

図2.1 海面に97m3のヴィーチャズ油が流出した場合の平均油膜範囲の変化 (km<sup>2</sup>) (出典: REA 2004)

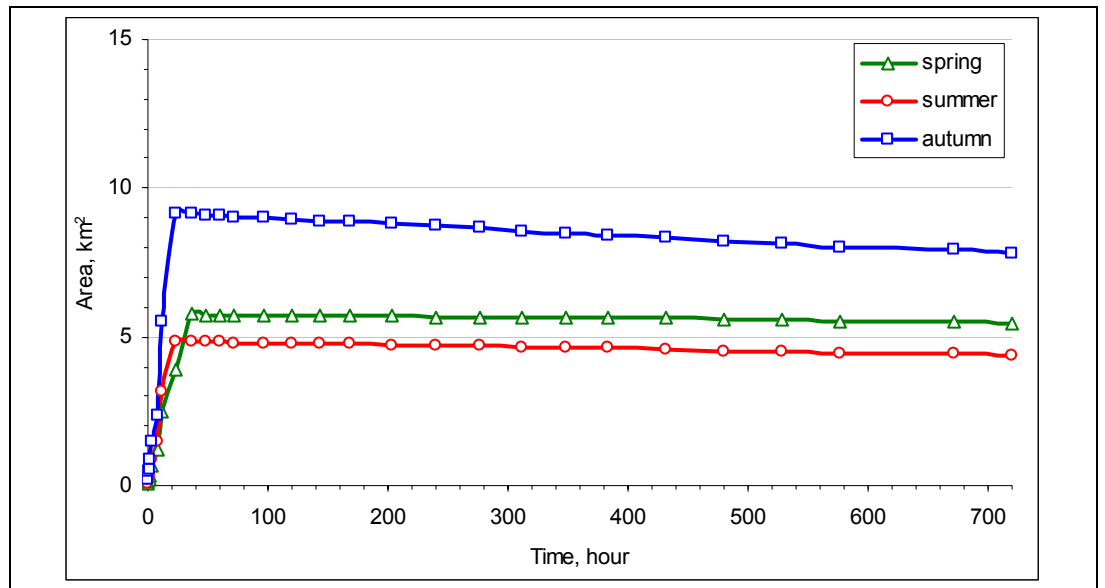


図2.2 ピルトン-Aプラットフォーム（モリクパック）からの油流出における拡散範囲（リスクゾーン）：  
 秋（シナリオ：流出量96m3、原因はパイプライン破裂，REA 2004）

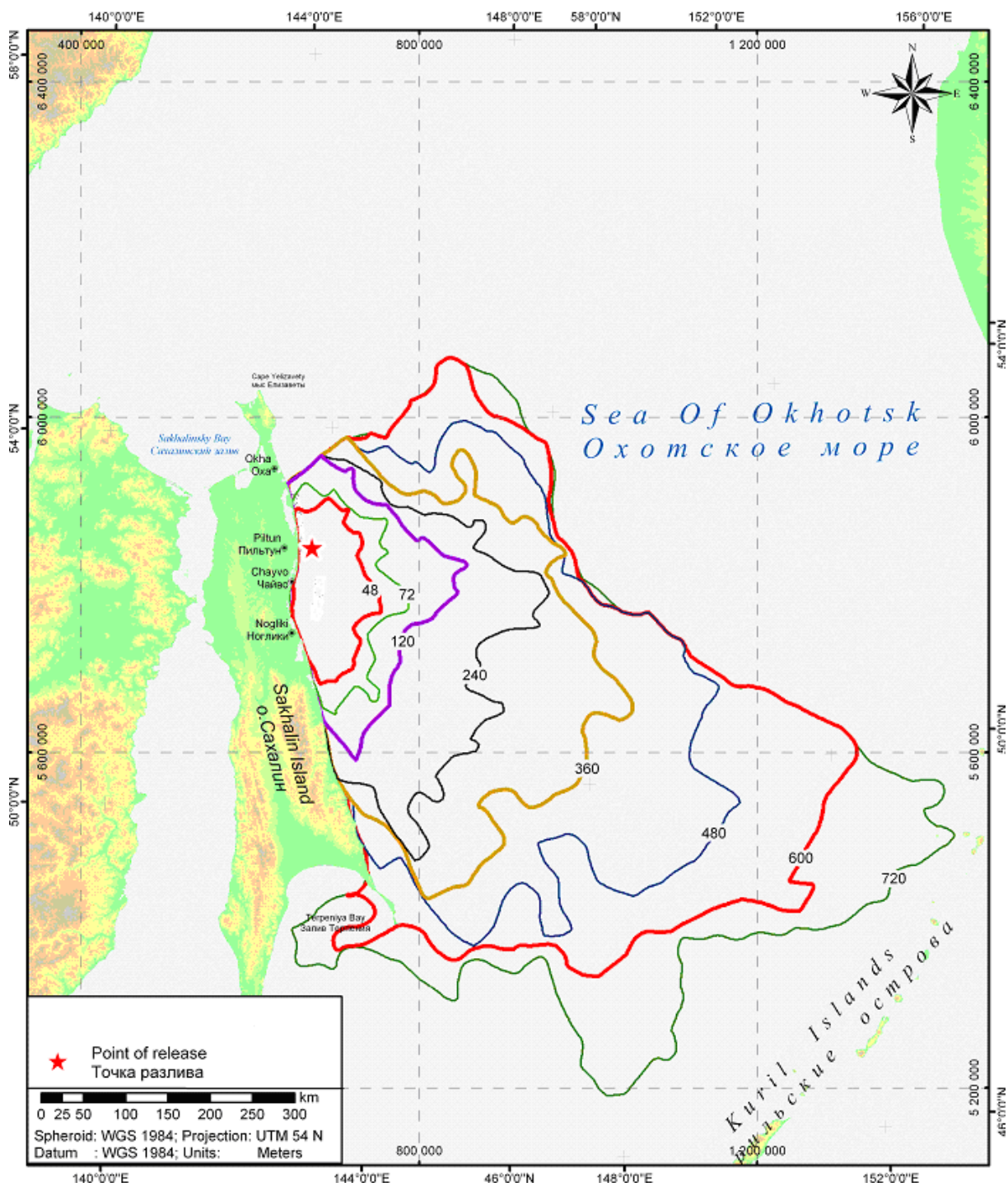


図2.3 ピルトン-Aプラットフォーム（モリクパック）からの油流出により被害が想定される海岸線：  
 秋（シナリオ：流出量96m3、原因はパイプライン破裂、REA 2004）

