

2021年4月3日

「クィーン・ビートル」始動

個人会員 藤木 洋一

「クィーン・ビートル」は昨年（2020年）10月5日に西オーストラリアのパースにあるAUSTALからJR九州高速船が引き渡しを受け、途中フィリピンのダバオに寄港して10月15日に福岡に到着した。しかし、日韓航路は、新型コロナウイルスの影響で3月から休航中で運航の見通しが立たなくなっていた。

「クィーン・ビートル」の要目は、国際総トン数2,582トン、全長83.5メートル、幅20.2メートル、深さ6.3メートル、喫水2.4メートル、航海速度36.5ノット、船籍パナマ、船級DNV DL、旅客定員502名、主機ディーゼル推進器ウォータージェット、各4基。建造費約57億円をかけ、現在運航しているジェット・foil「ビートル」に変わる豪華高速旅客船となって日韓航路に新しい風を吹き込むはずであった。



2020年10月15日 オーストラリアより博多港に姿を現した「クィーン・ビートル」

10月24日、JR九州高速船は博多港で「クィーン・ビートル」完成披露式典と報道関係者向けの内覧会・試乗会が行われた。式典には、本船の外観や内装をデザインしたJR九州の豪華寝台列車「ななつ星 in 九州」のデザインで有名な水戸岡氏も出席していた。水戸岡氏によれば、船は列車と違って、火災等に関する国際ルールが厳しく予想以上に不燃材を使用しなければならず、部材の調達などに時間がかかったとのことであった。また、造船所は船を移動の手段としか考えておらず、本船のコンセプトである「高速船」から「船旅を満喫する客船」を理解してもらうのに苦労したとのことであった。式典後、福岡湾内を周遊する1時間の試乗会が行われた。当日の天候は晴れで湾内は波もなく快適な航行で報道陣もジェット・foil「ビートル」と比較してカフェ&バー、キッズルーム、授乳室、展望席、自転車スペース、サン・デッキと外部デッキなど「ビートル」には無い設備と広くゆとりのあ

る船内に、近距離航路である客船には無かった本船の豪華さを絶賛した。



1階 スタンダード・クラス



1階 ラウンジ



1階から2階へのスロープ



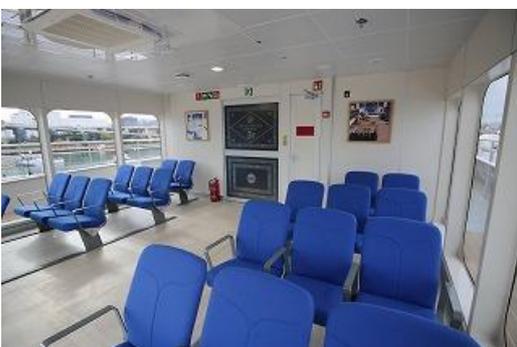
1階 カフェ&バー



2階 展望席 (船首)



2階 ビジネス・クラス



3階 サン・デッキ (周囲にコの字型のデッキがある)



2階 免税店

JR九州高速船は、建造費が豪華寝台列車「ななつ星 in 九州」の約2倍に当たる本船を、新型コロナの終息が見えず航路再開の見通しが立たないまま係船状態が続くと、就航しないまま売船という事態に遭遇する可能性も考えられるため、パナマ籍の本船を、本来カボタージュで禁止されている外国船籍船の国内運航（船舶法第三条）を国土交通省に日韓航路再開までの間特例措置の申し入れを行い、糸島半島沖や沖ノ島遊覧クルーズなどを行う企画をした。国土交通省も当初は、特例措置を認める方向で動いていた。しかし、11月25日国土交通省へ全日本海員組合から本船の国内運航は悪しき前例を作り今後、外国籍の船舶の国内運航を可能にすれば、日本人船員の職場を奪われると「クィーン・ビートル」の国内クルーズの反対の申し入れがあった。国土交通省は関係先と協議を続けた結果、2021年（令和3年）3月10日、JR九州高速船に対してコロナ禍で存続の危機にあり、救済と観光業支援の観点から出発地と到着地が同一の遊覧航海に限定して特別に許可を出した。JR九州高速船は、以前より企画していた世界遺産の神宿る島「沖ノ島」遊覧コースを発表した。日程は、3月21日(土)22日(日)と27日(土)28日(日)でツアーの販売は、JR九州とHISの2社で行われた。旅程は、博多を9時45分に出て、13時15分に博多に帰港する2時間30分のクルーズと帰港後、糸島半島へのバスによる日帰り観光がセットされた2コースであった。募集人員は新型コロナの感染予防を考慮して250人とした。3月21日のクルーズでは、約234人の乗船者があった。

