

## 北海道と本州を結ぶ海上輸送の最近の動向

### （貨物輸送）

1. 北海道・本州間の物流は、海に隔てられているため、海上輸送、JR貨物、航空輸送が重要な役割を果たしている。なかでも、海上輸送のウエイトが最も大きく、フェリー、RORO船等は、東北～関西を中心に全国各地と北海道の港（苫小牧、函館、釧路、小樽等）を結んでいる。北海道・本州間の海上輸送の特徴としては、季節による貨物量の変動が大きい点、また、農産物等の出荷が増加する夏～秋を除き、北海道への移入が移出を上回っている点があげられる。
2. 陸上輸送に大きな影響を与えているトラックドライバー不足と労働時間規制は、次の①～③の面で、北海道・本州間の海上輸送の利用航路や輸送貨物量に影響を及ぼしている。
  - ① 港からのドライバーの運転距離を最短化できるような海上輸送ルートを選択
  - ② RORO船やフェリーにヘッドレスシャーシ等に乗せて運ぶ、トラックの無人化
  - ③ 運航時間がドライバーの休息时间として適切なフェリー航路の選択
3. 船の代替建造が進んでおり、これによって燃費の向上とともに、船の大型化が徐々に進んでいる。北海道の貨物は季節変動が大きく、特に貨物が集中する秋は、すべての輸送機関がフル稼働で北海道・本州間の輸送に対応しており、船腹が不足するピーク時への対応という面からは、船の大型化は荷主に対するサービス向上につながる。ただし、船腹の拡大は、ピーク時以外の船腹の余剰をもたらすため、船の大型化が中長期的に、航路や便数の削減を通じたサービス低下につながる懸念もあり、北海道の産業、消費者の視点も重視しつつ、海上輸送のあり方や他の輸送機関との役割分担を考えていく必要がある。

### （旅客輸送）

4. 旅客輸送においては、航空のウエイトが大きく、貨物輸送の場合と比して、海上輸送の役割は限られたものとなっているが、JRとともに、海に隔てられた北海道・本州間の、旅客の、数少ない輸送手段のひとつである。また、北海道におけるクルーズ客船の寄港が限られるなか、毎日運航されるフェリーは、小樽、函館、苫小牧各港に「にぎわい」をもたらす貴重な輸送手段となっている。
5. LCCの利用機会の増大等により、価格志向の強い旅行者にアピールすることは難しいため、「船旅を楽しむ」という面が従来以上に重要となっている。また、北海道への旅客は夏に集中するため、他の季節の旅行客をいかに増やすかも引き続き課題である。フェリー各社とも様々な取組を行ってきており、旅客数は近年、全体としては横這いを維持しているが、今後は、航空では満たされない旅のニーズをさらに的確にとらえることで、北海道・本州間の旅客を増やしていくことが期待される。

### （お問い合わせ先）

- 株式会社日本政策投資銀行 北海道支店 企画調査課  
〒060-0003 北海道札幌市中央区北3条西4丁目1番地 日本生命札幌ビル4階 Tel：011-241-4117
- 株式会社日本経済研究所 ソリューション本部  
〒100-0004 東京都千代田区大手町2丁目2番1号 新大手町ビル3階 Tel：03-6214-4640

## 1. 貨物輸送について

- 北海道・本州間の物流は、海に隔てられているため、トラックによる陸上輸送に替わって、海上輸送、JR貨物、航空輸送が重要な役割を果たしている。そのなかでも、海上輸送のウエイトが最も大きく、北海道・本州間の物流に果たす役割は極めて大きい（図表1-1）。
- 北海道・本州間の物流は、中期的なトレンドとしては減少傾向。各機関とも輸送量が減少してきている（図表1-2）。

（図表1-1）道内・道外間機関別輸送量シェア（平成23年度）

	JR	内航海運	フェリー	航空	合計
シェア（%）	8.1	80.0	11.4	0.4	100.0

出所：国土交通省北海道運輸局「数字でみる北海道の運輸 平成25年版」

（図表1-2）道内・道外間機関別輸送量の推移

（単位：千トン）

	J R	内航海運*	フェリー	航 空	合 計
平成18年度	4,846	52,415	7,082	259	64,602
平成20年度	4,951	48,011	6,329	291	59,582
平成23年度	4,488	44,080	6,277	245	55,090
伸び率（H23←H20）	-9.4%	-8.2%	-0.8%	-15.8%	-7.5%
伸び率（H23←H18）	-7.4%	-15.9%	-11.4%	-5.4%	-14.7%