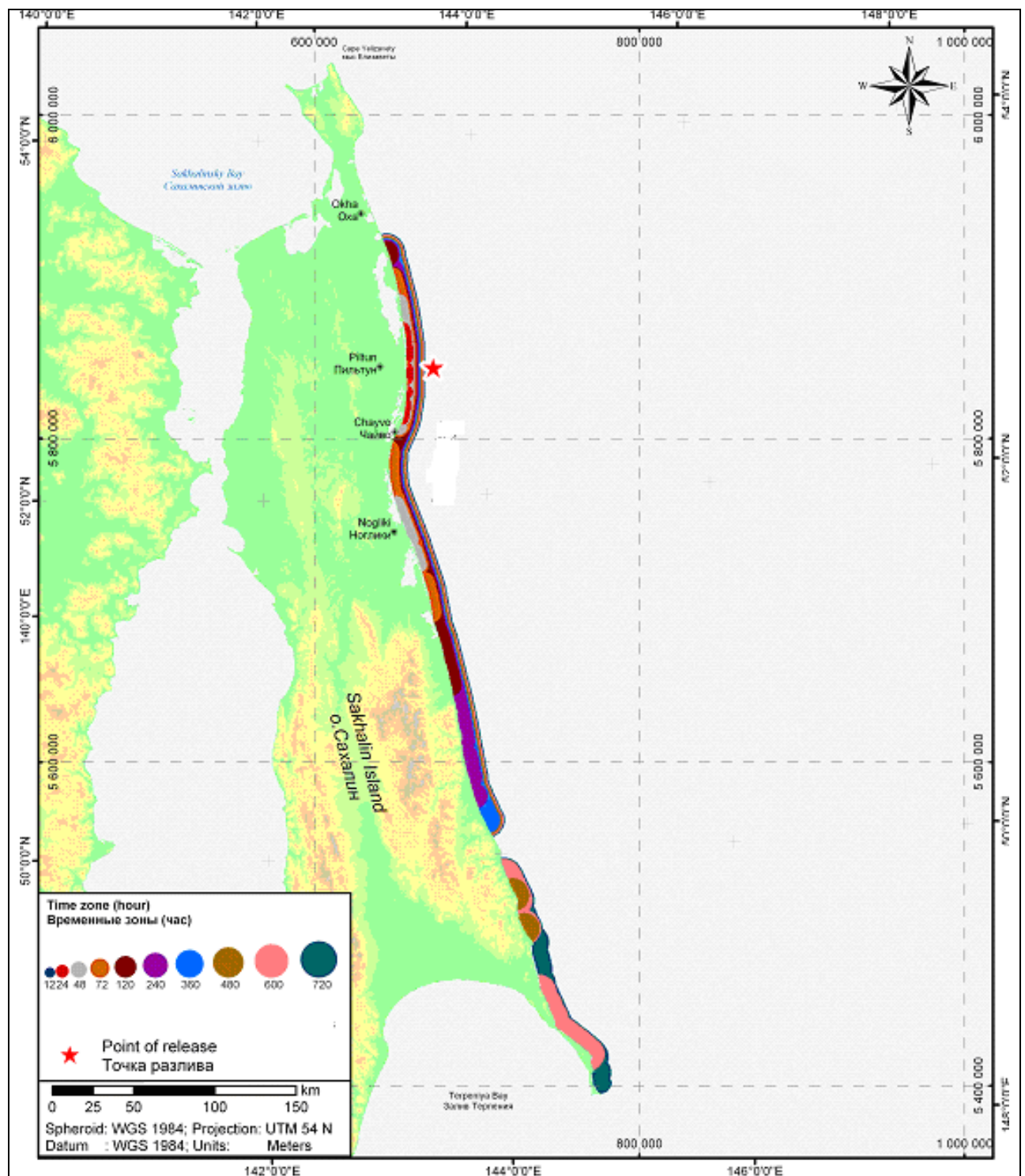


図2.4 ピルトン-Aプラットフォーム（モリクパック）からの海岸線被害の可能性：  
 秋（シナリオ：流出量96m3、原因はパイプライン破裂、REA 2004）

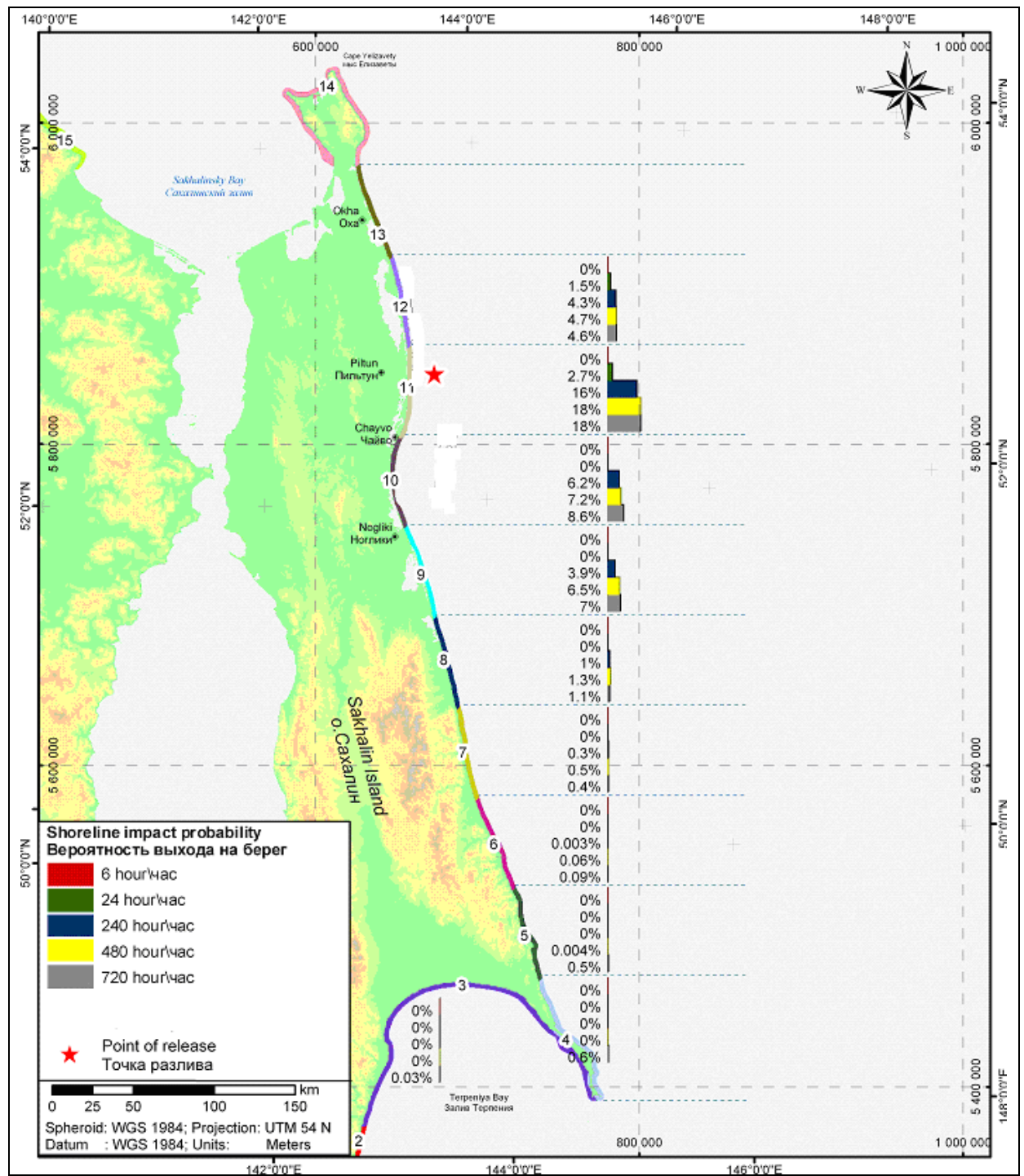


