

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17年度(2005年度)
第18次航海報告

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2008-04-15 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/287

4.5.1.3 ケープタウン港入港報告 (Report of Cape Town)

1. 概要

本船は年始からの南氷洋調査の準備のため、燃料、食料の積込み、調査員の上下船のために、アフリカ大陸最南端に位置する、南アフリカ共和国、ケープタウンに寄港した。

ケープタウンはテーブル湾に面する南アフリカ共和国第 2 の都市で、アフリカを代表する港であり、有数の観光地の 1 つである。また、国の立法首都、西ケープの州都でもある。国内でも比較的治安の良いといわれているが、最近では犯罪が増加しており、渡航ランクが「十分注意してください」となっている。公用語は英語を初めとして 11 の公用語があるが、英語であれば大抵どこでも通じる。南アフリカの標準時は UTC+2 である。

ケープタウンに入港する前日には、南アフリカを遠望しながら航行していたが、その際、多くのアザラシ、鯨、ペンギン、マンボウを見ることができた。

2. 入港

2.1 入港

南アフリカ共和国は IALA A 方式を採用している。また南部の通航方式は、海底油田のリグやパイプラインが存在しており、漁場も有るため、これらを考慮した分離通航方式の航路が設定されている。(Photo.1) この航路は大型船について設定されているため、規定外船舶である本船は航路の外側を航行した。この航路までの本船のコースを Photo.2 に示す。

港内は多数の船舶が航行している上に、水路幅が狭いため、かなり緊張した。また途中には Swing Bridge という橋がある。この橋は船舶が通過する度に片方の岸壁を支点として回転して通路を開けるといふ珍しい方式の橋である。(Photo.3)

2005 年 12 月 30 日 航程

13 : 00 入港用意、総員配置についた。パイロットステーションに着き、機関及び舵を種々に使用した

13 : 39 パイロット (Mr.T.J Gfelicki) 乗船 (Photo.4)

13 : 57 Table bay 防波堤を通過

14 : 05 East Pier 通過

14 : 12 Swing Bridge 通過

14 : 16 タグボート”Koester”を右舷船首、”Blue joy”を右舷船尾にとった

14 : 20 Alfred Basin West Quay に着岸

14 : 26 タグ 2 隻をレッコした

14 : 30 F.W.E 及び甲板部署解散

14 : 34 パイロット下船

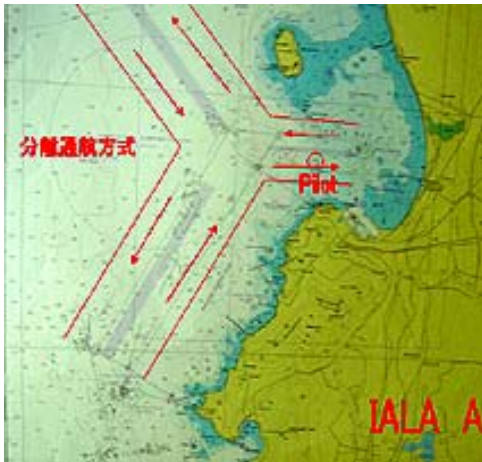


Photo.1 分離通航方式



Photo.2 コース



Photo.3 着岸岸壁及び Swing Bridge

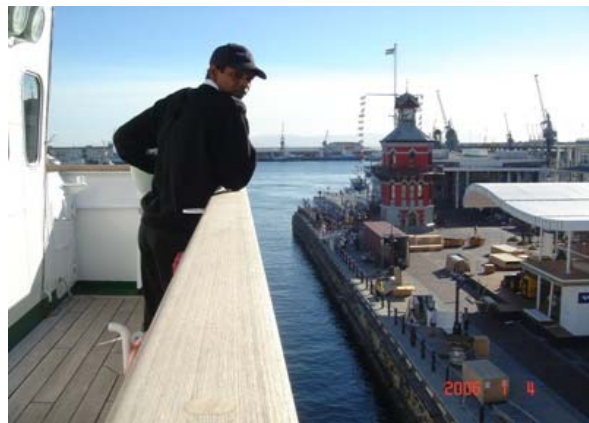


Photo.4 パイロット

2.2 入港手続き

①代理店 : MITCHELL COTTS MARITIME- CAPE TOWN

TEL 27-21-4215580 FAX 27-21-4217922 TELEX 95-527772 PIC/CHARL AC
KERMAN MOVILE 27-0833086316 E-MAIL <charla@mitchellcotts.co.za>
/EUGENE La Guma<EugeneL@mitchellcotts.co.za>

