

# 東海第二発電所

## 外部火災影響評価について

平成29年7月31日  
日本原子力発電株式会社

0. 東海第二発電所の特徴について
1. 外部火災防護対象と影響評価対象の考え方について
2. 森林火災による影響評価について ※次回ご説明
3. 石油コンビナート等の火災・爆発について
4. 燃料輸送車両の火災・爆発について
5. 漂流船舶の火災・爆発について
6. 敷地内における危険物貯蔵施設等の火災・爆発について
7. 原子力発電所の敷地内への航空機墜落による火災について
8. ばい煙及び有毒ガスの影響について

## 1. 東海第二の特徴

- (1) 敷地外の危険物施設（日立LNG基地）への評価  
発電所から近い位置にLNG基地が存在するため、この基地を対象に影響評価を実施
- (2)  $\chi$  二乗分布を使用した航空機落下確率の算出  
評価対象期間（過去20年間）において落下事故の発生実績がない自衛隊機の「基地－訓練空域間往復時」の落下事故に対する航空機落下確率の推定には、適用性及び保守性を確認した上で「 $\chi$  二乗分布を用いた方法」を採用
- (3) 使用済燃料乾式貯蔵施設に対する評価  
自然対流により除熱を行っている使用済乾式燃料貯蔵容器に対する影響評価を実施

## 2. 敷地外の危険物施設（日立LNG基地）への評価

- ・ 発電所から近い位置にLNG基地が存在
- ・ 外部火災影響評価ガイドに記載の評価式に基づき、爆風圧に対する影響評価を行い危険限界距離※を算出
- ・ 算出した危険限界距離373mは、発電所から当該LNG基地までの離隔距離1,500m以下であるため、発電所への影響なし

※：人体に対して影響を与えない爆風圧となる離隔距離

表3 爆発影響評価で想定した評価条件

	日立LNG基地※ <sup>1</sup>	
	LNGタンク	LPGタンク
貯蔵ガス	液化天然ガス (メタン)	液化石油ガス (プロパン)
貯蔵量(m <sup>3</sup> )	230,000	50,000
貯蔵量(t)	97,704	31,000
密度(t/m <sup>3</sup> )	0.4248※ <sup>2</sup>	0.62※ <sup>3</sup>
貯蔵ガスK値※ <sup>4</sup>	714	888
貯蔵設備Wt値※ <sup>5</sup>	358.7533	

※<sup>1</sup>：2016年3月より稼働中

※<sup>2</sup>：伝熱工学資料第5版記載値

※<sup>3</sup>：JIS K 2240-2013 記載値

※<sup>4</sup>：コンビナート等保安規定第5条別表第二記載値

※<sup>5</sup>：合計貯蔵量が1t以上となるため、合計貯蔵量の平方根の数値



図3 発電所と日立LNG基地の位置関係 4



### 3. $\chi$ 二乗分布を使用した航空機落下確率の算出

評価対象期間（過去20年間）において落下事故の発生実績がない自衛隊機の「基地－訓練空域間往復時」の落下事故に対する航空機落下確率の推定には、以下の適用性及び保守性を確認した上で「 $\chi$  二乗分布を用いた方法※1」を採用

※1：「原子力発電所の出力運転状態を対象とした確率論的リスク評価に関する実施基準（レベル1PRA編）：2013」（（一社）日本原子力学会）に記載されている、過去発生していない起因事象発生頻度の算出方法のひとつ

#### $\chi$ 二乗分布を用いた方法

$$F = \chi^2(1, 0.5) / 2T$$

$$= 0.2275 / T \quad (\text{回} / \text{年}) \quad T: \text{評価対象期間}$$

#### (1) $\chi$ 二乗分布を用いた方法の適用性

本方法の適用条件は「航空機落下事故の発生頻度がポアソン分布に従っていること」であり、 $\chi$  二乗検定により”自衛隊機の「基地－訓練空域間往復時」の落下事故の発生頻度”の”ポアソン分布への適合性”を確認

#### (2) $\chi$ 二乗分布を用いた方法の保守性

- 全国平均の航空機落下確率※2との比較により、 $\chi$  二乗分布を用いた方法の保守性を確認

※2：全国の基地－訓練空域間往復時の落下事故件数（5件）及び全国の想定飛行範囲の面積を用いて評価した航空機落下確率

項目	航空機落下確率（回／炉・年）
$\chi$ 二乗分布を用いた方法による 「基地（百里基地）－訓練空域間往復時」の落下事故評価	約 $3.81 \times 10^{-8}$ (= $0.2275 \text{件} / 20 \text{年} / 4,540 \text{km}^2 \times 0.015199 \text{km}^2$ )
全国平均（全国の自衛隊基地を対象）による 「基地－訓練空域間往復時」の落下事故評価	約 $2.16 \times 10^{-8}$ (= $5 \text{件} / 20 \text{年} / 175,720 \text{km}^2 \times 0.015199 \text{km}^2$ )

