

2012 年かごしま丸ホノルル入港報告

牧野文洋^{1*}, 東 政能¹, 幅野明正¹, 東 隆文¹,
有田洋一¹, 武田篤史¹, 那須佳奈子¹

Report of training ship Kagoshima Maru's visit to Honolulu Port in 2012

Fumihiro Makino^{1*}, Masataka Higashi¹, Akimasa Habano¹,
Takahumi Azuma¹, Yoichi Arita¹, Atsushi Takeda¹ and Kanako Nasu¹

Key words: Honolulu, fisheries training ship, guide to port entry, port of call, CIQ formalities

Abstract

Kagoshima Maru, which is one of the training ships of the Faculty of Fisheries, Kagoshima University, was built in March 2012. She is a training ship for the new-generation, which carries onboard the latest instruments for oceanographic observation and navigation.

On its first-time foreign voyage, the "Kagoshima Maru cruise, Ocean Navigation 2012", the total number of persons onboard was 52 (27 crew members, 1 professor and 24 cadets). This cruise was conducted in the period lasting from August 10 to September 25, 2012. The ship called at Honolulu port, Hawaii U.S.A. from September 3 to 7, in order to get its supply of fuel oil, fresh water and perishable foods. Hereby we report about the state of things and Customs, Immigration and Quarantine (CIQ) formalities conducted in Honolulu port.

鹿児島大学水産学部附属練習船かごしま丸 (Plate 1 以下かごしま丸) は総勢 54 名 (乗組員 27 名, 教員 1 名, 実習生 23 名) を乗せて, 公海域乗船実習のための航海を, 2012 年 8 月 10 日から 9 月 25 日まで行った。その間, 9 月 3 日から 9 月 7 日まで, 飲料水, 燃料, 生鮮食料等の補給を目的として, アメリカ合衆国ハワイ州ホノルル港 (Fig.1) に寄港したのでその概要を報告する。

概 要

船舶名: かごしま丸 国際総トン数: 1284 トン
全長: 66.92m 幅: 12.1 m
停泊期間: 2012 年 9 月 3 日から 9 月 7 日
現地代理店: Transmarine Navigation Corporation Honolulu
国内代理店: グリーン SHIPPING 株式会社

着岸岸壁: Pier 30 (燃料補給時のみ着岸), Pier 9 (Plate 2.)
使用海図: BA charts No.1308,1336,1378 NOAA charts No.19357,19364,19366,19367,19369

使用時間帯: UTC-10h, 日本との時差は -19h。ハワイではデイトライトセービングタイムは採用されていない。

事 前 書 類

ホノルル寄港に際し事前に複数の証書類を取得する必要があると代理店より連絡があり鹿児島出港までにすべて取得した。以下に書類名と概要及び取得方法を記す。

1. 渡航ビザ

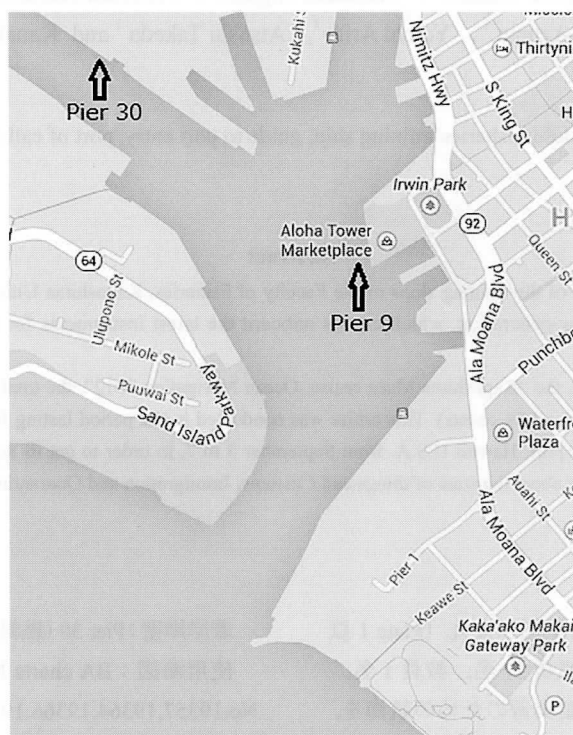
乗組員ビザは C1/D (船舶・航空機乗組員用ビザ), 教員は B1/B2 (短期商用ビザ) を取得した。在鹿児島の旅行代理店に申請手続き依頼し福岡アメリカ領事館にて

¹ 鹿児島大学水産学部附属練習船かごしま丸 (Training Ship Kagoshima Maru, Faculty of Fisheries, Kagoshima University, 4-50-20 Shimoarata, Kagoshima 890-0056, Japan)

* Corresponding author, Email : makino@fish.kagoshima-u.ac.jp



Plate 1. The training ship Kagoshima Maru. (1284GT, Length/66.92M, Breadth/12.1M, Depth/4.5M, Capacity/ 72persons)



POWERED BY GOOGLE 地図データ©2013 SK Planet, ZENRIN

Fig.1. Map of the East Part of Honolulu Port showing pier 9 and pier 30.