\*内航海運は暦年の数値で、単位は千フレート・トン

出所：国土交通省北海道運輸局「数字でみる北海道の運輸 平成25年版」より日本経済研究所作成

- 北海道のフェリー、RORO船、コンテナ船は東北～関西を中心に全国各地と北海道の港（苫小牧、函館、釧路、小樽等）を結んでいる（図表1-3）。
- 海上輸送のなかでは、バルク貨物を除くと、フェリー、RORO船のシェアが高い。一方で、外資で中心的な役割を果たしているコンテナ船のウエイトは小さい\*。フェリーは、直行便を毎日運航するケースが多いのに対して、RORO船は、毎日運航のほか、週一便で、多くの港に寄港するケースも多い（図表1-4）。  
\* 苫小牧港における取扱量（平成24年11月1カ月間、平成24年度ユニットロード貨物流動調査）は、RORO船の約63万トンに対して、コンテナ船は約2万トンとなっている。
- 航路数、便数は近年ほぼ横ばいだが、トレーラー化の影響でコンテナ船からRORO船へのシフトが一部見られる。

（図表1-3）北海道の内航定期航路

	港の特徴	定期航路船種（総便数/週、行き先港）		
函館	有人トラックのみ。中型フェリーの便数多い	フェリー（126、青森、大間）		
苫小牧	すべての船種が発着、航路・便数とも多い	フェリー（64、大洗、八戸、仙台、名古屋、新潟、敦賀、秋田）	RORO船（41、八戸、常陸那珂、東京、川崎、仙台、名古屋、敦賀、大阪等）	コンテナ船（4、横浜、八戸、仙台、東京、大阪等）
釧路			RORO船（12、日立、東京、名古屋、大阪、高松等）	コンテナ船（1、東京、大阪、高松）
小樽		フェリー（13、舞鶴、新潟）		

出所：海上定期便の会「海上定期便ガイド 2014年版」等より日本経済研究所作成

（図表1-4）北海道・本州各地域間の航路別便数

	フェリー	RORO船		コンテナ船
相手港所在地	便/日	便/日	便/週	便/週
東北	24.5		10.5	2
関東	2	4	8.5	4
上越・北陸	3	1		
東海	0.5		8.5	
近畿	1		2	1
四国			1	1
合計	31	5	30.5	8

- （便数計算に関して）
- 1 複数地域に寄港する場合には其々の地域にカウント
  - 2 ROROコンテナ船「ひまわり2」は両方の船種にカウント
  - 3 2日に1便の場合には、0.5便/日とカウント

出所：海上定期便の会「海上定期便ガイド 2014年版」より日本経済研究所作成

- 北海道は、農産物の出荷が増加する夏～秋を除き、移入が移出を上回っている。図表1-5で、農水産品の多い秋と閑散期の冬の2回、運航事業者に対して実施されたアンケート調査（平成22年度）結果が示されており、フェリー貨物について、出荷のピークの10月は、移出貨物における農水産品の割合が約4割占めていること、また、閑散期の1月は、空車のウエイトが高まっていることがわかる。

（図表1-5）北海道・本州間フェリー品目別移出貨物構成

（単位：％）

	10月調査	1月調査
農水産品	36	23
軽工業品	22	27
雑工業品	16	17
空車	8	13
特殊品	7	7
金属機械工業品	6	7
林産品	4	5
その他	1	1

出所：国土交通省北海道開発局第55回（平成23年度）北海道開発技術研究発表会「北海道における内貿ユニットロード貨物を取り巻く動向」（大西文雄、三岡照之、川俣満著）の図表データより作成

### （トピック）フェリーとRORO船

フェリー、RORO船ともに、ロールオン・ロールオフ荷役（水平移動）でコンテナよりも迅速な荷役が可能。複合一貫輸送における役割は似通っているが、以下のような相違点がある。