12月5日付の電子メールで代理店から本船バースについては港湾当局からV&A WATER FRONTのWEST QUAYを薦められているが本船意向を確認したい、とあったため12日付で応諾の旨を電子メールで返事した。以後電子メールを主に利用した。16日にはWEST QUAYで給油可能か、確認のメールを入れた。19日にはバージで給油できる、との返事が

あり入港1週間前の23日には年末の休日が続くため給油詳細、調査員乗下船を知らせ、との連絡があった。折り返し給油に関しては学校当局へ急ぎ詳細を通知するよう催促している旨を代理店へ連絡した。

先港ポートルイス（モーリシャス）出航後、ケープタウン入港5日前、代理店へは正規に入港情報第1報を通報した。入港情報には ETA、水先人手配、調査員乗船手続き、空港から本船への移送、日本総領事館訪問、ETD、その他当港で積み込み予定の清水、観測機材等を含んだ。併せて入国手続のための乗船調査員名簿を添付した。

入港96時間の26日にはCAPE TOWN RADIO経由 MRCC CAPE TOWN宛ISPS通報を行ったが、同趣旨の通報で代理店経由となるPRE-ARRIVAL DETAILS通報も96時間前通報が求められているため同日中に代理店宛FAX通報した。なお同通報にはCREW LISTの添付が求められているため、CAPE TOWN RADIO宛のISPS通報の写しと共にFAXした（ISPS通報については保安通信の項参照）。

入港72時間前には無線検疫通報を代理店宛てメールして当局へ転送依頼を願った（詳細は無線検疫通報の項参照）。同時に入港72時間前の水先人手配の再確認をした（ADMIRALTY LIST OF RADIO SIGNALS）。同時にETAを再度通報した。同日中には本船要請事項は手配済みとの連絡の外、数項目の問い合わせがあった。これには折り返しメールで返事した。

入港2日前になって本学より給油現地業者の紹介があり、すぐにこれを代理店宛メールした。代理店からは同日中に、承知した、但しバージは先約があり給油時間は遅れる、との連絡があった。

* バス観光ツアーについては全漁連（日本）経由で交渉していたが入港時に現地駐在員2名が来船して細部の打合せを行った。

* 給油については入港情報第1報通報前から連絡を取り合ったが、昨年と相違してWEST QUAYでバージ給油できた。（昨年情報：本船着岸予定のバースではバージ給油となり、本船要望の（これは本大学の契約による）パイプライン給油はできない、現地給油業者名を知らせ、との連絡があった。その後、本船は代理店と現地業者の打ち合わせでショアライン給油設備のあるコンテナターミナルへ入港着岸となった。）

* 船食は東京で紹介された船食宛（NATIONAL SHIP CHANDLERS、価格は請求書から5%引き）インマル経由FAXで直接連絡して注文した。

入港後、代理店の人が来船し、入港手続きを行った（Photo. 6）。提出書類は以下の通りである。

- Crew List
- Ship Arraival Report
- Maritime Decralation Helth
- Passenger List
- Ship' s Store List

- Nil List
- Voyage Memo
- Crew' s Effects Declaration

②保安通信

入港96時間前には MRCC CAPE TOWNへCAPE TOWN RADIO経由 TELEX (95-511600)で保安情報 (ISPS CODE REPORT)を打電した。南アでは代理店経由ではなく、直接上記の方法で MRCCへ通報することが要請されている。また通報内容も世界共通書式ではなく南ア独自の書式である。(CAPE TOWN RADIOへ電子メール通報も可能であるが、添付ファイルではなくメール本文に記載すること、またメール送信前にCAPE TOWN RADIOへコンタクトしてメール送信を事前連絡することが必要である。無線局はメールを常時モニターしている訳ではないためである。) 詳細は以下のとおり。

