysis targets are 14 ports where cruise ships are calling more ports in the Kyushu / Okinawa region during the eight/nine years from 2011 to 2018/19. At the time of analysis, the effect of industrial agglomeration was calculated by the market potential (MP) defined by "the size of regional demand obtained by discounting the shipment value of manufactured goods of individual companies by transportation cost". From the estimation results, it was shown that MP and the management balance (investment scale) of port facilities contributes to logistics in the import. It was also shown that the number of cruise ship called has a negative relationship with MP and port congestion (Density).

Key Words: Port-hinterland, Market Potential, Cruise Ship, Logistics, Passengers

* Faculty of Economics, Saga University, 1 Honjo-machi, Saga, 840-8502, Japan
E-mail: kameyama@cc.saga-u.ac.jp

九州・沖縄管区における港湾後背地のマーケットポテンシャルと港湾の利活用[¶]

亀山 嘉大*

要旨

本稿では、2011～18/19年の8/9年間において九州・沖縄管区でクルーズ船の寄港が増えている14港湾を分析対象として、後背地の産業集積や都市の機能や役割の変容と港湾の利活用（物流や旅客）の関係を固定効果モデルで分析した。その際、産業集積の効果を「個々の企業の製造品出荷額を輸送費で割り引き産業別に集計した地域需要の大きさ」で定義したマーケットポテンシャル（MP）によって算出した上で、MPや都市規模（機能）が港湾の利活用（物流と旅客）とどのような関係にあるのかを分析した。推定結果から、物流の輸入において、MPや港湾施設の経営収支（投資規模）が物流に寄与していることを示した。クルーズ船の寄港回数はMPや港湾混雑度（Density）と負の関係にあることを示した。

キーワード：港湾後背地、マーケットポテンシャル（MP）、クルーズ船、物流、旅客

[¶] 本稿に残る誤りは全て筆者の責任である。

* kameyama@cc.saga-u.ac.jp