- 実際には防衛省により原子力施設付近の上空の飛行をできる限り避ける指導等が行われているが、航空機落下確率評価においては当該指導等を考慮しておらず、この点においても保守性を確保

## 4. 使用済燃料乾式貯蔵施設に対する評価

- ・ 使用済燃料乾式貯蔵建屋（以下「建屋」という。）においては、ドライキャスクの除熱を自然対流により実施
- ・ 建屋の構造上、外部火災で発生した熱気流が給気口から侵入する可能性があるため、建屋付近で発生する航空機墜落火災（機種：F-15）を想定し、給気口から熱気流が侵入した場合について評価を実施

### ① ドライキャスクが高温にさらされることによる温度上昇の影響（ドライキャスク表面から内側に熱が伝達されることがないことの確認）

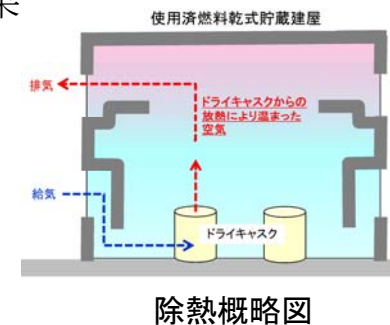
- ・ 熱気流によるドライキャスク表面の空気温度は97℃（航空機火災による熱気流の主軸温度の評価値52℃＋定常状態におけるドライキャスクの周囲温度45℃※<sup>1</sup>）であり、ドライキャスクの各部の温度評価結果※<sup>2</sup>以下となるため、ドライキャスク表面から内側に熱が伝達されることはないことを確認

※1：過去10年間の最高気温は37℃であるが、評価では保守的に周囲温度を45℃と設定

※2：周囲温度45℃のときのドライキャスク各部の温度評価結果

ドライキャスク各部の温度評価結果（最高温度）

評価条件	一次蓋金属 ガスケット (℃)	二次蓋金属 ガスケット (℃)	外筒 (℃)	胴 (℃)	側部 レジン (℃)	燃料 被覆管 (℃)
①周囲温度 45℃ の定常状態	99	99	128	156	146	265
②設計基準値	150	150	350	350	149	300
設計余裕 (②-①)	51	51	222	194	3	35



### ② 除熱状態の変化による温度上昇の影響（ドライキャスク構成部材の温度が設計基準値以下となることの確認）

- ↳ 想定する航空機墜落火災の継続時間（約5,000s）の間、断熱状態となることを想定し評価を行った結果、設計余裕が最も厳しい側部レジンであっても、上昇温度（1.8℃）は設計余裕（3℃）を下回ることを確認

【断熱状態を想定した評価式】 
$$\Delta T = \frac{Q t}{C}$$

ΔT：ドライキャスクの温度上昇量（℃）

Q：キャスクの最大崩壊熱量（17.1kW）

t：断熱時間（5,000s）

C：ドライキャスクの熱容量（50,000kJ/K）

## 目 次

1. 外部火災影響評価対象の考え方
2. 影響評価内容
3. クラス3に属するSSCについて
4. 可搬型重大事故等対処設備及び自主設備について

1. 外部火災に対する防護対象及び影響評価対象の考え方

原子力規制委員会が定める「実用発電用原子炉及びその附属施設の位置，構造及び設備の基準に関する規則」の第六条においては，外部からの衝撃による損傷の防止として，安全機能を有する構築物，系統及び機器（以下「SSC」という。）が，想定される自然現象（地震及び津波を除く。）又は人為事象（故意によるものを除く。）に対して安全機能を損なわないものでなければならないとされている。

したがって，「発電用軽水型原子炉施設の安全機能の重要度分類に関する審査指針」（以下「重要度分類指針」という。）において，安全機能を有するSSCとして定義されているクラス1，2及び3に属するSSCを外部火災に対する防護対象とする。防護対象とするSSCに対しては，外部火災発生時に安全機能に影響を与えることのないよう，消火活動等により防護を図ることとする。