FORMAT FOR PRE-ARRIVAL/PRE-ENTRY INFORMATION REPORT
A/SHIP NAME/CALL SIGN/PORT OF REGISTRY/CURRENT SECURITY LEVEL ON BOARD//
B/TIME// (Time of report in UTC. 6digit group giving day, hours and minutes)
C/POSITION//(4 digit group latitude and 5 digit group longitude suffixed with N or S and E or W e.g. /1212S00527W//)
D/SHIP TYPE//(e.g. /CONTAINER//)
E/COURSE//(3 digit group for the present true course e.g./052//)
F/SPEED//(Ship speed in knots with decimal omitted e.g.16.8knots = /168//)
G/IMO NUMBER//(e.g. /IMO1234567//)
H/ISSC CONFIRMATION ON BOARD/ISSUING AUTHORITY// (Confirmation yes or no (Y/N) and issuing authority e.g. /Y/JAPAN//)
I/BUSINESS NAME OF SHIPS AGENT AT INTENDED PORT OF CALL//J/FIRST SA PORT OFCALL AND ETA AND NEXT PORT OF CALL// (ETA as per (B) above e.g./CAPETOWN/261000/FREMANTLE//)
P1/LAST PORT OF CALL/DEPARTURE DATE/SHIP SECURITY LEVEL/SECURITY MEASURES AND PRO-CEDURES/SHIP TO SHIP MEASURES// (Departure date in 8digit group (DDMMYYYY) e.g./TOAMASHINA/20122004/1/NIL/Y//)
P2/SECOND LAST OF CALL/Other paragraphs are as same as P1//
P3/THIRD LAST PORT OF CALL/Same as P1//
P4/FOURTH LAST PORT OF CALL/Same as P1//
P5/FIFTH LAST PORT OF CALL/Same as P1//
P6/SIXTH LAST PORT OF CALL/Same as P1//
P7/SEVENTH LAST PORT OF CALL/Same as P1//
P8/EIGHTH LAST PORT OF CALL/Same as P1//
P9/NINTH LAST PORT OF CALL/Same as P1//
P10/TENTH LAST PORT OF CALL/Same as P1//
Q/REGISTERED OWNER AND CONTACT DETAILS//(e.g./NATIONAL UNIVERSITY CORPORATION TOKYO UNIVERSITY OF MARINE SCIENCE AND TECHNOLOGY/4-5-7 KOUNAN,MINATO-KU,TOKYO,JAPAN/TEL813,./FAX813,./SAMPLE@S.KAIYODAI.AC.JP//)

R/SHIP SECURITY OFFICER DETAILS// (e.g./NAGASHIMA/CHOFF//)
 S/COMPANY SECURITY OFFICER DETAILS// (e.g./NOMURA/PHONE813,,,/MOBILE819,,,/SAMPLE@S.KAIYODAI.AC.JP//
 U/DETAILS OF CARGO//W/DETAILS OF PERSONS ON BOARD,OTHER THAN PASSENGERS OR CREW, WITH THE REASON FOR THEM BEING ON BOARD// (Full name, surname, date of birth(DDMMYYYY),nationality, passport number and reason for being on board (if available) e.g.TAROU YAMADA 06111949 JAPANESE TG1234567R ESEARCHER//)

同様に入港96時間前には港湾当局宛の保安通信 (PRE ARRIVAL DETAILS FOR ARRIVAL AT THE SOUTH AFRICAN PORT) が代理店経由で要請されている。この情報が通報されない限り船舶は入港できない。詳細は以下のとおり。

PRE-ARRIVAL DETAILS FOR ARRIVAL AT THE SOUTH AFRICAN PORT OF:
 CAPE TOWN

Ship details	
Name:	
Port of Registry:	
Call sign:	
IMO number:	
Type of vessel:	
Estimated Date & Time of Arrival:	

Voyage details	
Day, month, and time the report is made:	
First SA port of call:	
Last port of call:	
Next port of call:	

Security details	
Security level at which the vessel is operating:	
Expiry Date of ISSC / ISSC number	
Name and rank of SSO:	
Name of Company Security Officer (CSO):	
Contact Details of CSO:	

Crew list	Attach List Separately
Passenger list	Attach List Separately
List of Any Other Persons Aboard	Attach List Separately

General description of cargo on board	
Cargo:	
Cargo:	
IMDG classes of cargo on board	

③港務通信（水先人手配）

入港5日前の入港情報の中で代理店経由でETA通報、水先人を要請した。
 入港72時間前には ETAを再報して水先人手配を再確認した(RADIO SIGNALS)。
 以下のVTS通報を実施した。

VTS通報海域(1B)15分前に（1300L/T PILOT STATION着予定で1245L/Tに通報、ETAの1時間15分前）VHF CH. 14でVTS通報を実施した。

ETA1時間前に PORT CONTROL へVHF CH. 14で 1B通過の通報を行った。25分前に2B通過報告。

PILOT STATION到着（1100L/T）後、しばらく待機したが水先人乗船の気配が無く、CAPE TOWN PORT CONTROL（Photo. 7） VHF/CH. 14をコールして乗船予定時間の確認をしたところ船込みのため水先人乗船はしばらく遅れる、との返事であった。パイロットラダー左舷、水面から1mの指示あり。

④無線検疫通報

入港72時間前に代理店経由 PORT HEALTH CAPE TOWNへ通報した。翌日、代理店から RREE PRATIQUEの通知を受けた。通報内容は以下のとおり。

- A. Name of Vessel
- B. Estimated time of arrival(ETA)
- C. Last Ports and departure dates going back 30 days
- D. No of crew
- E. De-Ratting/De-Ratting Exemption status
- F. Vaccination status
- G. Health Status of the Crew and Vessel
- H. The following information on crew changes going back 30 days:-Where was crew

change effected, name of crew, movement of crew prior to boarding vessel?

