

ビートル号&コビー号

～日韓を結ぶ夢の超高速船～

国土計画局 総合計画課 鈴木淳

1. はじめに

平成20年7月に閣議決定された国土形成計画(全国計画)においては、日本を含む東アジア域内の人、物、情報が国境を感じさせずに移動できる「シームレスアジアの実現」を目指して、東アジアとの交流・連携を促進することとしており、既に各地域において様々なプロジェクトが始動しています。

このような中、シームレスアジアの実現に向けた先進的な事例として、博多港と釜山港を超高速船で結ぶ日韓定期航路についてヒアリングと乗船をして参りましたので、ご紹介したいと思います。

2. 日韓定期航路について

本定期旅客船航路には、JR九州高速船株式会社のビートル号と韓国未来高速株式会社のコビー号が提携して、1日3～8往復運航しています。旅客船と聞くと、ゆっくりとしたスピードで航海するイメージを持ってしまいがちですが、ビートル号やコビー号は、ボーイング社が開発したジェットフォイルで、最高速度は時速83Kmになり、博多港と釜山港の間を2時間55分で結びます。貨物船で一番早いと言われているコンテナ船の航海速力が時速44Km程度¹⁾とされているので、その2倍の速さで航行することができることになります。

ビートル号とコビー号の年間旅客数は平成19年度で約60万人でした²⁾。この数字を航空路線と比較すると、国際線利用者数のベスト10に入る関西空港～ソウル線が平成19年度で139万人³⁾ですので、利用者の多さが分かります。

なお、博多港と釜山港の間には定期旅客船(ビートル号、コビー号)の他、フェリー(ニューかめりあ号)が1日1往復就航しています。



博多港を背後に釜山に向かうビートル号²⁾

3. 体験乗船

まだまだ北風の厳しい2月、JR九州高速船株式会社にヒアリングを行い、博多港から釜山港まで乗船しました。日本側は博多港国際ターミナルより出発します。このターミナルには国際定期航路や国際クルーズ船が就航し、平成19年は年間84.4万人の利用者があり、外国航路の旅客数日本一⁴⁾を誇っています。

るそうです。ターミナルはとても広く清潔で、ウェディングでも利用されるレストランや、会議室、展望デッキまでそろっており、至る所にハングル文字・中国語があふれていました。施設の種類の国際空港とほとんど同じであり、雰囲気も良く、まさしく日本の海の玄関としてふさわしいターミナルで、船に乗らなくてもデート気分ですら立ち寄っても十分楽しめると感じました。



ビートル号 搭乗手続き風景⁶⁾

国際線の飛行機に乗るときと同じように、ターミナルで搭乗手続きと出国手続きを行い、船に搭乗しました。今回乗った船はコビー号で定員・航行速度等の船の性能はビートル号とほぼ同じだそうです。

室内は大型の旅客機に似ていて、横に8列くらいのシートが並び、前面には大画面のスクリーンがありました。コビー号は満席で、客層はさまざまでしたが、特に若い韓国女性が多いのが目立ちました。韓国女性の方々は日本の旅行を堪能されたようで、最初は大画面のスクリーンに映し出される韓国の映画をみながら日本のお菓子をおいしそうにほおぼっていましたが、すぐに眠りにつく姿があちこちに見受けられました。

ビートル号には10年前に一度乗船したことがあります。その時は高齢者の方が多かったのを記憶しています。隣に座った方は日本に住んでいる韓国籍のおばあちゃん、
「今から家族の元へ帰省をするところ」と切り出し、「飛行機は抵抗があるけれど船は楽なので、いつも船を使っている」と言っていたのを思い出しました。

今回のヒアリングによれば、現在は老若男女、幅広い層の方が利用しているようで、国籍割合も日韓が同じくらいの方が利用しているそうです。また、先日の新聞記事⁵⁾によると、「3年前にビートル号に乗ってから釜山が気に入り、その後20回近く釜山に通い続けている。現地のお友達もできて、ハングル語も覚えた。」という20代の日本人女性や、「飛行機が苦手な私も、ビートルなら海外に行ける。」と話す40代の日本人女性のインタビュー記事が載っていました。

コビー号は少し浮いて航行するため、3mの波までなら揺れも少なく航行できるそうです。実際揺れは少なく、乗り心地は東北新幹線のはやて号に乗った感覚と同じで、居心地のよさから気がつくとも熟睡していました。

4. ビートル号の誕生

本航路に高速船として最初に就航したビートル号の就航は平成3年3月で、来春で20周年を迎えます。今では幹線航路とまで呼べるまでになりましたが、ここに至るまではさまざまな苦労があったそうです。

