

<連載(105)>

## ハワイのデイクルーズ船 「ナバテック」に乗る



大阪府立大学海洋システム工学科教授

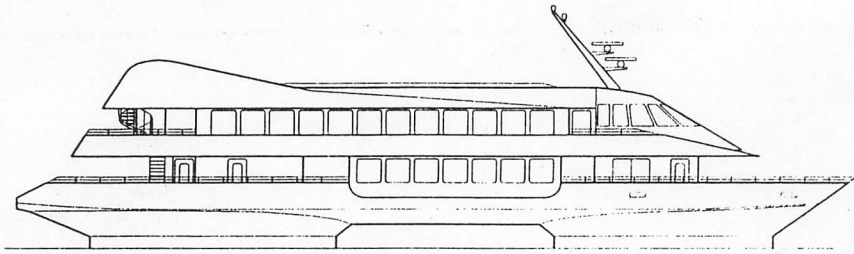
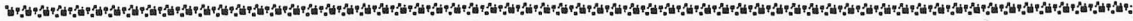
池田良穂

**ハワイ** のホノルルで開催された海洋開発関係の国際会議 ISOPE'97に参加した。この会議は毎年開催されている会議で、発表論文数500件、参加者も450名という、海洋開発関係では最も大きな会議のひとつであり、来年はカナダのモントリオールで、再来年はフランスで開催されることが決まっている。筆者は、今年の会議では、船舶の損傷時復原性に関する論文と、海底地質調査ボーリング用のスパーブイの運動解析法に関する論文の2つを発表することができた。

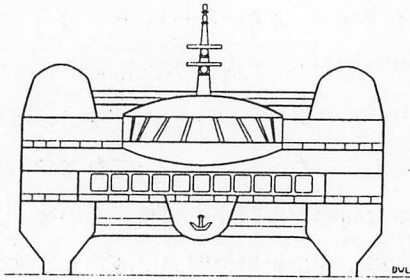
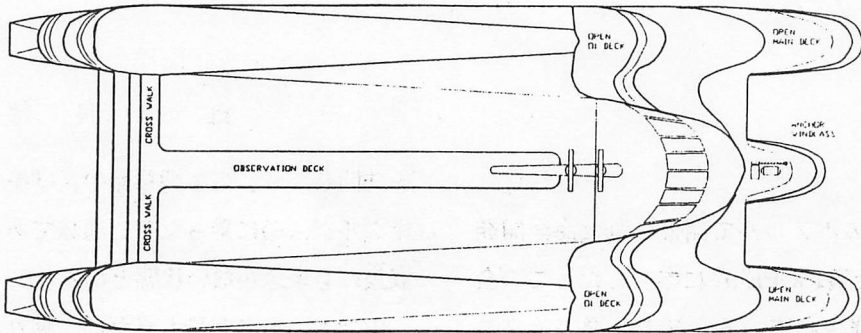
**ハワイ** への訪問は初めてであったが、気候は温暖で、日差しはきついものの、木陰に入れば涼しく、上着を着ていても汗はほとんどかかない。北海道育ちで、蒸し暑い日本の夏が最も苦手な筆者にとっては、まさに天国とも言える気候であった。こんな快適な所に来て、会議に専念せよという方がどだい無理なことであり、筆者も、会議の合間を縫って、ホノルル港

を訪問したり、海事博物館の見学をしたり、デイクルーズ船に乗ったり、趣味である船の情報収集にも余念がない状態となった。

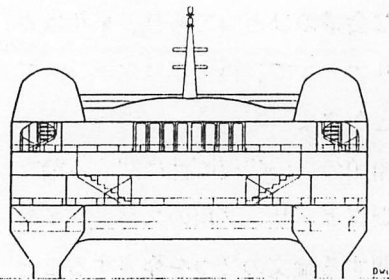
中でも、筆者が最も見たい、乗りたいと思っていたのは、SWATH（半没水型双胴船型）のデイクルーズ船「ナバテック」であった。SWATHは、米海軍が研究開発を行ない、その実験船「カイマリノ」がハワイの水域で各種の海上実験を行なったことで有名であるが、米海軍は同船型の開発を中断。その後、日本の三井造船が商業船艇の開発に成功し、波の中でも揺れない船として脚光を浴びているのは周知の通りである。しかし、アメリカにおいてもSWATHの開発が民間会社によって続けられており、現在では、2隻のSWATH客船がハワイの水域で稼働している。その一隻がホノルル港を起点とするデイクルーズ客船「ナバテック1」であり、もう一隻がハワイ諸島のひとつマウイ島を起点とするデイクルーズ客船「ナバテック2」である。