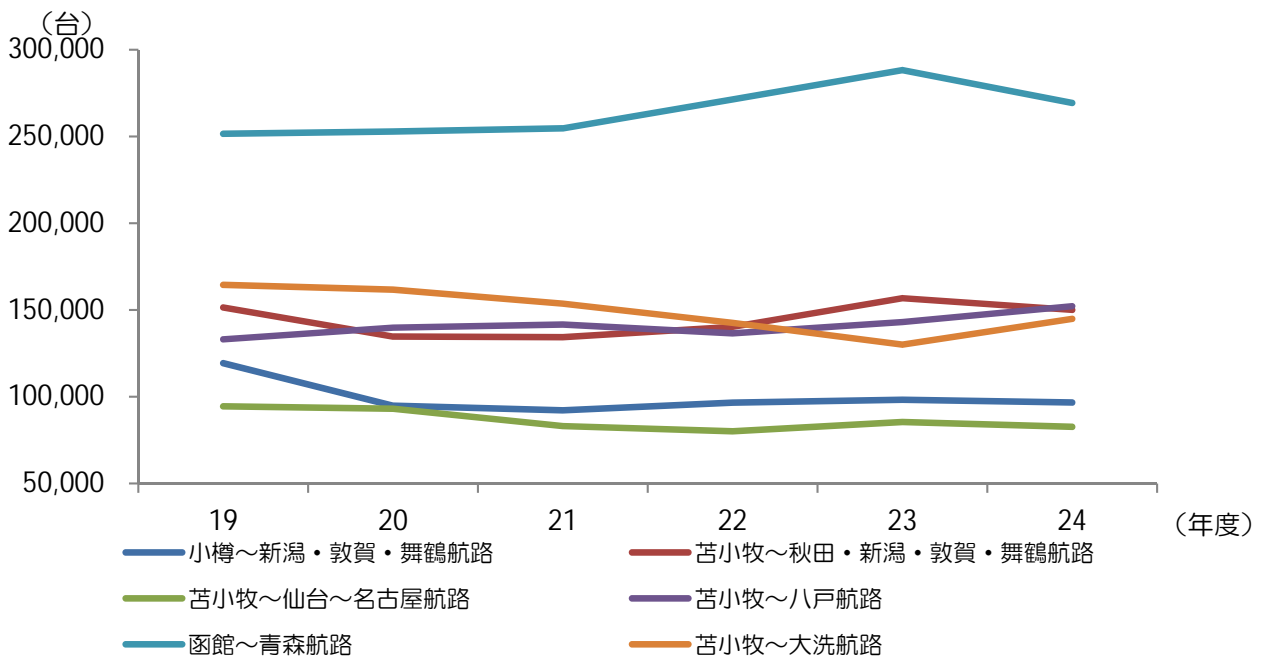
（図表1-6）

	フェリー	RORO船
運航頻度	・ デイリー定時運航が原則	・ 週1便が多いが、デイリー運航も多くなっている。
貨物の特徴	・ 急ぎ/定時性重視の貨物、小口貨物 ・ 有人・無人トラック/シャーシ	・ 特定荷主の貨物が多い ・ シャーシ中心（無人）
スピード	20ノット～30ノット	20ノット前後
その他	・ ドライバーが乗船し、直接トラックの出し入れを行うことができる。 ・ 専用ふ頭（フェリー・ターミナル）	・ 定員12名で、貨物運送専用。 ・ 専門業者が荷役を行う。

出所：物流業者からのヒアリング等より日本経済研究所作成

・北海道・本州間の海上輸送の貨物量は全体としては減少傾向だが、航路や船種によってばらつきが見られるほか、東日本大震災後の復興需要でトレンドが捉えにくくなっている（図表1-7、図表1-8）。後述するように(p8)、足元ではドライバー不足もかなり航路選択に影響を与えつつある。

（図表1-7） 航路別フェリーのトラック航送台数の推移



出所：国土交通省北海道運輸局「数字でみる北海道の運輸 平成25年版」

（図表1-8） RORO船・コンテナ船の航路別輸送量\*

（単位：千トン/月間）

	平成19年11月調査	平成24年11月調査
名古屋港—苫小牧港	71	217
東京港—苫小牧港	112	139
敦賀港—苫小牧港	122	93
東京港—釧路港	57	79
茨城（常陸那珂）港—苫小牧港	121	59

\*平成19年は任意の連続2航海、平成24年は任意の4航海を対象として各事業者より得られた回答から、国土交通省にて月間値を推計している。5年に1回の調査

出所：国土交通省港湾局「平成19年度 内貿ユニットロード貨物流動調査」及び「平成24年度 ユニットロード貨物流動調査」

- ・輸送品目としては、北海道からの移出は、農水産品のほか、紙などの軽工業品等が多く、北海道への移入は、雑工業品など、日常の消費財が中心と考えられる（図表1-9、1-10）。また、輸送量の多い名古屋・苫小牧間は商品車や自動車部品の輸送が多く、苫小牧・東京間は紙が多いなど航路による特徴も見られる。