図2.5 無氷期間中におけるLUN-Aでの事故の際に海岸に漂着する油軌道の典型的なリスクシナリオ

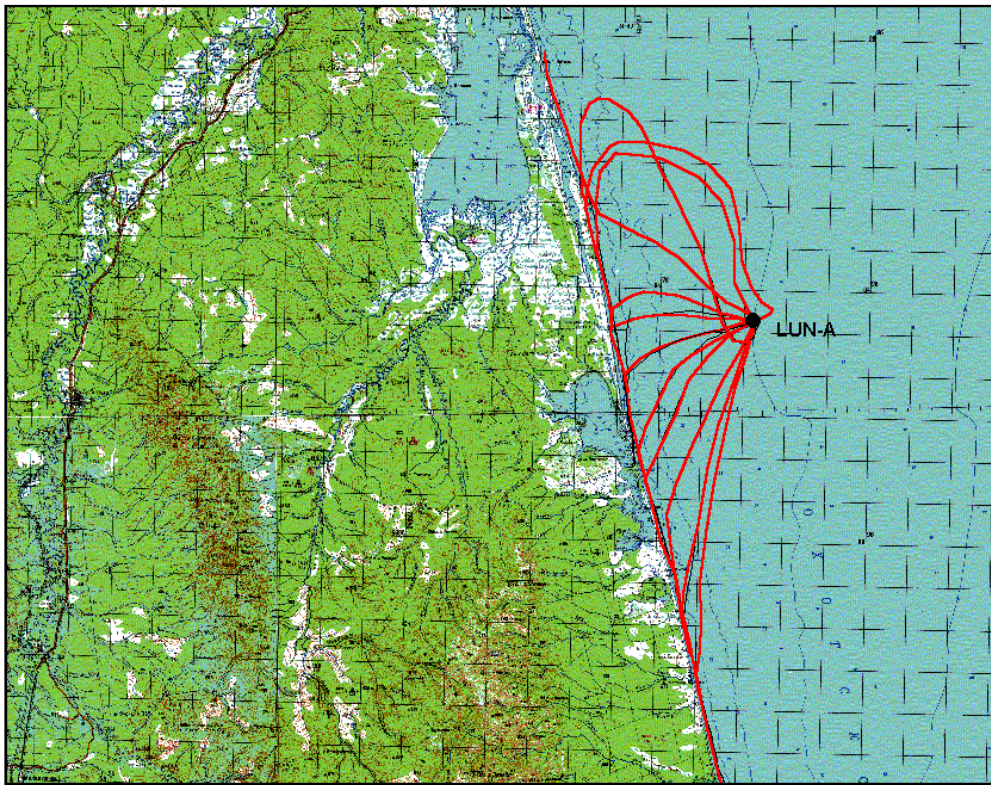


図2.6 ルンスキー湾に侵入する油膜軌道

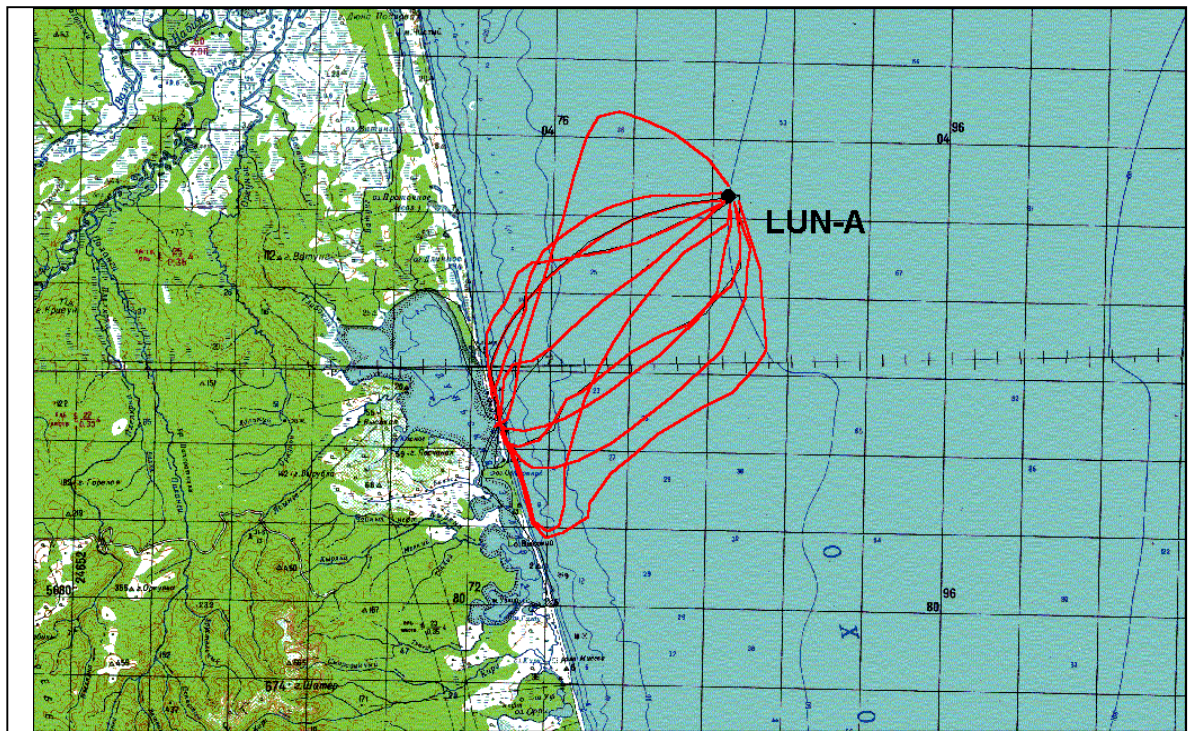


図2.7 LUN-Aでの油流出事故による油軌道を基にしたリスクゾーン

