

有識者意見の概要及び意見に対する対応

1. 調査研究課題名 北部九州地域における国際物流のあり方に関する研究	
2. 有識者意見の概要及び対応 有識者（岡山大学経済学部助教授 津守 貴之 氏）	
意見の概要	意見に対する対応
<p>1. 北部九州の貿易動向の検討をする際に、金額ベースで行っていることの妥当性 物流がメイン・テーマなのでフレイト・トン・ベースでの分析を主として、金額ベースでの分析は補完的に使うべきではないでしょうか。そうしないと物流の拠点性を確保しようとする場合、ターゲットとすべき産業を見間違ふことになりかねません。</p> <p>2. 博多港の基幹航路の存在はもう少し強調してもよいのではないのでしょうか。特に10ページにその旨、記載すべきであると思います。</p> <p>3. 「東アジアのトランシップハブ」という表現は無理があるのではないのでしょうか。日本の港湾は全て東アジアあるいは北東アジアのトランシップハブたりえないというのが業界の常識になっています。北部九州港湾が地理的優位性があると言っても、背後地の貨物量や物流機能の集積度から言って横浜、東京、名古屋、神戸等と比べるとはるかに劣る状況において東アジアのトランシップハブにはなりえないと思います。そうではなくて国内ハブ機能の充実とそれによる国土利用の効率化という論点に切り替えた方が現実的です。ちなみに私が提出する論文の論点の1つはそれです。</p> <p>その他に博多港クロス・サービス等についても若干、異論がありますが、これらは私の論文の中で言及していますので、そこをご参照下さい。</p>	<p>1. 県別の輸出入貨物量は統計として現段階では整備されていないため、金額ベースでの分析で代替しています。港別の輸出入貨物量による分析も検討しましたが、北部九州港湾の背後地は必ずしも北部九州地域の産業とは限らないため、ここでは港別のデータを利用していません。</p> <p>2. ご指摘を踏まえ、記述を追加します。</p> <p>3. 第3章は、長期的視点から見た北部九州港湾の可能性の一つとして、「東アジアのトランシップハブ」となるポテンシャルを検討したものです。ここでの検討に対してはご指摘のような見解も当然あると思われませんが、本調査研究の目的は将来展望を探ることにありますので、ご理解いただけますと幸いです。なお、先生に寄稿いただく論文は報告書に掲載しますので、最終的にはご指摘のような見方も含めた形でまとめることとなります。</p>