（図表1-9）北海道・本州間フェリー品目別移出入貨物構成  
（平成22年度10月調査）

	例示*	移出	移入
農水産品	野菜・果物、水産品等	36%	9%
軽工業品	紙・パルプ、砂糖等	22%	17%
雑工業品	衣服、家具装備品、文房具等	16%	29%
特殊品	古紙、郵便物、小口混載貨物等	7%	21%
金属機械工業品	完成自動車、自動車部品等	6%	9%
その他 （含空車）	化学工業品等	13%	15%
合計		100%	100%

移出入データ出所：国土交通省北海道開発局第55回（平成23年度）北海道開発技術研究発表会「北海道における内貿ユニットロード貨物を取り巻く動向」（大西文雄、三岡照之、川俣満著）の図表データより作成

\*例示は、国土交通省「港湾調査に用いる品種コード」の中分類、内容例示等より抜粋

（図表1-10） RORO船の北海道発貨物の構成\*

分類	構成比	分類	構成比
野菜・果物	8.3%	砂糖	15.7%
その他畜産品	5.8%	その他食品工業品	4.4%
水産品	1.1%	木製品	1.6%
製材	3.5%	その他機械	0.7%
紙	52.2%	その他	1.4%
自動車部品	5.3%	合計	100.0%

\*代表輸送機関（＝貨物が出荷されて目的に到着するまでに利用された輸送機関のうち、最も長い距離を輸送した輸送機関）としてのRORO船で運ばれる貨物の数字であるため、中短期航路よりも長期航路の貨物の動きが反映されている可能性が高い

出所：国土交通省「第9回全国貨物純流動調査」（2010年10月19日～21日の3日間流動調査）により日本経済研究所作成

- 北海道・本州間の海上輸送の特徴として、季節による貨物量の変動が大きいことがあげられる。中長距離フェリーのトラックの航送台数でみると、秋のピーク時との比較では、オフピークの1～2月は、約3割減となっており（図表1-11）、また、JRコンテナの場合には、50%を下回る月も見られる（図表1-12）。

（図表1-11） 中長距離フェリー（北海道発着）によるトラック航送台数推移

	台数		指数*	
	上り	下り	上り	下り
平成25年8月	29,126	30,123	94	93
平成25年9月	31,092	31,536	100	97
平成25年10月	31,082	32,411	100	100
平成25年11月	27,042	29,072	87	90
平成25年12月	26,645	29,115	86	90
平成26年1月	22,151	22,128	71	68
平成26年2月	21,591	23,564	69	73
平成26年3月	26,092	29,087	84	90
平成26年4月	24,851	27,040	80	83
平成26年5月	23,782	25,759	77	79
平成26年6月	23,378	25,529	75	79
平成26年7月	26,318	28,755	85	89
平成26年8月	28,225	28,984	91	89

\*平成25年  
10月を基準  
とした指数

（図表1-12） JR貨物コンテナ輸送量推移（北海道・本州間）

	千トン		指数*	
	上り	下り	上り	下り
平成25年8月	175	168	63	81
平成25年9月	224	177	81	86
平成25年10月	278	207	100	100
平成25年11月	249	204	90	99
平成25年12月	225	205	81	99
平成26年1月	185	160	67	77
平成26年2月	185	176	67	85
平成26年3月	221	230	79	111
平成26年4月	171	200	62	97
平成26年5月	137	184	49	89
平成26年6月	140	183	50	88
平成26年7月	175	204	63	99
平成26年8月	205	182	74	88
平成26年9月	291	206	105	100

\*平成25年  
10月を基準  
とした指数

出所：国土交通省北海道運輸局「北海道の運輸の動き」より日本経済研究所作成

・ドライバー不足の影響、及び労働時間規制の強化を受け、トラック輸送はあり方の見直しを迫られている。北海道・本州間は海に隔てられているため、海上輸送と陸上輸送は直接的な競合関係にはないものの、トラックドライバー不足の影響は次の①～③の要因で海上輸送の利用航路や輸送貨物量に影響を及ぼしている。