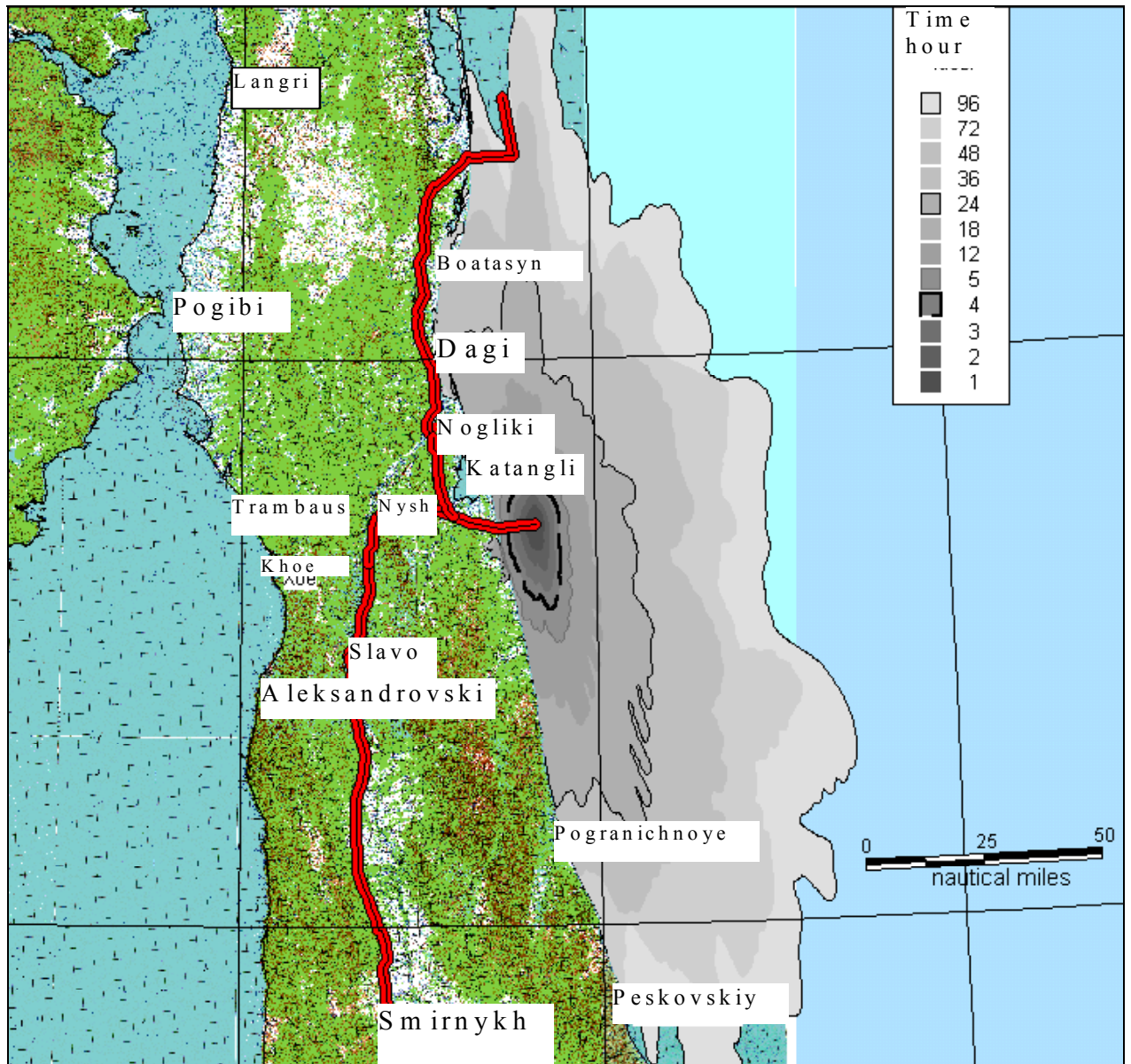


図2.8 海面におけるコンデンセートの最小および最大量 (LUN-A)

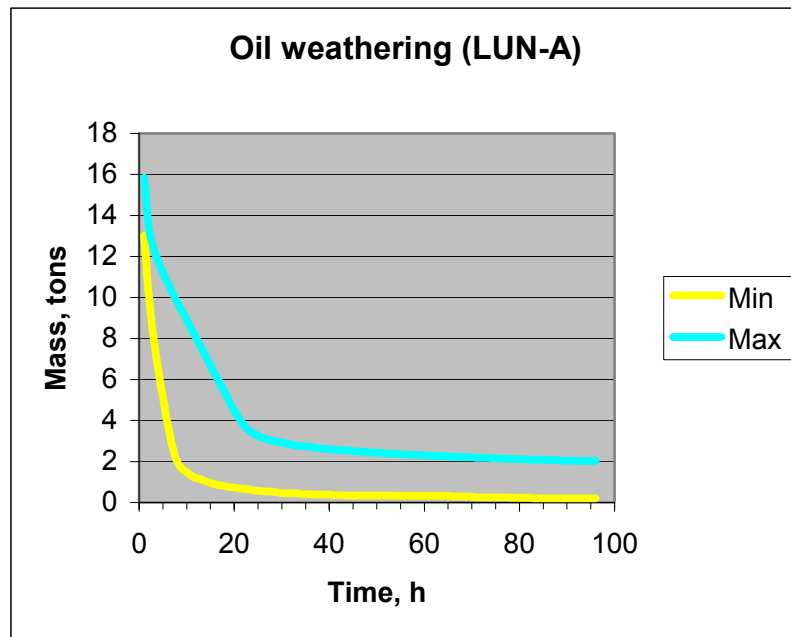




図2.9 アニワ湾のタンカー積載設備からの油流出におけるリスクゾーン (TAU 2002)

