

平成 30 年 9 月 25 日
運輸安全委員会

油タンカー宝運丸衝突（橋梁）事故について

1. 本船の要目

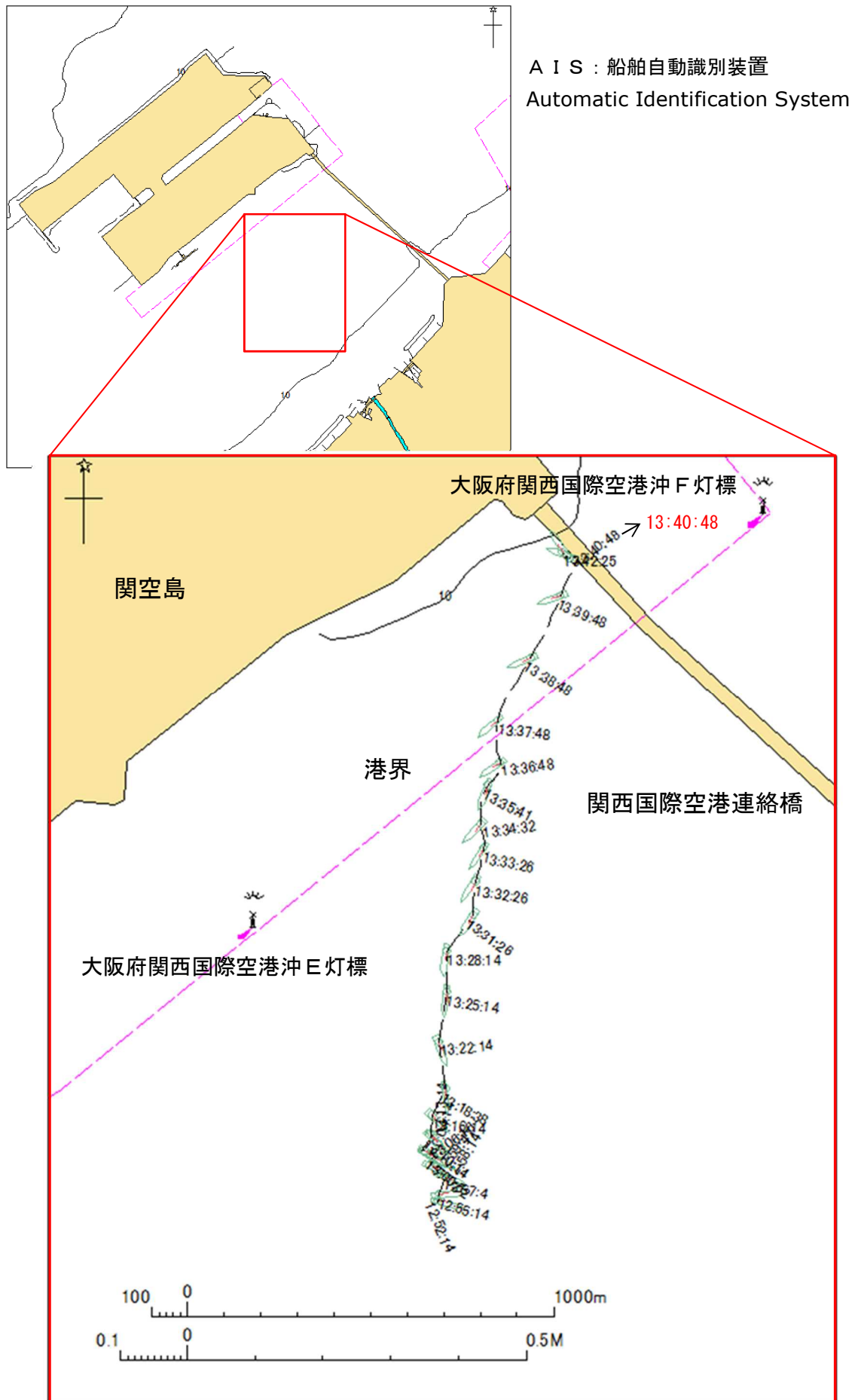
船種、船名	油タンカー 宝運丸
船籍港	福岡県福岡市
総トン数	2,591トン
長さ×幅×深さ	89.95×15.80×7.10 (m)
主機	ディーゼル機関1基（出力2,059kW）
乗組員	11人
船舶所有者	日之出海運株式会社
運航会社	鶴見サンマリン株式会社
積荷	なし