- ①ドライバーの運転距離を最短化する動きのなかで、北海道内の発着港、及び、本州の相手港でトラックの輸送距離を最短化できるような、海上輸送のルートを選択が行われつつある。
- ②ドライバーをフェリーに長時間のせる（拘束する）ことに対するコストが大きくなっている結果、一部の航路では、フェリーに有人トラックを乗せる方法から、RORO船やフェリーにヘッドレスシャーシや無人トラック等に乗せて運ぶ方法へのシフトが見られる。ただし、中小運送業者にとっては、無人化に必要な、到着港での（シャーシを牽引する）トラックのアレンジが困難な状況にある。
- ③鮮魚や各種の急ぎの荷物に代表されるように、同じドライバーが（途中フェリーを経由して）最終消費地まで輸送することが必要な場合も多いが、ドライバーのフェリー乗船時間が休憩時間と見なせることから、ルートを選択にあたり、ドライバーの適切な休憩時間との関係が従来以上に重視されるようになってきている。例えば、ドライバーの休憩時間としては8時間前後が最適なので、運航時間がそれに近い航路を選択する、などの動きが見られる。

具体的な足元の動き（物流業者等からのヒアリングより日本経済研究所作成）

#### ○青森→函館航路から苫小牧航路へのシフト

北海道→関東の輸送については、札幌・函館間、及び青森・東京間の運転距離が長く、運送業者側のコスト負担やドライバー不足などの理由から、苫小牧航路へのルート変更や無人航走化の動きが見られるようになってきている。さらに、最終目的地が北関東、南関東、東北かによってできるだけ近い港を選別する動きが強まっている。

#### ○苫小牧→釧路へのシフト

道東の貨物を直接釧路港から出すことで、釧路から苫小牧港までの運転を省こうとする動きが見られる（釧路・釜山航路の増便など）。便数や航路数の観点から、運送会社・荷主にとって、苫小牧港は使い勝手の良い港であるため、現在までのところ大きな動きとはなっていないが、釧路港発の貨物は増え始めている。

#### ○関西・九州方面への輸送ルートの変化

今までは関東まで船を活用し、そこから中部・関西方面にトラックで運ぶことが一般的に行われていたが、運転時間が長すぎるため、トラック輸送に替えて、関東（周辺）から中部・関西・九州までフェリー・RORO船で運ぶケースも増えている。さらに、関西方面、九州方面については、関西までの直航ルートやJRの役割が増している。



- 船の代替建造が進んでおり、これによって燃費の向上と同時に、船の大型化が徐々に進んでいる（図表1-13、1-14）。トラックドライバー不足は、コスト増や運送所要日数の増加を通じて荷主や消費者へのサービスの低下につながりつつある一方、船の更新は船腹拡大や燃費向上を通じて短期的には荷主に対するサービス向上につながる。
- 北海道の貨物は季節変動が大きいいため、特に貨物が集中する秋は、すべての輸送機関がフル稼働で北海道・本州間の輸送に対応する。このようなピーク時対応という面からは、海上輸送の船腹は多少増えても依然として不足という状況が継続する。ただし、船腹の拡大は、ピーク時以外の船腹の余剰をもたらすため、船の大型化が中長期的に、航路や便数の削減を通じたサービス低下につながる懸念もあり、北海道の産業、消費者の視点も重視しつつ、海上輸送のあり方や他の輸送機関との役割分担を考えていく必要がある。

（図表1-13）北海道発着内航定期便総トン数の推移

（単位：トン）

	2010年			2014年			伸び率
	隻数	総トン数	1隻あたりトン数	隻数	総トン数	1隻あたりトン数	1隻あたりトン数
フェリー	28	293,424	10,479	28	308,115	11,004	5.0%
RORO船	25	250,144	10,006	25	260,663	10,427	4.2%
コンテナ船・貨物船*	4	7,565	1,891	4	4,436	1,109	-41.4%

\*コンテナ船・貨物船の1隻あたりトン数伸び率がマイナスとなっているのは、2012年3月末のフルコンテナ船「うらが丸」の運航終了の影響が大きい。

出所：海上定期便の会「海上定期便ガイド 2010年版、2014年版」より日本経済研究所作成

（図表1-14）最近の動き

	就航時期	航路、船種	総トン数
共栄運輸(株)	2014.3	青森～函館 フェリー1隻	3,500トン
栗林商船(株)	2014.5	東京～苫小牧 RORO船1隻	16,709トン
川崎近海汽船(株)	2014.8	常陸那珂～苫小牧 RORO船 1隻	11,500トン
近海郵船(株)	2015.1 2015.6 2015.9予定	敦賀～苫小牧 RORO船 3隻	各約11,500トン
商船三井フェリー(株)	2017予定	大洗～苫小牧 フェリー2隻	各約14,000トン