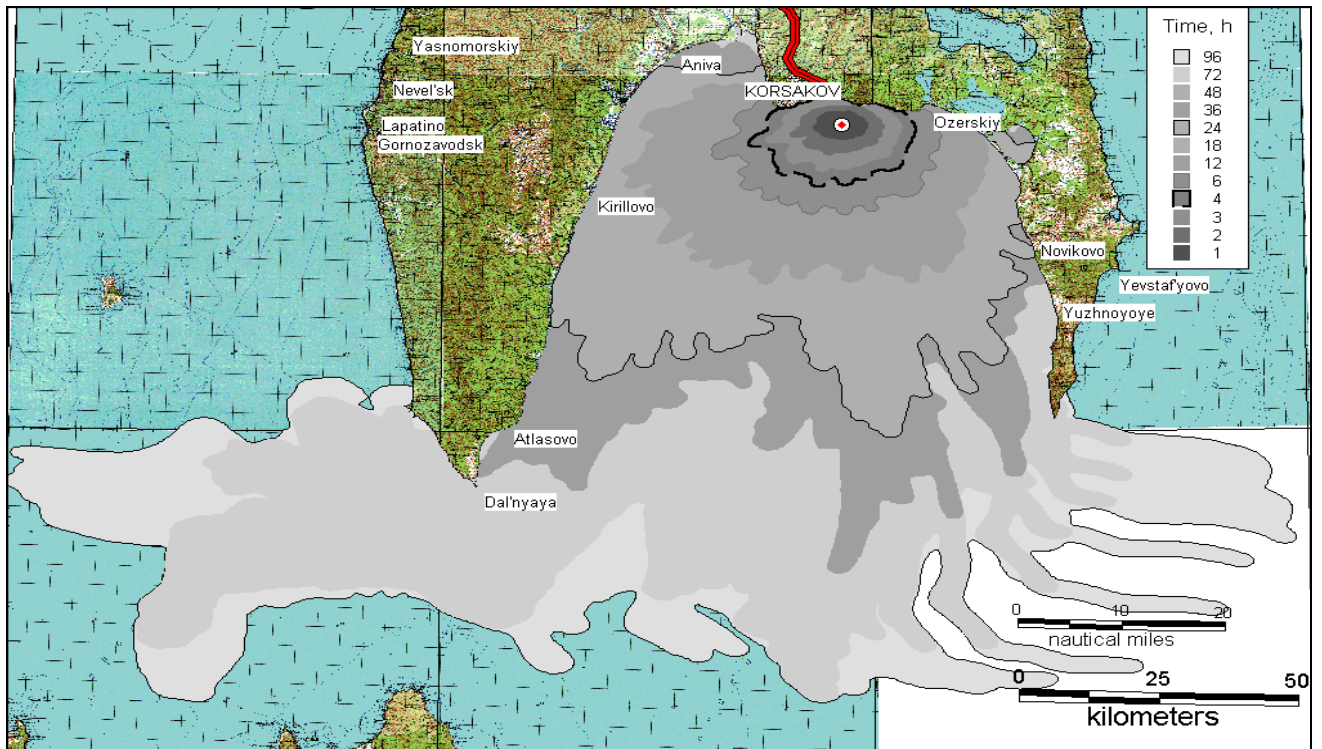


図2.10 アニワ湾：タンカールートおよびモデリングが行われた地点

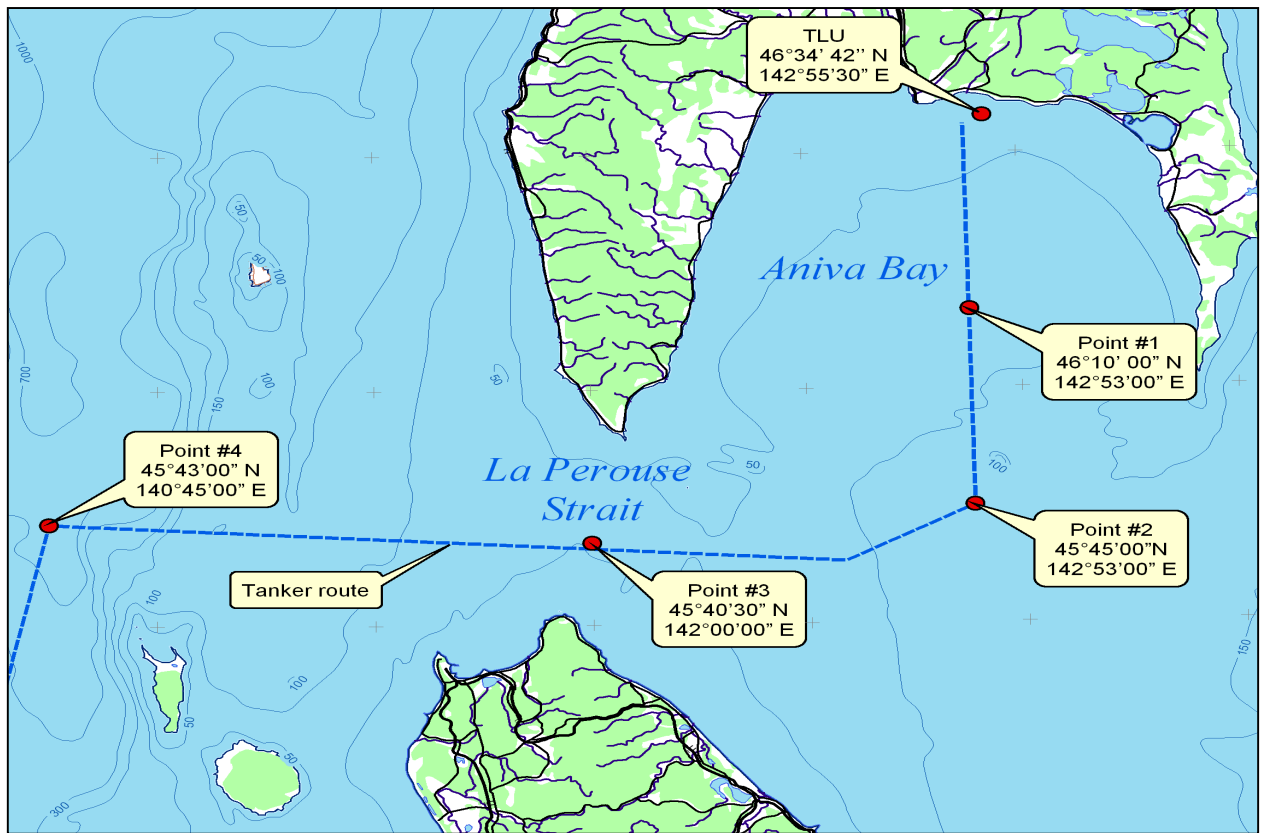


図2.11 夏のアニワ湾中央でタンカーから発生した原油流出のモデルにおける汚染範囲軌道  
 (モデルに使用した流出量は21,000トン、数字は事故後の経過時間を示す)