また，クラス1及びクラス2に属するSSCについては，消火活動等の防護手段に期待しない条件のもと，想定される外部火災に対する影響評価を実施し，耐性が十分でない場合においては，対策を行うこととする。

## 1. 外部火災防護対象と影響評価対象の考え方について (3/8)



### 2. 影響評価内容

#### (1) 熱影響評価

影響評価対象として選定したSSCのうち、原子炉建屋内、タービン建屋内及び使用済燃料乾式貯蔵建屋内に設置されている施設については、「原子力発電所の外部火災影響評価ガイド」に基づき、当該建屋の外側コンクリート壁の温度評価を実施し、コンクリートの健全性が確保されることを確認する。

また、影響評価対象として選定したSSCのうち、海水ポンプ室、排気筒及びD/G吸気系フィルタについては、屋外に設置されていることから、これらの施設の設置状況等を考慮して熱影響を評価する。

#### (2) 二次的影響評価

外部火災の二次的影響評価として、ばい煙等により影響を受けると想定されるSSCに対して影響評価を実施する。

ばい煙等による機器への影響として、外気を直接設備内に取り込む機器、外気を取り込む空調系統及び屋外設置機器を選定し評価する。

また、ばい煙等による中央制御室に対する居住性への影響を評価する。

# 1. 外部火災防護対象と影響評価対象の考え方について (4/8)



## 影響評価対象の選定 (クラス1, 2) (1/4)

## 影響評価対象の選定 (クラス1, 2) (2/4)

分類	安全機能の重要度分類			設備設置場所		影響評価項目		
	定義	機能	構築物、系統又は機器	建屋内設置※1	屋外設備等	熱影響評価		ばい煙評価 外気を取り込む又は屋外設置
						建屋外壁※1	個別機器	
PS-1	その損傷又は故障により発生する事象によって、 (a) 炉心の著しい損傷又は (b) 燃料の大量の破損を引き起こすおそれのある構築物、系統及び機器	1) 原子炉冷却材圧力バウンダリ機能	原子炉冷却材圧力バウンダリを構成する機器・配管系（計装等の小口径配管・機器は除く。） ・原子炉圧力容器 ・原子炉再循環ポンプ・配管・弁 ・隔離弁 等	○		○		
		2) 過剰反応度の印加防止機能	制御棒カップリング ・制御棒駆動機構カップリング 等	○		○		
		3) 炉心形状の維持機能	炉心支持構造物 ・シュラウド ・シュラウドサポート ・上部格子板 ・炉心支持板 ・制御棒案内管 等 燃料集合体（ただし、燃料を除く。） ・上部タイププレート ・下部タイププレート 等	○		○		
MS-1	1) 異常状態発生時に原子炉を緊急停止し、残留熱を除去し、炉心圧力バウンダリの過圧を防止し、辺の放射線量を防止し、辺の放射線量を防止する構築物、系統及び機器	1) 原子炉の緊急停止機能	原子炉停止系の制御棒による系（制御棒及び制御棒駆動系（スクラム機能）） ・制御棒 ・制御棒案内管 ・制御棒駆動機構 等	○		○		
		2) 未臨界維持機能	原子炉停止系（制御棒による系、ほう酸水注入系） ・制御棒 ・制御棒駆動機構カップリング ・ほう酸水注入系 ・ほう酸水注入ポンプ ・ほう酸水貯蔵タンク 等	○		○		
		3) 原子炉冷却材圧力バウンダリの過圧防止機能	逃がし安全弁（安全弁としての開機能） 等	○		○		
			残留熱を除去する系統 ・残留熱除去系（原子炉停止時冷却モード） ・ポンプ ・熱交換器 ・原子炉隔離時冷却系 ・ポンプ ・サブプレッション・プール ・高圧炉心スプレイ系 ・ポンプ ・サブプレッション・プール ・逃がし安全弁（手動逃がし機能） ・自動減圧系（手動逃がし機能） ・駆動用電源（直接関連系） 等	○		○		