2. 本事故当時の風向風速

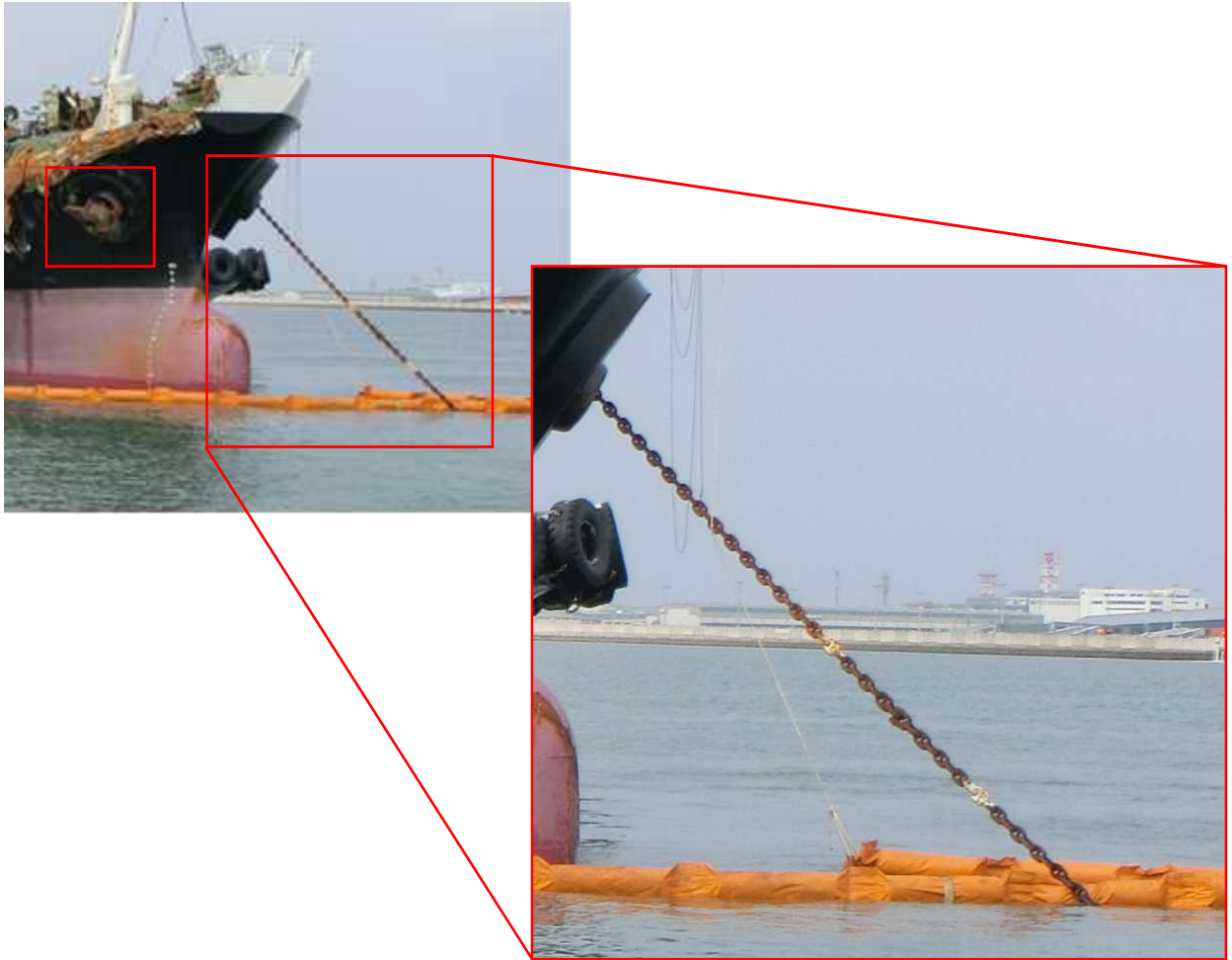
時刻	平均		最大瞬間	
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)
10:00	東	6.4	東	10.3
11:00	東北東	13.9	北東	17.5
12:00	東北東	19.7	東北東	24.2
12:30	東北東	18.2	東	27.3
12:40	東北東	18.2	東北東	30.3
12:50	東	17.0	東	22.1
13:00	東南東	19.8	南東	37.0
13:10	南東	24.4	南東	32.4
13:20	東南東	26.6	南	40.1
13:30	南	37.9	南南西	52.5
13:40	南南西	41.8	南南西	58.1
13:50	南南西	44.9	南南西	57.1
14:00	南南西	33.7	南南西	44.8