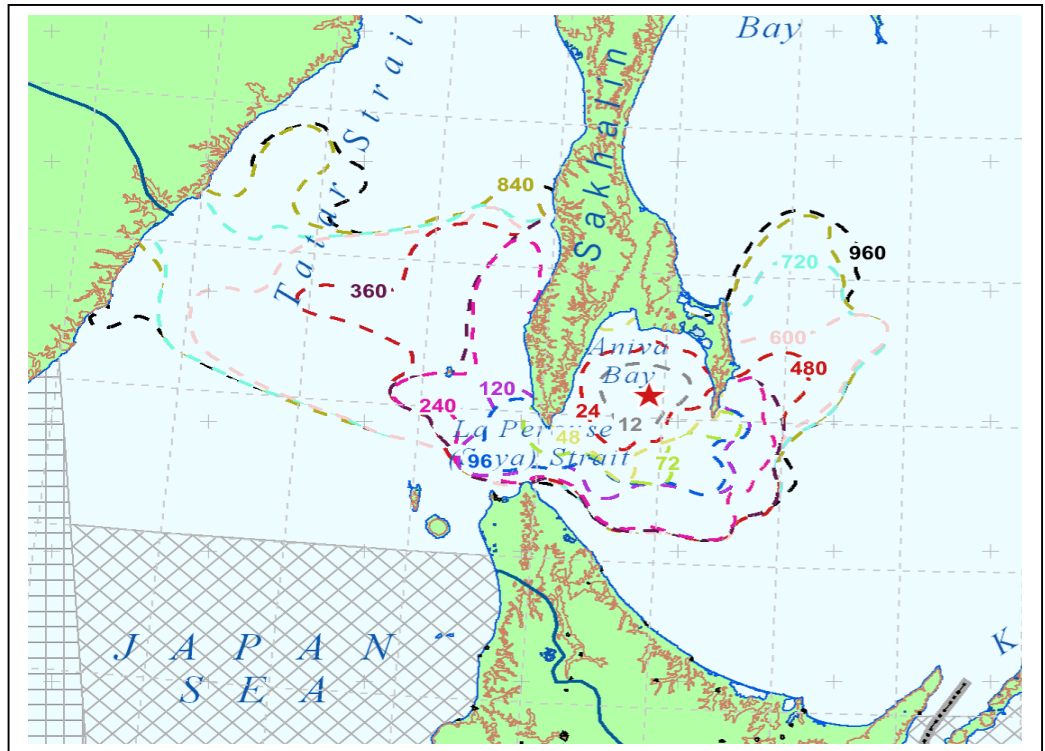


図2.12 冬のアニワ湾中央でタンカーから発生した原油流出のモデルにおける汚染範囲軌道

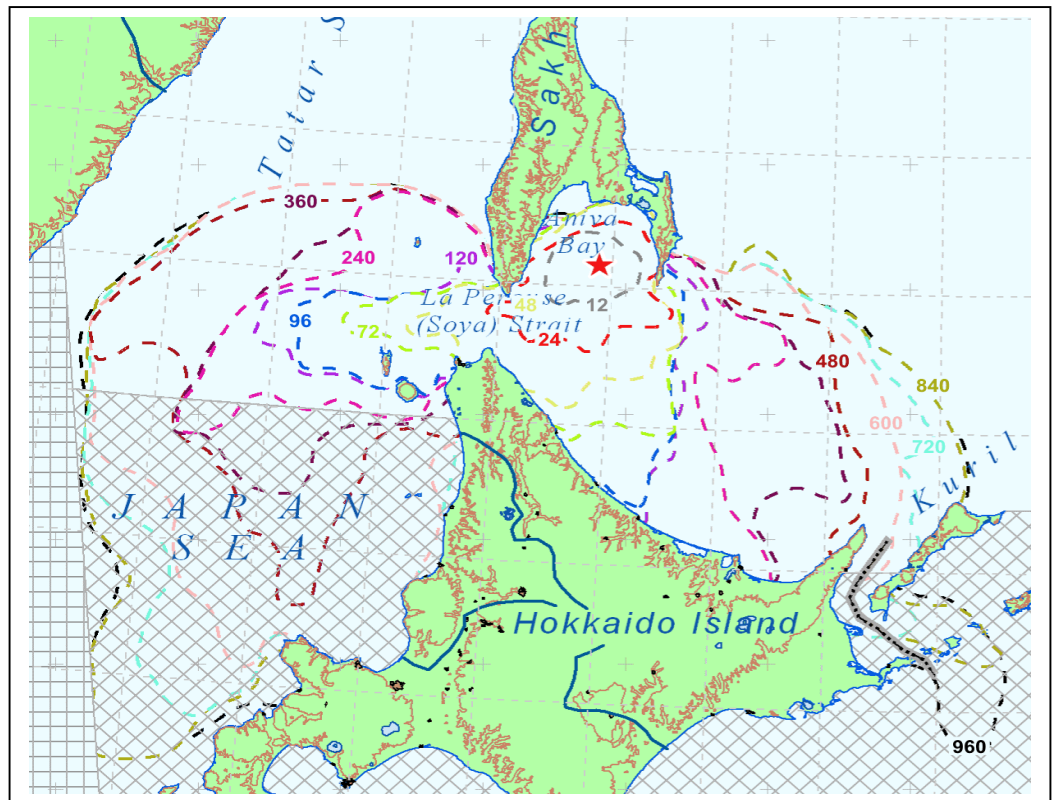


図2.13 冬のアニワ湾内でタンカーから21,000トンの油が流出した場合の北海道の海岸線被害の可能性モデル  
(下記表も参照)