先ほど紹介したように、ビートル号の運航者はJR九州高速船株式会社で、JR九州の子会社であることから分かるように、この航路を開設したのはJR九州です。鉄道会社がこのプロジェクトを発想した背景には、「国鉄の分割民営化によりJR九州が外国に一番近いJRとして何が出来るか？」を考え、「昔は東京からヨーロッパまで一枚の切符で行けたことから、日本と韓国の間を1枚のきっぷで結ぶことは出来ないか？」という問題意識があったそうです。

プロジェクト推進にあたっては、韓国側との調整や、C I Q（税関、入出国管理、検疫）の設置、航空と船舶の両方の知識が必要で故障の多いジェットフォイルのメンテナンス等の課題⁶⁾があったほか、アジアの通貨危機や、SARS問題、竹島や靖国神社などの政治問題等、様々な問題に直面したそうです。そのうえ、開業10日で3回のトラブルが発生し「飛ばないカブトムシ」と新聞記事を書かれ名誉回復までに時間がかかったエピソード、少しでも故障があると徹夜続きになる技術者、乗客1名で出港したエピソード等、さまざまな苦労があったそうです⁷⁾。

ビートル号は多くの苦難を乗り越え、10年で採算がとれるようになったそうです。旅客サービスにも力をいれており、例えば往復1万円（通常往復2万6千円）のチケットやJRとビートル号、韓国の新

幹線がセットになった日韓共同きっぷなど、様々な割引制度を設定しているほか、釜山周辺のガイドブック⁸⁾を独自に作成したり、韓国の文化を少しでも理解してもらおうと手作りで「韓国旅行を楽しむ視点」⁹⁾を作成しています。この資料はとても興味深く、例えば韓国人の国民性は「陽気で、おしゃべりで、押し付けがましいほど人情があって、家族や親戚を大切に、食欲は旺盛、料理は素朴で量も多く、楽天的、“男ぶり”が好きで、歌がうまくて、気分が良いときは皆で拍手を通り越して肩をだいて踊り・・・」で、韓国人はいつでもケンチャナヨ精神（構わないよ、気にしないよ）であり、例えば、韓国の温泉では男女ともにタオルで前を隠さないそうです。

最初は疑って読んでいましたが、同行した韓国籍の方が納得していたので、間違っていないようでした。

4. 今後の期待

今年、九州新幹線（鹿児島～博多）、韓国高速鉄道の釜山～ソウル間が全通する予定であり、その間を結ぶビートル号とコビー号への期待はますます高まっております。また、ターミナルについても博多港国際ターミナルでは浮桟橋が建設中でバリアフリー対応になることや、釜山では、平成23年の完成を目指して釜山駅周辺開発を大規模に行うことにより、駅と旅客船ターミナルが一体化されることになっており、完成すると日韓航路の利便性は格段に向上します。

ビートル号とコビー号は、日韓の間のシームレス化を大いに推進していることは間違いありません。また、同様のプロジェクトを推進しようとしている地域にとっては良き手本になるものであり、今後ますますの発展を祈念したいと思います。

5. ビートル号&コビー号の主な特色⁶⁾

就航場所：博多港～釜山港（213Km）

所用時間：2時間55分

普通運賃：13,000円（日本発片道。同区間の航空運賃は32,800円¹⁰⁾）

就航：平成3年3月25日（ビートル号）

運行便数：3,480便（2008年度）

運行ダイヤ：3～8往復/日

就航率：97%

海峡間における高速船シェア：日本人70% 韓国人35%（福岡・下関～釜山、航空も含む）

搭乗者性別：男女半々

搭乗者世代：あらゆる世代

搭乗者数：年間60万人（2007年）、累計400万人

定員：ビートル号は200名（うち16席がグリーン席）



ビートル号船内(グリーン席)⁶⁾

参考資料

- 1) 日本船主協会HP, http://www.jsanet.or.jp/seminar/text/seminar_008.html
- 2) JR九州高速船株式会社 会社案内
- 3) 航空振興財団, 数字で見る航空2009, 2009年6月
- 4) 博多港HP, <http://www.port-of-hakata.or.jp/guide/terminal/index.html>
- 5) 西日本新聞記事, 2010年5月8日, 朝刊12面
- 6) JR九州高速船株式会社ヒアリング結果
- 7) 池田哲也, 「国鉄マン」がつくった日韓航路, 2002年7月, 日経ビジネス文庫
- 8) JR九州高速船株式会社, ビートル プサン ブック 釜山*慶州
- 9) 韓国を楽しむ視点, <http://www.jrbeetle.co.jp/plan/map.html>
- 10) 全日空HPより検索