

TUMSAT-OACIS Repository - Tokyo

University of Marine Science and Technology

(東京海洋大学)

第一部 海鷹丸航海調査報告 平成11年度
第76次航海報告

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2008-04-10 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/230

4.4 調査報告 (Survey Report)

4.4.1

寄港地事情

釜山港 (韓国) 入港報告

高須康介 栗田嘉宥 林 敏史 萩田隆一 内田圭一

(東京水産大学研究練習船)

Report of Pusan port

Yasusuke Takasu, Yoshinobu Kurita, Toshifumi Hayashi,

Ryuichi Hagita and Keiichi Uchida

(Tokyo University of Fisheries, Research and Training Vessels)

1. はじめに

東京水産大学練習船海鷹丸は第 76 次航海 (専攻科) において、補給及び国立釜慶大学との親善のため韓国の釜山港に入港したので報告する。

- 1) 入港国 : 韓国
- 2) 位置 : 35-07N 129-02E
- 3) 使用海図 : 日本版 196 (1/250000), 312 (1/75000), 313 (Harbor Chart)
- 4) 使用時間 : UTC+9^h
- 5) 代理店 : Soyong Shipping Co., Ltd. 日本語可能。
9th Floor, Haeyang bldg., 87-5, 4-Ka, chungang – Dong, Chung – Ku, Pusan
600-014, KOREA
TEL : 82-51-463-0611, 82-51-463-0612
FAX : 82-51-463-0620, 82-51-463-0621
TELEX : 52410 ANSWER BACK : SOYANG K52410

2. 港湾地勢

朝鮮半島の南東に位置する。港は東南東の方向に開けており港界から港の最奥までは 4.5 マイル程ある。港の北西側には海岸近くまで山があり、北から西の風に対して強い港である。釜山は人口 500 万人の韓国第二の都市で、中心街は西面である。西面を中心に地下鉄、バス、タクシーが頻繁に走っており交通の便は良い。当港は、日本の博多、長崎、下関とを結ぶ定期便が出入する港で、本船が着岸したフェリー埠頭は、日本への輸出品を運ぶトラックが頻繁に通行していた。

3. 海象気象

入港時の気温は 1.8°C で北西の風・風力 2 で非常に寒かった。海況は 2 と穏やかであった。岸壁着岸中は、昼夜を通して北または北西の風が風力 1 から 3 くらいで吹いた。気温は最高 7.5°C、最低 -1.3°C であった。入港期間中の潮汐は 1 日 2 回潮で、最大潮高差は 130cm で

4. 入港

(1) VHF

釜山港は PUSAN PORT TRAFFIC MANAGEMENT SERVICE CENTER によって、港域内 (VTS 区域) の出入港船舶の交通管制が行なわれている (VTS とは Vessel Traffic Service の略)。港には港界のほか位置通報ラインがある (Fig. 1)。連絡事項 VHF による通報の手順は次のように行なった。呼出はいずれも 12 チャンネルで、呼出は位置報告が Pusan Port Service で、パイロット呼出が Pusan Port Control で行なった。

位置報告 1. 入港予定報告 : VTS 区域到着 2 時間前に行う。内容は ① 船名、呼出符号、② 到着地および到着予定時刻 (ETA)。

位置報告 2. 進入報告 : 位置通報ライン通過時に行う。内容は ① 船名、呼出符号、② 航行位置針路速力。

パイロット要請 : パイロットの確認をパイロット乗船予定の 1 時間前に行なった。その際にパイロットラダーの設置舷の指示を受ける。本船入港時は、針路 310 度で風が北西 (左舷船首 2 ポイント) の条件下で右舷側、高さの指定はなかった。

到着報告 : 到着報告、出港報告ともにパイロットが行なってくれた。

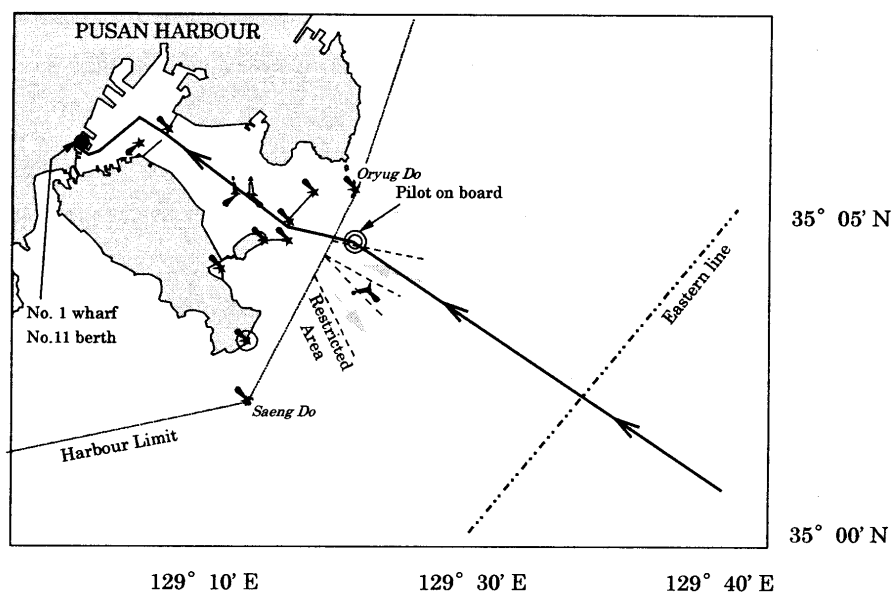


Fig. 1. Outline of the Pusan Harbor and the approach.