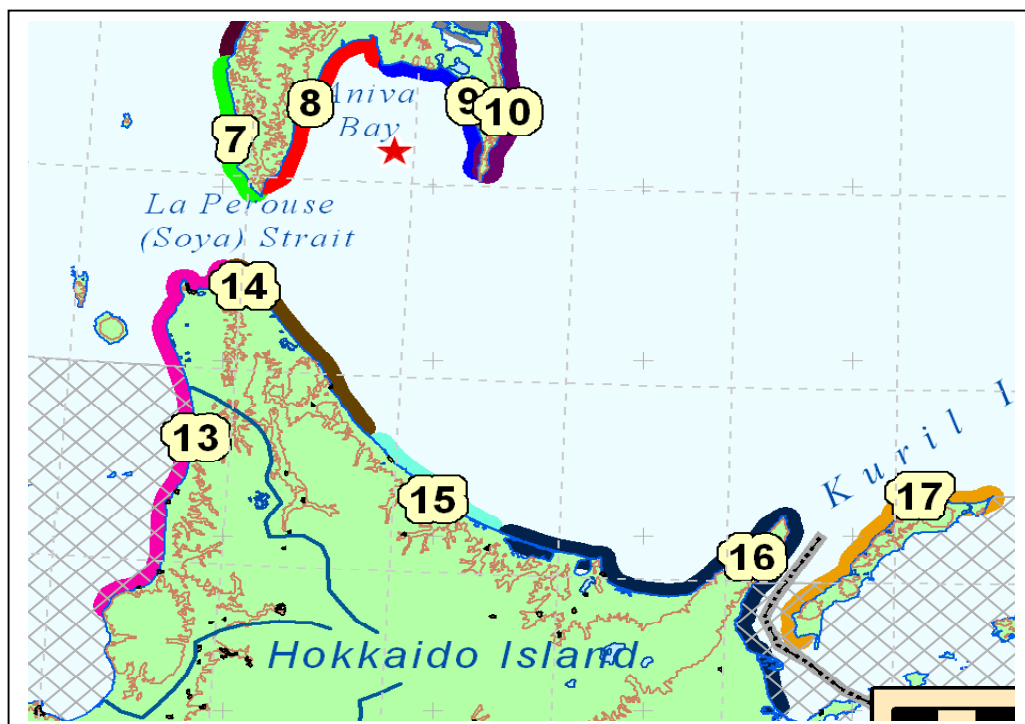


表 冬期の海岸における被害の可能性(%) (上記図2.13参照)

Zone	Time after oil release in days												
	0.5	1	2	3	4	5	10	15	20	25	30	35	40
7	-	-	0.206	0.226	0.237	0.262	0.329	0.382	0.368	0.359	0.360	0.357	0.347
8	-	-	1.4	2.2	3.2	3.6	5.2	5.1	4.9	4.7	4.8	4.7	4.6
9	-	0.310	5.4	10	14	15	18	17	18	18	18	18	17
10	-	-	-	0.001	0.001	0.257	0.355	0.367	0.346	0.338	0.340	0.338	0.329
13	-	-	0.104	0.385	0.516	1.2	2.4	4.1	4.6	4.7	4.7	4.7	5.2
14	-	-	0.295	1.5	2.8	5.1	17	25	29	33	35	36	35
15	-	-	-	-	-	0.589	7.5	9.3	11	11	13	13	13
16	-	-	-	-	-	-	1.1	1.9	1.9	3.3	4.9	6.5	7.3
17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.002	0.659	1.9
Total	-	0.310	7.4	15	20	26	51	63	71	76	81	85	86