Plate 2. Kagoshima Maru berthed at pier 9 in Honolulu port.

個人面接を受け、1週間後に郵送にて受領した。申請書類は過去のアメリカへの渡航歴や職歴、両親の誕生日等まで記載しなければならず煩雑であった。実習生に関しては Port of Entry Parole（仮上陸許可証）をホノルルの船舶代理店 Transmarine Navigation Corporation Honolulu にて取得し上陸できるとのことであるのでビザは取得しなかった。

2. Nontank Vessel Response Plan（以下 NTVRP）

米国海域での事故対応、連絡体制、事後対応を確立させるための計画書である。グリーン SHIPPING から紹介された代理店に申請書類を提出し取得した。これを取得するためには一年に一回 Table Top Exercise という名称の講習に 1 名参加する義務があり、今回はかごしま丸船長が神戸での講習に参加した。申請時に代理店から Table Top Exercise への参加案内があるが、日本で行われるのは年に数回であり、タイミングによっては外国で受講しなければならない場合も考えられる。講習の内容は外国人講師による事故対応のシミュレーション等であり、全て英語で行われる。申請書類提出、講習受講、発行まで約 2 週間程度であったが、申請書類が多く煩雑であった。申請には国籍証書、一般配置図、タンク容積図が必要である。

3. Certificate of Financial Responsibility（以下 COFR）

1990 米国油濁法第 1016 条の規定により米国水域を航行する 300 総トン以上の船舶は U.S.Coast Guard National Pollution Center が発行する賠償資力証明書を取得しなければならない。グリーン SHIPPING から紹介された保険代理店に申請書類を提出し取得した。なお、申請には P&I 保険の 3 Letters が必要である。

オリジナルの COFR 証書は発行されず、登録される形になる。登録状況は U.S.Coast Guard のホームページ (<https://npfc.uscg.mil/cofr/default.aspx>) にて確認できる。申請から登録まで約 1 カ月程度であった。

4. International Carrier Bond（以下 ICB）

米国水域での規則違反に対する罰金支払いのための債務保証。COFR と同様の保険代理店に申請書類を提出し取得した。初回違反時の罰金は \$ 5000 なので \$ 5000 補償の契約をした。申請から契約まで 1 週間程度であった。

5. Certificate of Inspection of Freedom from Asian Gypsy Moth in Japan

アジアナマイマイ蛾不在証明書。米国が外来種で森林を破壊する恐れのあるアジアナマイマイ蛾の侵入を防ぐために定めたものである。地域ごとにハイリスク期間が定められており、この期間に該当港に入港した船舶は取得することが望ましい。ハイリスク期間は日本海事検定

協会のホームページ (<http://www.nkkk.or.jp>) 及び、日本穀物検定協会のホームページ (<http://www.kokken.or.jp>) で確認することができる。2012 年、鹿児島は 6 月 1 日～8 月 10 日がハイリスク期間であった。日本海事検定協会に検査を依頼し出港前々日の 8 月 8 日に受検。検査官 2 名訪船し、船体暴露部をくまなく検査され、2 時間ほどで終了。証書は即日発行された。

6. Standard Carrier Alpha Code

アメリカで運送人個々に与えられる固有のコード。米国の団体 NMFTA（National Motor Freight Traffic Association）が発給する。本船はマグロはえ縄操業後の入港であり貨物（冷凍マグロ類）を積んだ状態での入港だったので取得の必要があった。現地代理店にて取得。

入港前通報

8 月 29 日に現地代理店経由で関係各所に e-NOA（Notification of Arrival）を、引き続き 8 月 30 日に同代理店経由で船舶保安規程関係の D.O.S（Declaration of Security）をどちらとも E メールにて送付した。また同日、NTVRP に規定されている QI Notification drill（事故発生時の通報訓練）を E メールにて実施した。

入 港 時

9 月 2 日 CFR33. § 164.25(Code of Federal Regulation) に規定されている米国海域入域前の操舵機、船内通信装置、非常用発電機、非常用蓄電池、推進機のテストを実施し異常の無い事を確認した。