PROFILE



VIEW  
BOW ON



VIEW  
STERN TO

General arrangement *Navatek 1*



ナビテック 1



ナビテック 1 のレストラン



「ナバテック1」の概要について紹介しておこう。同船は1989年にナバテック・シップス社（本社はハワイ。パシフィック・マリーンの子会社）で開発された。船体の建造は、カナダのバンクーバーにあるトンプソン・メタル社が、艀装は米ポートランドのノースウェスト・マリーン社が担当し、AB船級のSWATHの第1船となった。船長43m、幅16m、喫水2.4~4.27m（可変）、旅客定員430名、最高速力18ノット、航海速力15ノット、ディーゼル1007kw2基搭載。船内は2層からなり、さらにその上にオブザベーション・デッキがある。各デッキスペースは、メインデッキ512平米、セカンドデッキ445平米、オブザベーションデッキ45.5平米となっており、全部で1003平米の広いスペースが自慢である。また、建造後、サンフランシスコからハワイまで、2100マイルを自力で航海している。フィンは、船首、船尾にそれぞれ一組あり、船体姿勢および船体運動の制御を行なっている。「同船は、ロイヤル・ハワイアン・クルーズズにリースされており、同社によってホノルル起点のデイ・クルーズ船として運航されている。新しいコンセプトの船舶なので、船会社自体が建造を発注するにはリスクが大きいいため、開発・建造した会社が自社所有船として建造して、それをリースをし、その優秀な実績を評価してもらおうという戦略をとっているようだ。

さて、話しを「ナバテック1」のクルーズに戻そう。まずは、宿泊していたホテルの中の

旅行カウンターで、ナバテックのクルーズのパンフレットを入手することから始めた。予約はすぐにでもでき、バスがホテルまで迎えにくるとのこと。クルーズとしては、朝8時半発のモーニング・クルーズ、12時発のランチ・クルーズ、17時発のサンセット・ディナー・クルーズ、20時15分発のディナー・クルーズの4本がある。会議の都合やクルーズの内容をいろいろ検討した結果、ランチ・クルーズに乗船することにした。料金は、45ドル、邦貨で約5000円強であった。

出港の45分前にホテルまでバスが迎えに来てくれる。港までの間にいくつかのホテルに寄って乗客を拾って、出港時間ぎりぎりに桟橋に到着。なかなか斬新なスタイルの「ナバテック1」が停泊していた。SWATH船型独特のストラットが各舷2枚あり、その下の没水船体も水が綺麗なのでよく見える。

登場口で記念写真のフラッシュを浴びて、タラップを上がって船内へ。上部デッキのレストランのテーブルが指定される。乗船代金には、buffetスタイルの昼食と、2杯のドリンクが付いている。乗船した直後にはトロピカル・カクテルを、そして食事の時にはビールを注文した。

12時に出港。近くの桟橋には、帆装デイクルーズ客船や、タグボートを改造したハーバークルーズ客船なども停泊している。港外に出ると、船はワイキキビーチ、ダイヤモンドヘッドの沖合を航行し、ココケイの近くで反転し

で港へと戻る。海上はかなり強い風が吹き、白波も立ち始め、行きは向波、帰りは追波であったが、さすがに波には強いSWATHだけあってほとんど揺れは感じられなかった。ブリッジにある横揺れおよび縦揺れのデジタル表示も0.3~0.5度程度の数字を示していた。唯一、若干揺れたのは、ココケイ沖でスピードを落として反転した時だけであった。ハワイは、港を出るとすぐに外海であり、うねりも風波も常にある

海域だけに、デイクルーズ客船としては耐航性能に優れたSWATH船型が優れているといえる。

昼食後、乗客はデッキで海風に当たりながらハワイの沿岸風景を眺めたり、時々ま現われるイルカの群に喚声を上げたり、船内で行なわれたフラダンス教室を楽しんだり、思い思いに2時間あまりのクルーズを楽しんでいた。

新刊書案内

# フェリー・客船情報 '97

編集：池田良穂（大阪府立大学海洋システム工学科教授）、A4版194頁

写真250枚、船舶図面35隻、発行：船と港編集室、定価：12,800円

旅客船、カーフェリーのあらゆる情報を満載した「客船の年鑑」。旅客船の運航者、建造技術者必読内容としては、  
 ■客船・フェリー界の最新話題 ■新鋭カーフェリーを見る ■欧州・超高速カーフェリーの最新情報 ■フェリー・客船界の分析 ■客船の科学技術 ■新コンセプト紹介 ■乗船レポート ■新造船技術資料 ■客船・フェリーに関する会議情報 など。

■一般書店では扱っていませんので、**船と港編集室**（〒593 堺市上野芝向ヶ丘町 1-23-1-420）までファックス（0722-70-0612）にてお申し込み下さい。



社会と共生し  
 環境にやさしいトラック輸送を実現します。

社団法人 **全日本トラック協会**

トラックに関する楽しい、ためになる情報を満載。  
 ホームページのアドレス <http://www.sphere.ad.jp/jta>