出所：ヒアリング、各社HP等より日本経済研究所作成

## 2. 旅客輸送について

- 旅客輸送においては、航空のウエイトが大きく、貨物の場合と比して、海上輸送（フェリー）の役割は限られたものとなっている（図表2-1）が、JRとともに、海に隔てられた北海道・本州間の、旅客の貴重な輸送手段のひとつとなっている。
- 北海道におけるクルーズ客船の寄港が限られるなか、毎日運航されるフェリーは、小樽、函館、苫小牧各港に「にぎわい」をもたらす貴重な輸送手段となっている。
- 北海道・東北間を中心に、帰省や日常生活、仕事関連などで身近に一年を通じてフェリーを利用する旅客も一定数いるが、それだけでは十分な利用者数には至っておらず、一般の旅行者の利用をさらに促していく必要がある。特に、北海道への旅行者は夏に集中するため、他の季節の旅客を如何に増やすかは従来より課題となっている。
- LCCの利用機会の増大等により、価格志向の強い旅行者にアピールすることは難しくなっているため、「船旅を楽しむ」という面が従来以上に重要となっている。フェリー各社とも独自に、あるいは、旅行会社と連携することで、旅客を増やす様々な取組を行っており、旅客数は近年、横這いを維持している（図表2-2）。

（図表2-1） 道内・道外間機関別輸送人員シェア（平成24年度）

	JR	船舶	航空	合計
シェア（%）	6.5	7.8	85.7	100.0

出所：国土交通省北海道運輸局「数字でみる北海道の運輸 平成25年版」

（図表2-2） 道内・道外間機関別輸送人員の推移

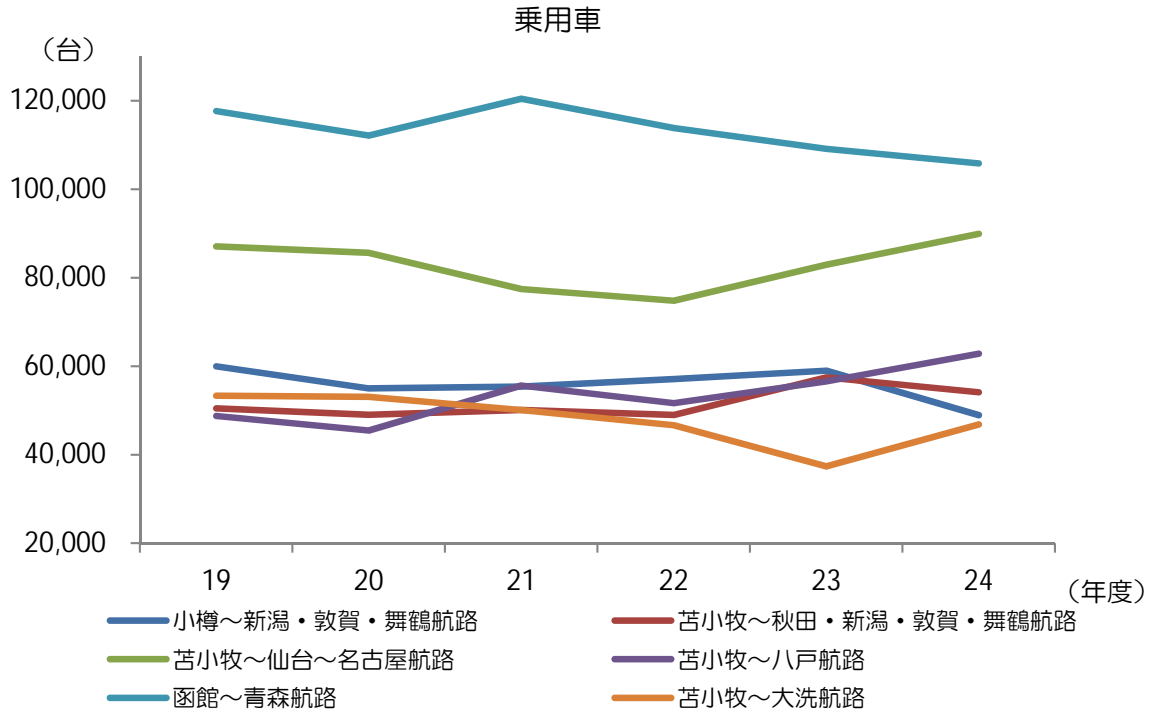
（単位：千人）

	J R	船 舶	航 空	合 計
平成19年度	1,695	1,997	21,083	24,775
平成21年度	1,600	1,732	18,679	22,011
平成24年度	1,458	1,729	19,112	22,299
伸び率（H24←H21）	-8.9%	-0.2%	2.3%	1.3%
伸び率（H24←H19）	-14.0%	-13.4%	-9.3%	-10.0%