(2) 本船の動静

関門港を出港後、関門海況をとおり六連島東を航行、玄海灘を航行し沖の島沖で変針し、対馬へ向けて航行した。そして、対馬北端の三ツ島灯台を 225 度 6.5 マイルに見て変針し、針路を 310 度に取り釜山港を目指した。パイロットステーション (35-

04.25N, 129-07.17E : 五六島の南 1 マイル付近) には 8 時過ぎに到着し極々微速にてパイロットを待った。08:58 にパイロットが乗船して港内へ進航し、09:46 に釜山港第 1 突堤国際旅客船ターミナル第 11 岸壁に着岸した。



Fig. 2. Photo of the pilot boat.

(3) 入港手続き

入港 24 時間前に無線検疫を行ない、入港後に申告書を提出する。入港後に乗船してきたのは入国管理局 2 名で税関の来船はなく倉庫のシールもなかった。また、入国管理局は来船時に各人の上陸許可書 (Shore Pass) をもって来た。上陸許可証は出港前に回収もので、紛失すると罰金 100 ドル (米) とのことであった。

提出書類は以下の通りであった。

クルーリスト 6 部, 船用品リスト 1 部, 携帯品リスト 1 部, 最終港出港許可書 1 部, 航海記録 1 部, 到着時コンディション 1 部, 出港時コンディション 1 部, 申告書 1 部。

(旅客リストの場合は 1 ヶ月前までに必要。荷役関係については、北朝鮮との関係の有無を調査される事がある。: 代理店からの情報)

4) PSC

日本船、とくに練習船は行っていないという (代理店からの情報)。

5) 補給

本港では清水のみの補給を行なった。清水は、水船かトレーラーによって行なわれる。本船は水船からの補給であった。

6) ゴミ

トラックにて収集される。特に細かい分別は指示されなかった。本船は入港翌日と最終日の 2 回来てもらった。

7) 岸壁

本船が着岸した岸壁は釜山港第 1 突堤国際旅客船ターミナル第 11 岸壁 (No. 1 Wharf International Passenger Terminal Berth no. 11) であった。岸壁の長さは 120m でコンクリート製であった。岸壁のフェンダーは 4 箇所にあった。材質は黒色のゴム製で、岸壁から 1m ほど突出していた。ピットは約 20m 間隔で 6 箇所にあった。すぐ隣の岸壁が国際線のフェリーターミナルで毎日定期便が出入港した。そのため、本船が係留していた場所にもトレーラーやコンテナが岸壁の際まで並ぶ時間帯があり、タラップの付け替えなどは行なえる状態ではなかった。

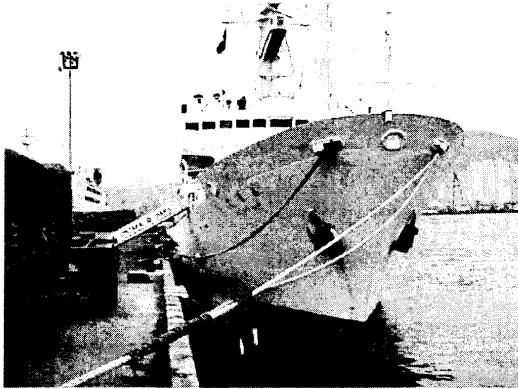


Fig. 3. Umitaka-maru was moored at the pier.

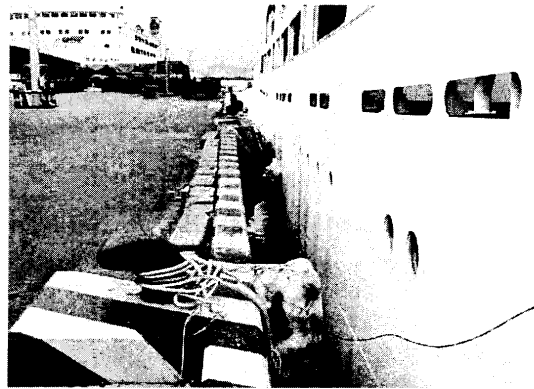


Fig. 4. Fender of berth.

5. その他

(1) 上陸

港から町への出入はゲートを通すしなければならず、その際には代理店より渡された Shore Pass と学生は実習生証明書を乗組員は船員手帳の提示を求められた。

(2) 舷門当直

一般の人の岸壁内への出入は無く、来船者も関係者および港湾労働者のみで、舷門ワッチ中にトラブル等はなかった。ゲートには 24 時間検査官がいて、常時通行可能であった。ただし、深夜帯になると、検査官が仮眠をしている時があり、ゲートが閉められてしまう事があった。入港中は岸壁電話を取った。

(3) 治安

町の治安は良く、学生および乗組員ともにトラブルは無かった。韓国の言語はハングル語で英語は一部の人を除いて通じない。また、店によっては日本語を使える店員がいた。港を出てすぐのインフォメーションセンターでは日本語のできるスタッフがいて両替も可能であった。