I. Name of local shipping agency

J. Vessel's Sat C, Telex, Facsimile Numbers & Call sign

⑤船位通報(SAFREP)

SAFREP通報を実施した。SAFREP/PRは本船コースではアガラス岬までは通報を要請されていないが (POSITION REPORTは船長の任意)、本船ではケープタウン入港までは毎日位置通報を実施した。全てインマルCを利用して CAPE TOWN RADIO (TELEX 0 95-511600) 経由 SAFREP宛、通報した。PERTH、YAGAGUCHI局経由で通報できた。

参考事項

1. PILOT STATION/1100現地時間着で水先人乗船予定であったが、船込みのため1130時頃乗船した。WEST QUAY着岸と同時に代理店、検疫官が乗船した。税関は来船しないとの話で税関書類は代理店へ渡した。1時間ほどして入官1名来船してクルーリストをチェックした。ボンドストアは税関が来船しない限りシールの必要はなく、結局税関の来船はなかった。

2. 当港で乗船の調査員は代理店が空港まで出向き、入国手続きを済ませて本船へ移送した。また本船乗船前に PORT IMMIGRATIONで出国手続きも済ませた。

3. V/A WORTER FRONTのWEST QUAYに着岸したが、常時本船ゲートには警備員が常駐した。帰船時にはIDカード (本船乗組員証明書) の提示を求めた。



Photo.6 Immigration



Photo.7 Port control

3. 港湾設備

本船が入港着岸した場所は Victoria & Alfred WATER FRONT の内部に位置し、Cape Grace Hotel の目の前である。岸壁周辺にはフェンスが張り巡らされ、24 時間体制で警備員による警備が行われていた。岸壁にはタイヤを吊るしたフェンダー (Photo.8) が並んでいた。

また等間隔に円筒形のビットが配置されていた (Photo. 9)



Photo. 8 タイヤフェンダー



Photo. 9 岸壁ビット

DUNCAN A BERTH のゲートの近くには日鯉連事務所があり、所謂漁船員のシーメンズクラブとして利用されている。紙幣交換、簡単な日本食事、郵便物受付、風呂及びサウナの設備がある。全漁連事務所も同じ通りの近くにあった。

4. 燃料給油

当初は着岸後すぐ給油の予定であったが、入港が年末であったため、船込みでバージも先約があり給油日が翌日となった。バージによる給油で積込口には国際フランジを使用した (Photo. 10) 詳細を以下に示す。

積込日時：2005年12月31日 08:15～11:26

積込量：230MT (M. G. O)

総積込量：269.74KL

積込タンク：No. 1FOT (S)、(P)

バージ船名：PELICAN DURBAN (Photo. 11)

なお、給油前に各積込タンクに低温流動性向上剤 (キャリアオイル MD-336) を投入した。



Photo. 10 国際フランジ



Photo. 11 バージ船

5. 治安について

概要で少し触れたが、ケープタウンは国内では比較的治安の良い街であるが、置き引きなどの犯罪や夜間の外出には注意が必要である。本船寄港時のクリスマスから年末に掛けては欧州からの観光客が多く、街中には警備員が立つなど治安にも相当配慮しており、ホテル宿泊料金やテーブルマウンテンのケーブルカー料金が年間を通して高くなる。

街中で流しのタクシーを拾うのは危険との情報もあったが、メータ付きタクシーでは問題は無く、特にウォータースフロント前やバス停横の待合タクシー、ケープタウン駅前、ロングストリート of タクシーを利用して喜望峰など出かけるものもいた。ウォータースフロントのクロックタワー近く出入り口（漁船が出入りするダンカンドックに近い）に駐車しているタクシーは、日本漁船員を相手にしていた記憶からかメータで走らず高値を要求することもあるが、乗車前に料金を交渉しておけばトラブル無く利用できた。バス・ミニバスは料金も安く安全でケープタウン駅前、シーポイント、クリフトンビーチ、キャンプスベイ方面の交通には至便である。今回の利用はすべて日没前の事例である。

参考文献

ADMIRALTY SAILING DIRECTIONS 14th Edition 2004 AFRICA PILOT Volume II

ADMIRALTY CHART Table Bay to False Bay (Chart No. 636)

ADMIRALTY CHART Table Bay (Chart No. 1846)

All Publications OF THE UNITED KINGDOM HYDROGRAPHIC OFFICE