※ 関空島地域気象観測所（本事故発生場所から西方約3,100m）における風向風速観測値

3. A I S情報（平成 30 年 9 月 4 日 12 時 50 分頃～13 時 50 分頃までの航跡）



4. 錨泊方法（事故後の本船の錨泊状況：左舷錨を使用した単錨泊）



5. 損傷状況

(1) 右舷船首方から見た本船



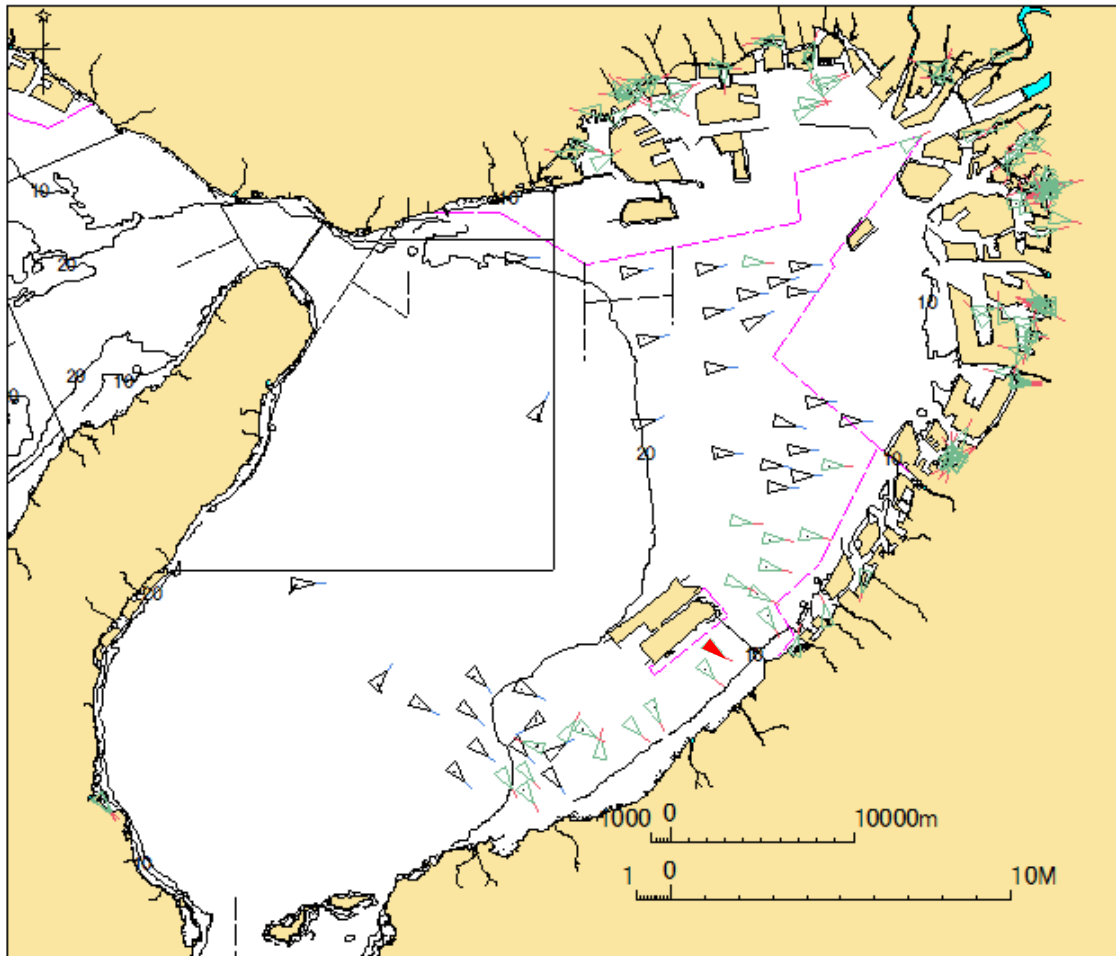
(2) 関西国際空港連絡橋の損傷状況





6. 錨地について

- (1) 関西空港海上保安航空基地のホームページに掲載されている平成23年版リーフレット「走錨海難を防止しよう」には、「関空島の陸岸から、原則3マイル離れた場所に錨泊してください」と記載されていた。
- (2) 錨地付近の水深及び底質
海図W1103によれば、水深は約14mで、底質は泥であった。

7. 平成30年9月4日大阪湾におけるAISデータ (13:00~13:05)



 日本籍船舶

 外国籍船舶