私は27日の沖ノ島遊覧コースのみを選択し乗船した。当日の乗船者は250人。博多港国際ターミナルで検温、手のアルコール消毒の後、乗船手続きを行い9時15分から乗船開始した。座席は全て指定席で2人掛けの座席は、1列ごとに着席するように指定されており、ソーシャル・ディスタンスは保たれており、ラウンジのテーブルには飛沫防止用のパネルが設置され、アルコール消毒液も各出入り口に設置されていた。空気清浄機も設置されているとのことで、新型コロナの感染予防対策は万全であった。乗船後、1階の指定されたスタンダード席に手荷物を置くと1階のカフェ&バー、ロッカールーム、トイレ、2階のビジネス・クラス、免税店、駐輪スペースなど船内各デッキを散策した。各デッキの昇降にはエレベータはなく、階段を使用するが1階と2階の移動には、車椅子利用者やライダーが自転車を運ぶ為の広いスロープが備わっていた。私は一通り船内の散策を終えると、外部デッキに直ぐ出られて写真撮影が可能な3階のサン・デッキに落ち着いた。ここは、22名の自由席があり、両舷に広い窓があるので室内からでも写真撮影が可能である。

「クィーン・ビートル」は定刻の9時45分に離岸した。当日の天候は、晴、南の風、風力2、玄界灘の波高は1m、絶好の航海日和である。博多港内では九州郵船の壱岐対馬航路の「フェリーきずな」、福岡市営渡船の西戸崎・志賀島航路の「ゆうなぎ」と反航する。時折、マリン・トラフィックで本船の位置と速度を確認した。福岡湾を約16㌦で玄界灘に向かった。途中、能古島沖では福岡市営渡船玄界島航路の「みどり丸」と反航した。10時15分、玄界島を左舷に、志賀島を右舷に見て玄界灘に乗り出し増速、約37㌦で東に向かう。コースは福岡湾口から大島に向かい大島沖から北に針路を取り、沖ノ島に向かう。大島まで

は船尾方向(南)からの波を受け、若干横揺れがあり、船酔いをされた方もいたようだが、船内は広く船室も窓も大きく開放感があるお陰で症状は軽いようであった。



博多港に入港する九州郵船「フェリーきずな」



志賀島航路の福岡市営渡船「ゆうなぎ」



玄界島航路の福岡市営渡船「みどり丸」



「クィーン・ビートル」37㍎航跡



大きな船窓から朝鮮通信使の寄港地「相島」を見る



1階 カフェ&バーの前にある広々としたラウンジ

カフェ&バーでは「ななつ星 in 九州」で食事を提供する創作料理店が監修した「クィーン・サンド」や「大分県産かぼすヒラメのちらし寿司」、台湾屋台の定番メニューの「ロー・ルー・ハン」が軽食として売られていたが、クルーズが昼食と重なるためか出港後、瞬く間に売り切れた。免税店では、国内運航の為、酒類は販売していなかったが、本船をあしらったデザインの帽子やトート・バッグ、マグネット、ペーパー・クラフト、絵葉書などが販売されていた。私は、初めて乗船する時は、絵葉書を購入して乗船記念のスタンプを押してもらおうのだが、本船にはスタンプは準備されていなかった。

10時30分、右舷側に相島（あいのしま）を見る。相島は、江戸時代に朝鮮通信使の寄港地で其の名を馳せた島である。10時40分に大島の沖に達すると針路を北に向け沖ノ島に向かう。大島の沖から約30分の航海で沖ノ島の沖に達した。



南より沖ノ島を見る。中央の中腹に沖津宮社殿がある。



2階 ビジネス・クラスより沖ノ島をみる。

沖ノ島は九州本土から約60キロ沖合にあり、古代から現代まで「神宿る島」として人々から崇拝されている。出土品の中からは、ペルシャのカット・グラスなどもあり、シルクロードの終点という説もある。2017年に宗像大社、大島とともに世界遺産に登録されてからは、観光客が増えたが、沖ノ島は、宗像大社の神主以外上陸することは許されず、一般の人は神湊から客船で大島に渡り、島の北側にある宗像大社沖津宮遥拝所から良く晴れた日に北北西49度の玄界灘にある沖ノ島の宗像大社沖津宮を遠望して遥拝することしか許されなかった。また、沖ノ島は船舶が沖合2キロ以内には近づくのを禁止されているため「クイーン・ビートル」は、島の南海上で速度を落として航行した。島が見える右舷側には乗船者が集まり始めて見る沖ノ島の全貌を食い入る様に見ていた。約30分後の11時40分、「クイーン・ビートル」は船首を博多港に向けた。約37ノットの速力で航走したが向かい風の為か横揺れもなく高速船にありがちな強い振動も感じなかった。私は、サン・デッキを取り巻く外部デッキでシップ・ウォッチングに専念したが、航走波の飛沫が入ることもなく快適な航海であった。12時25分、福岡湾湾口で韓国に向かうフェリー「ニューかめりあ」とコンテナ船「ワンハイ222」と反航して、定刻の13時15分に福岡国際ターミナルに着岸した。