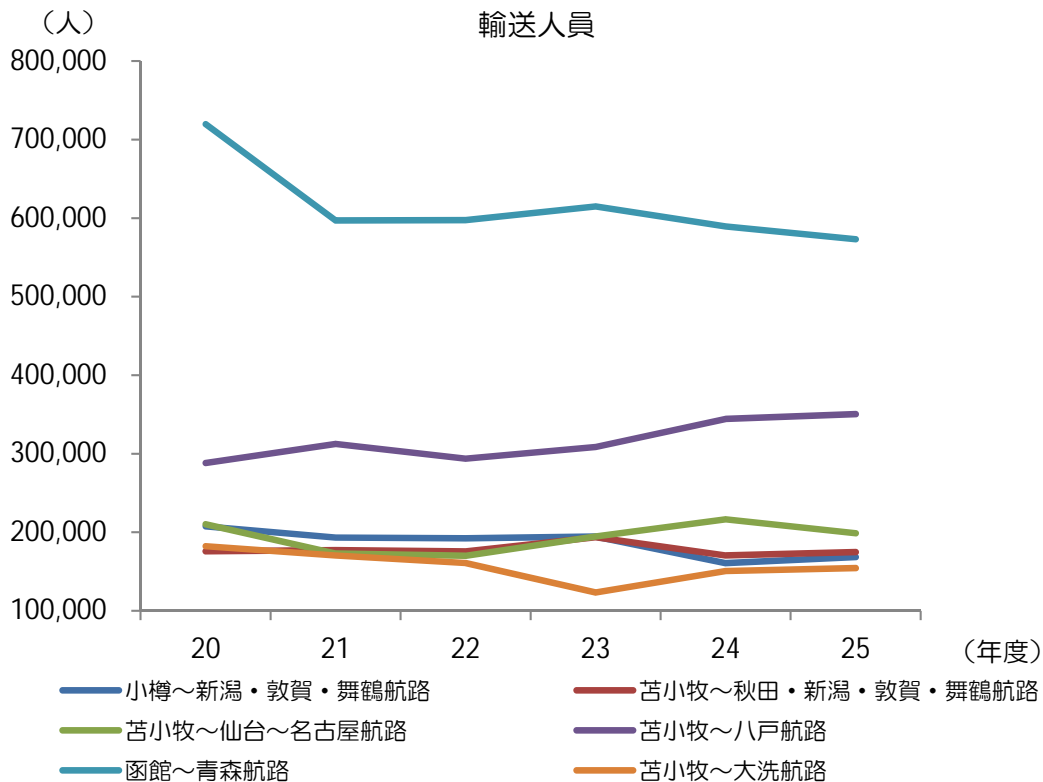
注：JRは海峡線の数値である

出所：国土交通省北海道運輸局「数字でみる北海道の運輸 平成25年版」より日本経済研究所作成

(図表2-3) 航路別乗用車航送、輸送人員の推移



出所：国土交通省北海道運輸局「数字でみる北海道の運輸 平成25年版」



出所：国土交通省北海道運輸局「北海道運輸の動き 平成24年度版、平成25年度版」より日本経済研究所作成

- ・ 今後は、航空だけでは満たされない旅のニーズを的確にとらえることで、北海道・本州間の旅客を増やしていくことが期待される。例えば、乗用車で北海道を旅行するニーズの掘り起しや、ペットを連れた旅客へのサービスの充実、東北地方と北海道の双方向での利用の促進、シャワールームなど女性客にアピールする船内施設などの工夫が考えられる。また、フェリーに乗った経験のない人々にフェリー乗船を経験してもらい、あるいは、フェリー乗船経験のある旅客のリピーター乗船を促すことなどで、安定的な旅客需要を作り出していく試みも効果的であろう。
- ・ JR寝台特急カシオペアの場合には、北海道への一輸送手段を提供するだけでなく、寝台車の魅力も北海道に旅行するインセンティブとなっていると考えられ、フェリーについても、「船旅を楽しむ」ことを北海道旅行の重要な要素としていくことが必要となる。
- ・ 今後、旅客数を増やしていくためには、これらの試みのなかで、フェリー各社の連携や、旅行会社・ホテル、バスやタクシー等の運営会社、フェリーターミナル等の協力が一層重要となつてこよう。
- ・ なお、他地域での興味深い試みとしては、観光庁「第二回若者旅行を応援する取組表彰」で2014年6月に近畿ブロック賞を受賞した、「さんふらわあ若者船旅推進プロジェクト」がある。株式会社フェリーさんふらわあが、観光マーケティングを学ぶ研究室と連携し、フェリーによる旅の魅力の情報発信や若者目線による船旅の企画を実施したものである。