 油タンカー宝運丸

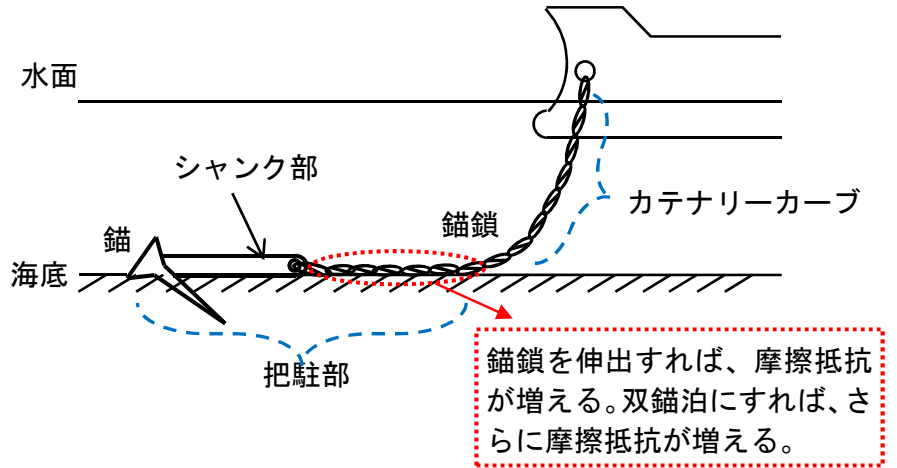
当時、大阪湾（港内を除く）でAISを使用していた船舶数を確認したところ53隻で、日本籍船舶が20隻、外国籍船舶が33隻であった。

8. 今後の調査方針

- (1) 本船の錨泊方法、錨泊地の選定方法及び運航会社等の支援体制
- (2) 本船の走錨及び対策の解析
- (3) 関西国際空港周辺に停泊していた船舶の状況調査等
(錨地の選定、錨泊の方法、エンジンの使用状況など)

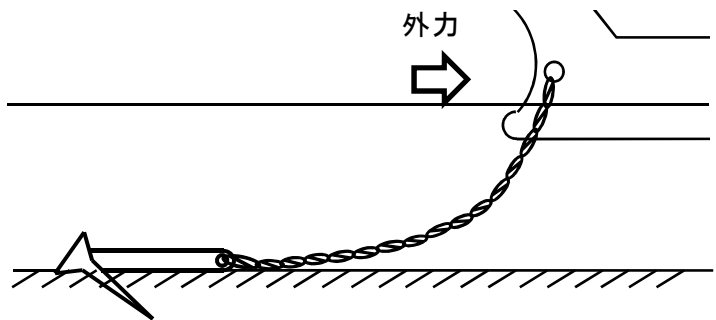
〈参考〉 単錨泊時の錨及び錨鎖の状態の例

海底に錨及び錨鎖が接して把駐部を構成している様子



※「カテナリーカーブ」とは、ロープなどの両端を持って垂らしたときにできる曲線をいう。

外力を受けて徐々に錨鎖が海底を離れカテナリーカーブを描く様子



外力を受けて錨鎖が錨のシャンク部を持ち上げ、錨に上向きの力が働いた様子

