

ナウィリウィリ港湾事情

○大田 大* 真鍋 吉範** 阿部 真二郎***

1. はじめに

日本丸は平成28年度遠洋航海において、カウアイ郡長及びカウアイ・コミュニティ・カレッジからの寄港要請を受け、米国ハワイ州カウアイ島ナウィリウィリ港へ練習船として実に28年ぶりに寄港した。今後の参考のため、同港の概要を報告する。

2. カウアイ島の概要

カウアイ島は、ハワイ諸島の最北端に位置し、東西約50km、南北約40km、総面積約1,430km²で、概ね日本の奄美大島の2倍、ハワイ諸島では、オアフ島に次ぐ4番目の大きさである。明治時代から日本人が同島に渡り、中でも、山口県周防大島からの移民が多かった。こうした歴史から、

両島は姉妹島提携を結び多岐にわたる交流が今も続いている。カウアイ島の人口は、現在約70,000人で、うち約7,000人が日系人である。

3. カウアイ島と練習船

3.1. カウアイ島への遠洋航海

我が国の練習船によるカウアイ島への初めての遠洋航海は、1932年（昭和7年）の帆船大成丸で、ナウィリウィリ港へ寄港した。その後、太平洋戦争までハワイ各港に向けて遠洋航海が行われた。1953年（昭和28年）日本丸は戦後初の遠洋航海を実施し、その翌年にはカウアイ島・ポートアレン港に寄港した。航海訓練所及び海技教育機構練習船のカウアイ島寄港実績を表1に示す。

表1 航海訓練所及び海技教育機構練習船のカウアイ島寄港実績

	年 度	船 名	寄港地	備 考
1	1954年（昭和29年）	日本丸	ポートアレン	戦後初カウアイ島へ寄港
2	1956年（昭和31年）	海王丸	ポートアレン	
3	1958年（昭和33年）	日本丸	ポートアレン	
4	1961年（昭和36年）	銀河丸	ポートアレン	石造五重塔、石灯籠輸送
5	1962年（昭和37年）	日本丸	ポートアレン	
6	1963年（昭和38年）	海王丸	ポートアレン	
7	1964年（昭和39年）	日本丸	ナウィリウィリ	
8	1965年（昭和40年）	海王丸	ポートアレン	
9	1966年（昭和41年）	日本丸	ポートアレン	
10	1968年（昭和43年）	海王丸	ポートアレン	ハワイ移民百年祭
11	1970年（昭和45年）	大成丸	ポートアレン	
12	1973年（昭和48年）	海王丸	ポートアレン	
13	1974年（昭和49年）	日本丸	ポートアレン	
14	1975年（昭和50年）	大成丸	ポートアレン	
15	1976年（昭和51年）	進徳丸	ポートアレン	
16	1977年（昭和52年）	海王丸	ポートアレン	キャプテンクック二百年祭
17	1979年（昭和54年）	海王丸	ポートアレン	
18	1981年（昭和56年）	海王丸	ポートアレン	
19	1983年（昭和58年）	海王丸	ポートアレン	
20	1985年（昭和60年）	海王丸	ポートアレン	
21	1989年（平成元年）	海王丸	ポートアレン	
22	2016年（平成28年）	日本丸	ナウィリウィリ	カウアイ郡長より寄港要請

* 助 教 日本丸
 ** 教 授 予備船員
 *** 教 授 日本丸

3.2. 航海訓練所による石造五重塔、石灯籠贈呈

1961年(昭和36年)銀河丸遠洋航海において、航海訓練所からカウアイ郡長にあて、これまでの寄港歓迎に対するお礼の品として石造五重塔、石灯籠が寄贈された。石造五重塔の写真を図1に示す。



図1 石造五重塔

4. ナウイリウイリ港湾事情

4.1. 概要

ナウイリウイリ港は、カウアイ島南東岸にあるナウイリウイリ湾内に位置する。ナウイリウイリ湾にはフレリア川が注ぎ込み、また湾北西には、カウアイ島の中心市街地であるリフエが近接している。

同港には、ハワイ州内外から物資を運ぶバージや大型客船が頻繁に寄港する。港は、外洋からのうねりを遮断するための長い防波堤に囲まれている。

4.2. 水先

水先人は、ホノルル港入港時と同じ水先人が乗船した。水先艇は、ホノルル港の水先艇と同型のものである。パイロットステーションは港の入口にある Ninini Point 灯台から東南東に 1.0 マイルの地点である。

4.3. 針路法

港の入口には導灯が1組設置(前灯 13m、後灯 20m)されている。また、港の入口からバースにかけて航路標識が約 200m 間隔で設置されており、航路の可航範囲は幅 180m、長さ 730mで、12m の水深が確保されている。

4.4. 港湾施設

岸壁は4つで、Pier 0(突堤岸壁)は、多目的岸壁、Pier 1は、Mastson 社が主に使用する岸壁、Pier 2は、

客船ターミナル、Pier 3は Young Brothers 社が主に使用する岸壁である。Pier 2が使用されている場合には、Pier 3に客船が入港することがある。岸壁の様子を図2に示す。