#### 旅客需要を促す具体的な取組事例（ヒアリング等より日本経済研究所作成）

##### 船の設備・サービス面の改善

- 団体旅行から個人旅行へのシフトを反映し、各社ともフェリーの代替建造に際し、グレードアップした個室を増やしてきている。
- シニア層の利用促進の観点も含め、バリアフリー化は確実に進めている。
- ペットを連れて旅行するドライバー向けにペット向けの部屋等を充実。
- 女性客を増やすためのシャワールームの充実等
- フェリーターミナルからのタクシー利用に関して、タクシー会社と連携して定額料金サービスを提供。

##### 旅客需要の喚起

- 苫小牧・名古屋間運航会社は、フェリーの乗船経験のない人たちに、ミニクルーズを名古屋港等で行っている。
- 函館・青森間のフェリー運航会社は、機関誌を発行し、北海道及び函館周辺の魅力をアピールしているほか、乗船券を提示すると飲食店やガソリンスタンド等で特別サービスが受けられる「乗船券で得するサービス」を展開。
- 過去の利用者などに対してメルマガを送付してリピーター乗船を促進。

(図表2-4) フェリー各社のツアー等の取組事例

ツアー等	例
・日本一周の旅	・西日本のフェリーとの組み合わせで、北海道もフェリーで観光
・北海道の魅力的な旅程を提示するプラン	・東京から富良野など北海道各地までのフェリー+バスのパッケージ ・洋上で初日の出を見る ・高級ホテルに泊まる、など
・グループで活用	・子供の船上キャンプ ・修学旅行やサークルでの活用
・北海道 ⇄ 東北間の身近なツアー	・北海道の人向けの東北観光バス・ツアー
・北海道・東北ツアー	・(函館から)青森県大間のマグロを食べに行くツアー ・秋の北海道・東北を巡るフェリー特等利用の旅
・(北海道発)東北被災地視察等	・被災地ツアー(東北の被災港中心に視察) ・フェリーで行く買出し・応援ツアー
・乗用車での旅行を促進	・北海道のホテル+マイカーをセットにしたプラン ・休暇村支笏湖に泊まる北海道ドライブプラン
・飛行機やJRとフェリーの組み合わせ	・インバウンド観光対応 LCCで仙台空港、青森空港着 → フェリーで北海道に移動

出所：ヒアリング等より日本経済研究所作成

(図表2-5) 料金比較(片道)

(2015年3月現在)

		料金	備考
フェリー	いしかり* (早割)	スイート 33,000円 特等 21,100円 一等 13,900円 (特等以下は、最大40%割引)	仙台→苫小牧 フェリー個室(大人一人) 運航日によって料金の変動あり
JR	カシオペア	35,230円	上野→札幌 ツイン利用(一人分)
航空	普通料金(特割)	約4万円(40%程度まで割引)	羽田→新千歳空港(JAL/ANA)

出所：ヒアリング、各社HP等より日本経済研究所作成

\*船旅専門誌『クルーズ』(株)海事プレス社発行)の「クルーズシップ・オブ・ザ・イヤー2014」のフェリー部門第1位



本調査の内容・意見に関わる箇所は、筆者個人に帰するものであり、筆者の属する組織の公式見解ではございません。

本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要です。

なお、本調査に関するお問い合わせ等は、以下の連絡先までご連絡下さい。

(お問い合わせ先)

- 株式会社日本政策投資銀行 北海道支店 企画調査課  
〒060-0003 北海道札幌市中央区北3条西4丁目1 番地 日本生命札幌ビル4階 Tel : 011-241-4117
- 株式会社日本経済研究所 ソリューション本部  
〒100-0004 東京都千代田区大手町丁目2番1号 新大手町ビル3階 Tel : 03-6214-4640