9 月 3 日 08 時、パイロットステーション ETA 1 時間前通報のため VHF ch.12 にてホノルルパイロットを呼び出し、到着は予定通り 1 時間後の 09 時である事を伝え、パイロット乗船は予定通り 09 時、パイロットラダーを左舷水面上 1m に準備するように指示を受けた。

08 時 45 分、パイロットステーションに到着し機関をスローとした。

08 時 46 分、パイロット Mr.Brown パイロットボート (Plate 3) で乗船。

09 時 14 分、Pier 30 に係留索を送り、右舷付け着岸した。

着岸後タラップより代理店 1 名、CBP 検査官（Custom Border Protection、税関国境警備局）5 名が乗船し入港手続きを開始した。提出書類はパスポート、クルーリスト、COFR（USCG のホームページより印刷したもの）、漁船登録票、ストアリスト（CBP Form）プロヴィジョンリスト（Free Form）各一部であった。

CBP 検査官 1 名が本船事務長と司厨長立会いのもと、魚倉、食糧庫、ゴミ保管庫、生ごみ処理機をチェックし

た。シールはされなかったが、食料は陸揚げしないようにと指示があった。その他は書類の確認のみで、SHIP INSPECTION REPORT を受領し1時間弱で手続き終了した。

09 時 55 分から 11 時 42 分、入港手続きと同時進行で M.G.O.100KL を積み込んだ。Pier30 は Chevron Products Co. が所有管理している油貯蔵及び油搭載用の私営岸壁である。

11 時 42 分、パイロット Mr.DORFLINGER 岸壁より乗船。

11 時 57 分、係留索を放ち Pier 9 へ向け港内シフトを開始した。

12 時 15 分、Pier 9 に係留索を送り右舷付け着岸した。

停泊時

9 月 6 日 08 時 10 分から、岸壁の給水設備より合計 68 トンの清水を補給した。濁り臭み等無く、残留塩素も検出され水質は良好であった。給水メーターの表記単位はガロン、給水能力は 1 時間当たり約 24 トンであった。

同日 09 時、生活廃棄物陸揚げ約 4 トン (Plate 4)。Foreign Garbage (食物屑等付着していたため。) として処理された。廃棄物については入港前にどのようなものか問い合わせがあった。

同日 10 時、生鮮食料品を積み込んだ。入港 1 週間前に現地代理店よりリストを E メールにて送付してもらい、入港 2 日前に E メールにて発注し、入港日に納入業者 Aala ship service の担当者が来船し打ち合わせを行った。生鮮野菜や豆腐などの日本食も不自由なく積み込むことができ、担当者は日本語も流暢だったので、個数等細かいところまでオーダーできた。

出 港 時

9 月 7 日 08 時 30 分、代理店 1 名が訪船しポートクリアランスを受領。出港手続きはすべて代理店が行い、

書類は停泊中事前に提出していた e-NOD(Notification of Departure) のみで船内での手続きは特になかった。

09 時 15 分、船舶保安規程に基づいて密航者サーチを実施し異常のない事を確認した。

09 時 38 分、パイロット Mr.DEMUTH 乗船。

09 時 48 分、係留索を放ち鹿児島向け出港。

10 時 05 分、パイロット下船した。

総 括

かごしま丸が通常寄港するインドネシア、フィリピン、韓国、パラオ等に比べ、渡航ビザ、NTVRP、COFR 等事前に取得すべき証書類が多く煩雑で大変であったが、入港時の通関手続きは、入港日の 9 月 3 日が Labor Day で祝日だったこともあり、非常に簡潔だった。

VISA 取得の為の個人面接は在福岡領事館で受けることができたが、申請でお世話になった旅行代理店によるとタイミングによっては在大阪領事館になる場合もあるらしい。本船のように 1 クルーで運航する船では、航海スケジュールによっては面接を受けるタイミングが難しくなる可能性があるので早めに準備を始める必要があると感じた。

パイロットに関しては 3 名とも本船の推進装置 (バウスラスター 1 基、全旋回式推進機 2 基) をうまく使いこなし、技量は問題なく、オーダーも聞き取りやすかった。

燃料油を積み込んだ pier 30 は、保安上の為か、岸壁に上陸するのも禁止された。停泊した pier 9 はすぐ横に ALOHA TOWER MARKET PLACE があり誰でも自由に出入りができ、保安上あまり宜しくないのに、舷門当直、見廻りを厳重にした方がよい。岸壁設備はフェンダー、ボラード、給水設備等きれいに整備されており清潔な港であった。



Plate 3. Pilot boat of Honolulu port.



Plate 4. Garbage unloading at pier 9 in Honolulu port.