図2 岸壁の様子

タグボートは1隻が常駐しており、ホノルル港にあるタグボートと同型のもの2隻が本船作業にあたった。

着岸岸壁は、大型フェンダーが岸壁の長さ全体に渡り隙間無く設置されており、ビット間隔は約 20mであった。係留状態を図3に示す。



図3 係留状態

岸壁上には、コンクリート製の車止めが設置されているが、移動できるタイプのものであった。

グレイウォーターはタンクローリー4台が岸壁上に待機し、排出を行った。担当者とは24時間連絡を取ることができた。

岸壁上で船舶保安管理者(SSO)と保安確認書(Dos)の取り交しを行い、船舶保安対策措置(MARSEC, LEVEL 1)を確認した。

港内の岸壁は、全域が保安エリアとなっており、入門できる時間帯は、午前6時から午後11時までで、警備員が常駐していた。

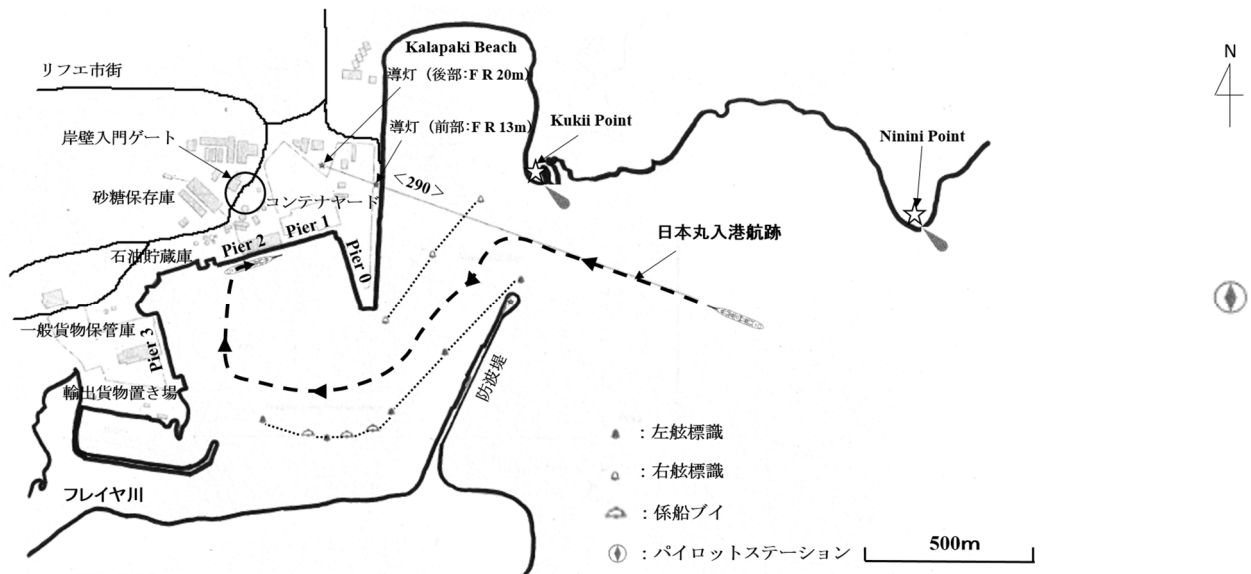


図4 ナウイリウィリ港

4.5. 港務手続

着岸後、出入国管理官2名が乗船し、必要な手続きを実施した。本船が、Government Shipであるため、入国審査も書類の確認のみで、全ての手続きを約1時間で完了した。検疫については、検疫官が常駐していないため、ホノルル港で検疫を受けることとなった。

4.6. その他

ナウイリウィリ港における代理店業務は、Transmarine Navigation Corporationが請け負った。ナウイリウィリ港入港に際しては、代理店員2名派遣され、停泊中は、代理店員1名が本船近くの宿に常駐し、緊急時に備え、24時間対応の体制が確保された。

船食業者がないため、食糧の積み込みは行わなかった。廃棄物の処理は、ホノルル港に比べ処理費用が高額であったため実施しなかった。

ばらしい学びの場となったことをこの場を借りて報告したい。

この報告が今後、カウアイ島を寄港地として検討する際の一助となれば幸いである。

参考文献

- 1) ハワイ州要覧：在ホノルル総領事館、平成29年5月
- 2) Kauai Commercial Harbors 2025 Master Plan：State of Hawaii Department of Transportation Harbors Division、2001年9月
- 3) 航海訓練所50年史：五十年史編集委員会、平成5年11月12日
- 4) 練習帆船大成丸史：大成丸史編集委員会、昭和60年10月15日
- 5) 航海訓練所遠洋航海記録、昭和29年～平成元年

5. おわりに

練習船の遠洋航海は、その規模が縮小され、寄港地も限定されるようになって久しい。かつてのカウアイ島と練習船の交流の歴史も、過去のものとなりつつあった。しかし、今回多くの方々のご尽力により、再び寄港することができ、それをカウアイ島の皆さんは「おかえりなさい」と出迎えてくれた。色褪せることのないこの関係を、我々は欠して忘れてはならない。そして、この交流は実習生にもモチベーションを与え、す