

「民営」を生かす新しい動き

九州は来年三月までに九州横断道の武雄北方一太村間をほの高速自動車道の三区間が開通し、本格的な「トリゼーション」時代を迎える。高速道路網の整備が九州旅客鉄道（JR九州）に与える影響は大きい。より充実した都市間輸送、都市間輸送のグレードアップを図り利用客サービスマに努めながら、同時に民間企業としての経営体質の強化も図っていかねばならない。

しかし、これまでの域内輸送だけでなく韓国に一番近いという地の利を生かして、韓国鉄道のタイアップを図るなど、他のJR各社にはまねのできない企画を自由に立てられるメリットもある。分割・民営化で大きく変わったJR九州の九州での新しい動きを紹介してみよう。

JR九州は来年五月一日から福岡市と長崎オランダ村（長崎県・西彼町）の間約百四十キロに超高速船「ジェットフォイル」（定員二百八十人、時速八三キロ）を使った旅客定期航路を開通する。すでに九州運輸局の認可もおりている。

計画では、福岡市の博多港から平戸を経由して九州リゾートのメッカ「長崎オランダ村」を約二時間で結ぶ。高速船一隻で冬場は一日往復、夏場には三往復する。一般貨物船は博多・平戸間が約五千円、同・オランダ村間は六千五百円前後の予定だ。

現在、福岡・オランダ村間の所要時間は従来のJR九州と西日本鉄道（西鉄）福岡市などが昨年より運行を開始している高速バス「ワイドドミ」の場合でも約二時間半で、同高速船の導入は大幅なスピードアップにつながる。

韓国との交流を前面に

JR九州の「ジェットフォイル」……来年には福岡市と長崎オランダ村を約2時間で結ぶ



走り、このため高速三・五秒の高波でも揺れがなく快適で、就航率が高く欠航が少ないのが特徴。このニュースは、単に大都市と大型観光地の直結によつ

JR九州が計画している韓国の釜山市と福岡市を高速船で結ぶ「福岡高速船航路」構想は順調に進んでいる。福岡と釜山の距離は約二百キロで、福岡・鹿児島間は約二時間、釜山間は約三時間半で結ぶ。この区間を二時間五十分で結ぶ。九一年春から一日一往復半進行する。料金は航空機の二割安の一万三千円前後になる予定だ。

海の新幹線登場 福岡市—オランダ村

遠大な夢も 日韓海底トンネル

JR九州が他のJR六社と絶対的に違つるのは、早くから韓国との交流に積極的な力を入れていることだ。なにして五百万都市・釜山市は距離的に見ても大阪より近い。分割・民営化後の昭和六十三年の七月には、韓国鉄道庁との共同企画で「日韓共同キップ」の発売を開始している。

石井幸孝社長も「民営化前から韓国の鉄道庁とは協力関係にあった。九州の地域社会として韓国との付き合いは大事。アジアにおける日本の役割が増しているが、日本はまたまたアジアとの付き合い方が下手。地理的に近い九州が先頭に立つて交流を深めていかなければならない」と使命感に燃えている。他のJR各社には絶対に見られないJR社には絶対に見られない「日韓トンネル研究会」「国際ハイウェイ建設事業団」「財団法人・亜細亜技術協会」などのグループがそれぞれ、異業種文化人、学者など各界からの多様なメンバーが名前を連ねている。またアジア大陸と九州を海底トンネルでつなぐ構想は、戦前の大東亜共栄圏にも生じたものだが、その夢は思想的な背景も乏しく、在りては生きている。

「日韓トンネル研究会」は清水壽八郎・九州大学名誉教授、山崎達雄・九州大学名誉教授なども名を連ねてお

り、昭和六十年から基礎的な地質調査も開始されている。六十一年には佐賀県唐津市から志岐、対馬の両島を経て韓国の巨済島を通り釜山市に至る長さ三百三十五キロの大トンネル構想が出来上がった。現在は朝鮮半島の南北問題があるが、将来は日本から車で朝鮮半島を経由して北京、モスクワへの直行も夢ではない。もちろん全部がトンネルだけでなく、呼子付近と志岐・対馬・巨済島・釜山間を架橋とする架橋とトンネルの併用案もある。

清水名誉教授によつて「高やトンネルの完成で志岐などは福岡市の五十キロ圏、一時間通勤圏に組み込まれ、福岡市のベッドタウンになる。トンネルはハイウェイだけでなく、クリエーターカーでつなぎ、工事期間は十五年、総工費は十八兆円とケタ外れなものだ。JR九州の石原進・経営管理部長は「民間会社にする」とトンネルだけで年収二兆円の収入がない」とも採算に合わない。二兆円といえはJR東日本全体の年間収入、国の事業などもなく民間の事業では絶対に無理。JR九州としては考えてみたこととない。そんなことよりワチはまず九州新幹線が先決問題という。「日韓トンネル」は民間会社JR九州だけでは手も足も出ない問題だが、英仏間のドーバー海峡トンネルがクローズアップされてきた今日、遠い将来の夢としてはまったく可能性がない問題ともいえない。

さてその九州新幹線だが、鹿児島ルートは二〇〇〇年の開業時に在来線との併用でも十分に黒字経営（JR試算で二億円、政府見通しで三十九億円）が成り立つという見通しが立ち、残すところは時間の問題だけとなっている。