図2.14 パイプラインからの流出油分布の例（凡例は図2.15参照）

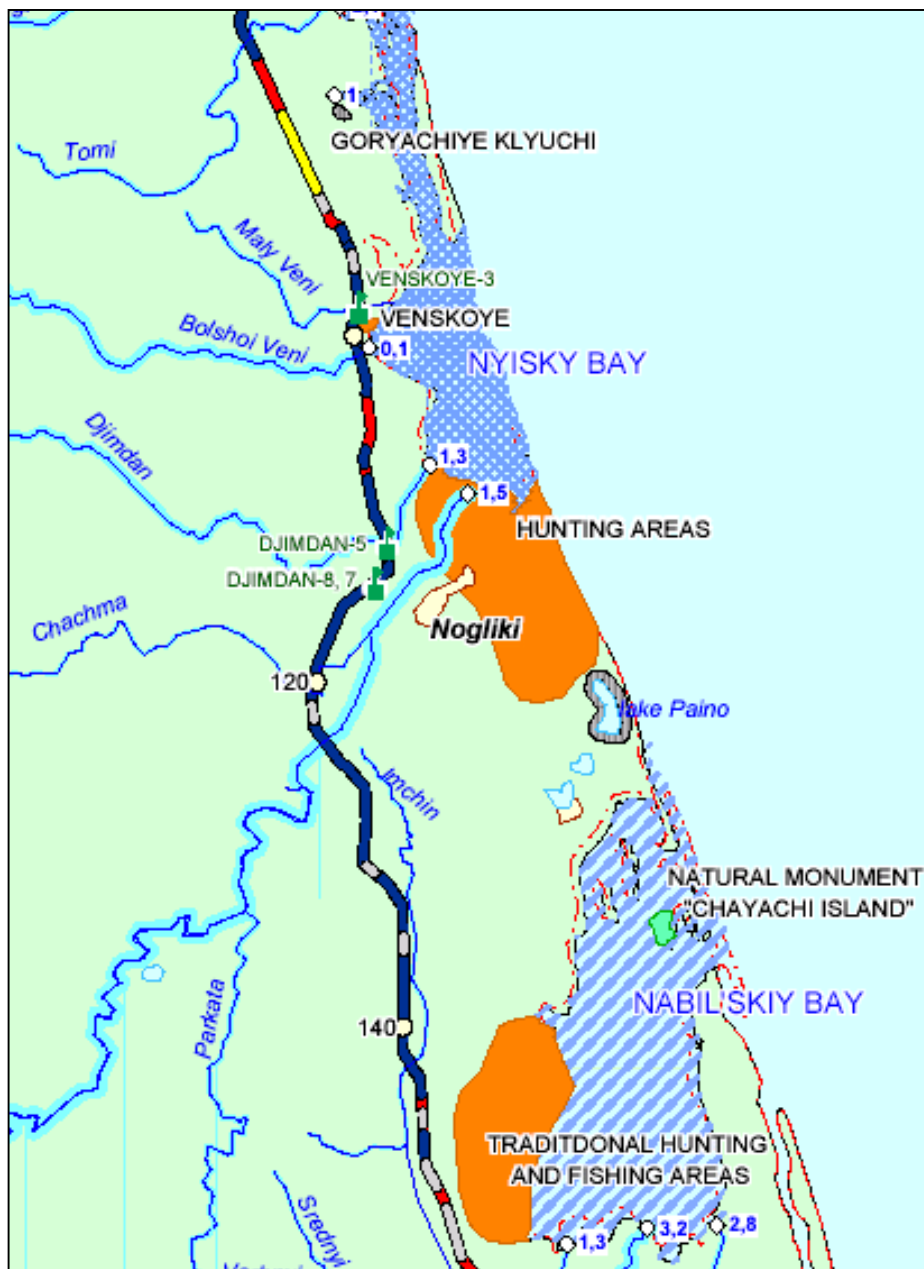


図2.15 図2.14における地図の凡例

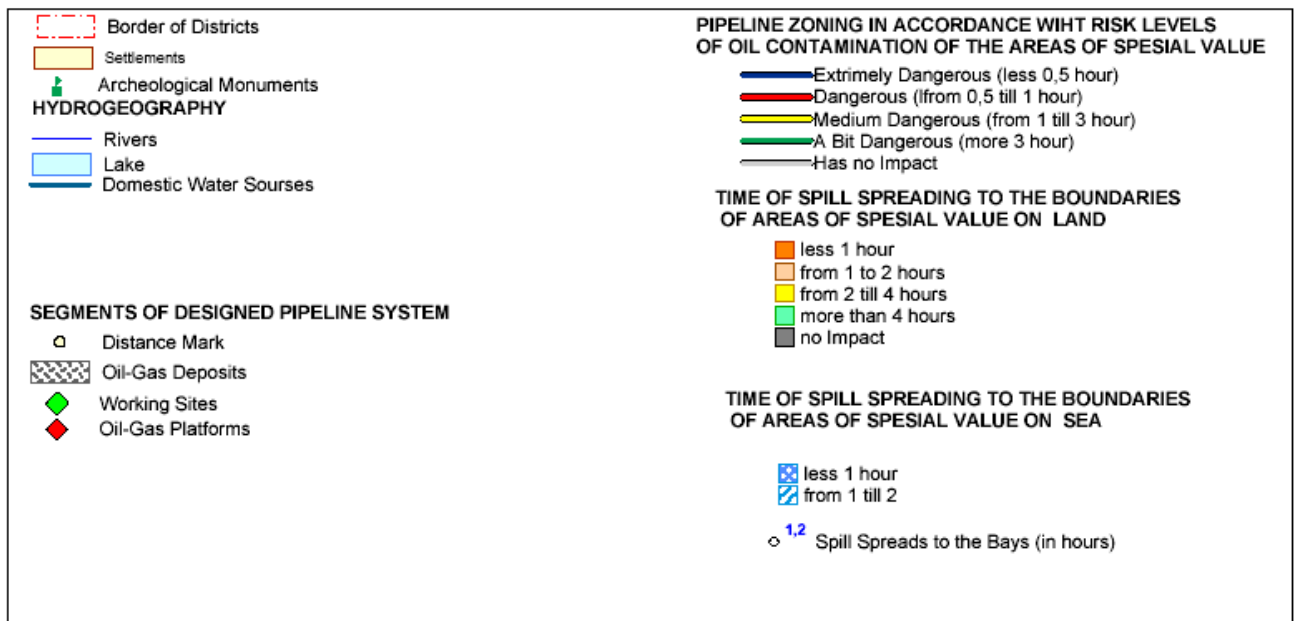


図2.16 SEICの建設時における緊急対応設備

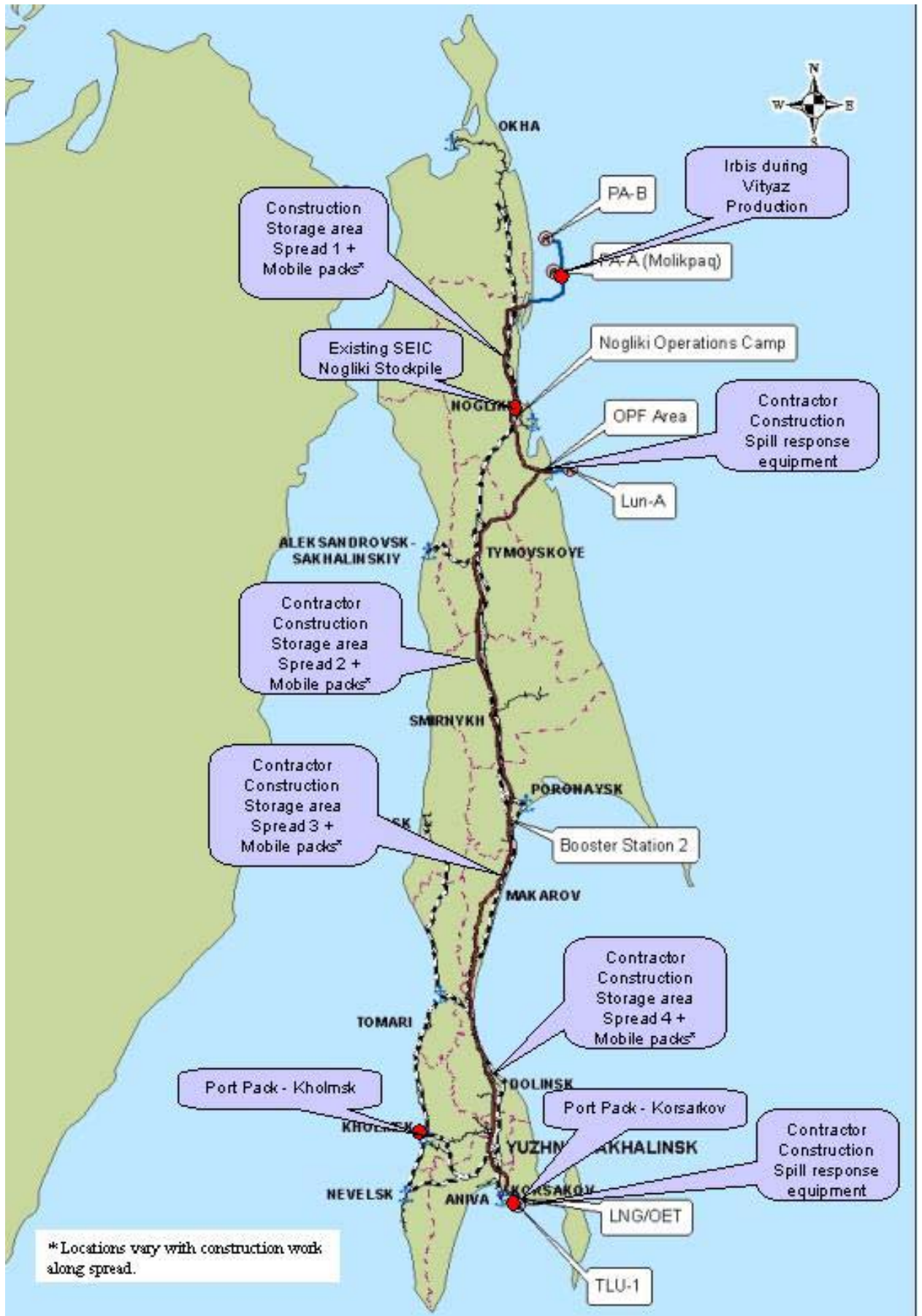




図2.17 現時点における初期（および計画中の）GISを使用した環境脆弱性地図の対象範囲