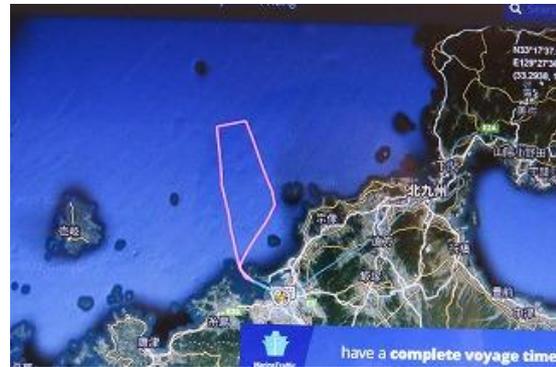


3階 外部デッキより沖ノ島を見る。



福岡湾口で釜山に向かう「ニューかめりあ」と反航

翌3月28日の沖ノ島遊覧クルーズは予定通り行われたが天候は、雨、南南西の風、風力3波高1~2と悪天候であった。海上の視界は悪く時折、視程は5kmを切っていた。「クィーン・ビートル」は博多港を出港後、前日と同様な速力で福岡湾から玄界灘を航行して行った。マリン・トラフィックで時折、航海を監視していたら大島過ぎてから沖ノ島への半分ほどの航程を航海したところで引き返してしまった。何が起こったのか解らないが海上は前日より状態は悪かったが一般的な同トン数の船舶では航海を中断するほどではなかったと思う。JR九州高速船は、4月も土日限定で遊覧船としての運航は、国土交通省より許可され、福岡湾遊覧コースを1日2便(1時間半)、糸島沖遊覧コース1日1便(2時間)の福岡湾内中心の運航を行うことが決定したが、人気の沖ノ島遊覧コースがなくなってしまったのが少し気になった。



3月28日、福岡湾内を航行する「クィーン・ビートル」 「クィーン・ビートル」の航跡図 画面上が沖ノ島

日韓航路に就航した高速旅客船は、嘗て本船と同型のトリマランタイプの「ドルフィン・ウルサン」(小倉~ウルサン)、ウェーブ・ピアサタイプの「オーシャン・フラワー」(小倉~釜山)があったが、就航後1年もたないうちに船体動揺が原因で撤退した。最近では、佐渡汽船のウェーブ・ピアサの「あかね」も船体動揺が原因で運航中止となり、本船についてもそのことが少し気になります。



「ドルフィン・ウルサン」2002年8月3日 於小倉 「ジェビ」波高3mの追い波を航行 2001年9月22日

報道によればJR九州高速船は、当初「ビートル」は2隻残し、1隻を売船と公表していましたが、昨年12月に「ビートル」は全て売船して「クィーン・ビートル」のみで日韓航

路を運航すると発表しました。コロナ後、日韓航路が回復すれば、航空機（LCC）との競争になります。「クイーン・ビートル」は、航海速力 36.5Kn（最高速力 43kn）、航海時間 3 時間 40 分、「ビートル」は航海速力 43Kn、航海時間 3 時間 5 分です。航空機は、飛行時間 30 分、釜山市内から金海空港まで約 1 時間、入管・税関等の手続が両端で約 1 時間として、合計約 2 時間 30 分です。ジェット・フォイルを使用して、運賃を航空運賃と同等にしてもトランジット・タイムでは航空機が有利です。また、今まで一部の「ビートル」を対馬に帰港させて、日本の国内旅行者と韓国の旅行者を運んでいましたが、これも「クイーン・ビートル」では中止します。釜山～比田勝の韓国人利用者は年間 14 万人あったと聞いています。日韓のインバウンドを取り込むのが JR 九州高速船の目標であれば、ジェット・フォイル「ビートル」はビジネス客確保のために運航している方がベターではないかと私は考えます。

私たち船好きの人には「クイーン・ビートル」のような客室のゆとりある配置で得られる快適な船旅を望みますがほうが、それ以外の人にはやはり目的地に早く安く移動できるほうを選択するのではないのでしょうか？私は、「ビートル」と「クイーン・ビートル」は、併用して、利用者の選択肢を増やして、時折、済州島や木浦など日本から行くと時間がかかる韓国の全羅南道方面のクルーズなどを企画するのが良いのではないかと考えていますが、現在のところ JR 九州高速船の経営者は、その気はないようです。

私は、ワクチン接種が済み東京オリンピックが終了するころには日韓航路も復活するのではないかと密かな期待を抱いております。そして、日韓に存在する諸問題も解決し、「クイーン・ビートル」が日本と韓国の人々に船旅の新たな楽しさと快適さをもたらすようお願いしております。