※1：原子炉建屋，タービン建屋又は使用済燃料乾式貯蔵建屋

分類	安全機能の重要度分類			設備設置場所		影響評価項目		
	定義	機能	構築物、系統又は機器	建屋内設置※1	屋外設備等	熱影響評価		ばい煙評価 外気を取り込む又は屋外設置
						建屋外壁※1	個別機器	
MS-1	1) 異常状態発生時に原子炉を緊急停止し、残留熱を除去し、炉心圧力バウンダリの過圧を防止し、辺の放射線量を防止し、辺の放射線量を防止する構築物、系統及び機器	5) 炉心冷却機能	非常用炉心冷却系 ・残留熱除去系（低圧注水系） ・ポンプ ・サブプレッション・プール ・低圧炉心スプレイ系 ・ポンプ ・サブプレッション・プール ・高圧炉心スプレイ系 ・ポンプ ・サブプレッション・プール ・自動減圧系（逃がし安全弁） 等	○		○		
		6) 放射性物質の閉じ込め機能、放射線の遮蔽及び放出低減機能	格納容器 ・格納容器本体 ・貫通部 等	○		○		
			格納容器隔離弁	○		○		
格納容器スプレイ冷却系 ・ポンプ ・熱交換器 ・サブプレッション・プール 等	○			○				
原子炉建屋 ・非常用ガス再循環系 ・排風機 等	○			○				
		非常用ガス処理系 ・排風機 等	○		○			
		非常用ガス処理系 ・排気筒（非常用ガス処理系排気管の支持機能）（直接関連系） 等		○ (屋外)		○		
		可燃性ガス濃度制御系	○		○			
2) 安全上必要なその他の構築物、系統及び機器	1) 工学的安全施設及び原子炉停止系の作動信号の発生機能	安全保護系	○		○			
	2) 安全上特に重要な関連機能	非常用所内電源系（MS-1関連のもの） ・ディーゼル機関 ・発電機 等 非常用ディーゼル発電機燃料移送系 ・軽油貯蔵タンク	○	※2	○	○ (ディーゼル発電機吸気系等)	○	
				○ (屋外)		※3		

※1：原子炉建屋，タービン建屋又は使用済燃料乾式貯蔵建屋

※2：ディーゼル発電機機関のうち、ディーゼル発電機吸気系フィルタ等は屋外設備となるため、個別機器の熱影響評価を実施する。

※3：非常用ディーゼル発電機の燃料である軽油貯蔵タンクは、地下化することから外部火災の熱影響は受けないため、影響評価対象外とする。

# 1. 外部火災防護対象と影響評価対象の考え方について (5/8)



## 影響評価対象の選定 (クラス1, 2) (3/4) 影響評価対象の選定 (クラス1, 2) (4/4)

分類	安全機能の重要度分類			設備設置場所		影響評価項目		
	定義	機能	構築物、系統又は機器	建屋内設置※1	屋外設備等	熱影響評価		ばい塵評価 外気を取り込む又は屋外設置
						建屋外壁※1	個別機器	
MS-1	2)安全上必要なその他の構築物、系統及び機器	2)安全上特に重要な関連機能	制御室及びその遮蔽・非常用換気空調系 (MS-1 関連のもの) ・中央制御室及び中央制御室遮蔽 ・中央制御室換気空調系 -非常用再循環送風機 -非常用再循環フィルタ装置等	○			○	○
			非常用補機冷却水系 (MS-1 関連のもの) ・残留熱除去系海水系 -ポンプ ・非常用ディーゼル発電機海水系 -ポンプ ・高圧炉心スプレイ系 ディーゼル発電機海水系 -ポンプ等		○ (海水ポンプ室)		○	○
			直流電源系 (MS-1 関連のもの) ・蓄電池等	○		○		
PS-2	1)その損傷又はより発生する事象によって、著しい損傷又は大量の破損を引き起こすおそれがある過度の放射線物質の放出のおそれのある構築物、系統及び機器	1)原子炉冷却材を内蔵する機能 (ただし、原子炉冷却材圧力バウンダリから除却されている計装等の小口径のもの及びバウンダリに直接接続されていないものは除く。)	主蒸気系 (格納容器隔離弁の外側のみ)	○			○	
			原子炉冷却材浄化系 (格納容器隔離弁の外側のみ)	○			○	
			放射性廃棄物処理施設 (放射能インベントリの大きいもの)	○			○	
			使用済燃料プール (使用済燃料貯蔵ラックを含む。)	○			○	
	2)原子炉冷却材圧力バウンダリに直接接続されていないものであって、放射性物質を貯蔵する機能	放射線物質貯蔵容器	○			○		
3)燃料を安全に取り扱う機能	燃料取扱設備 ・燃料交換機 ・原子炉建屋クレーン等	○			○			
2)通常運転時及び運転異常な過渡状態時に作動を要求されて、その故障により冷却が阻害される可能性の高い構築物、系統及び機器	1)安全弁及び逃がし弁の吹き止まり機能	逃がし安全弁 (吹き止まり機能に関連する部分)	○			○		

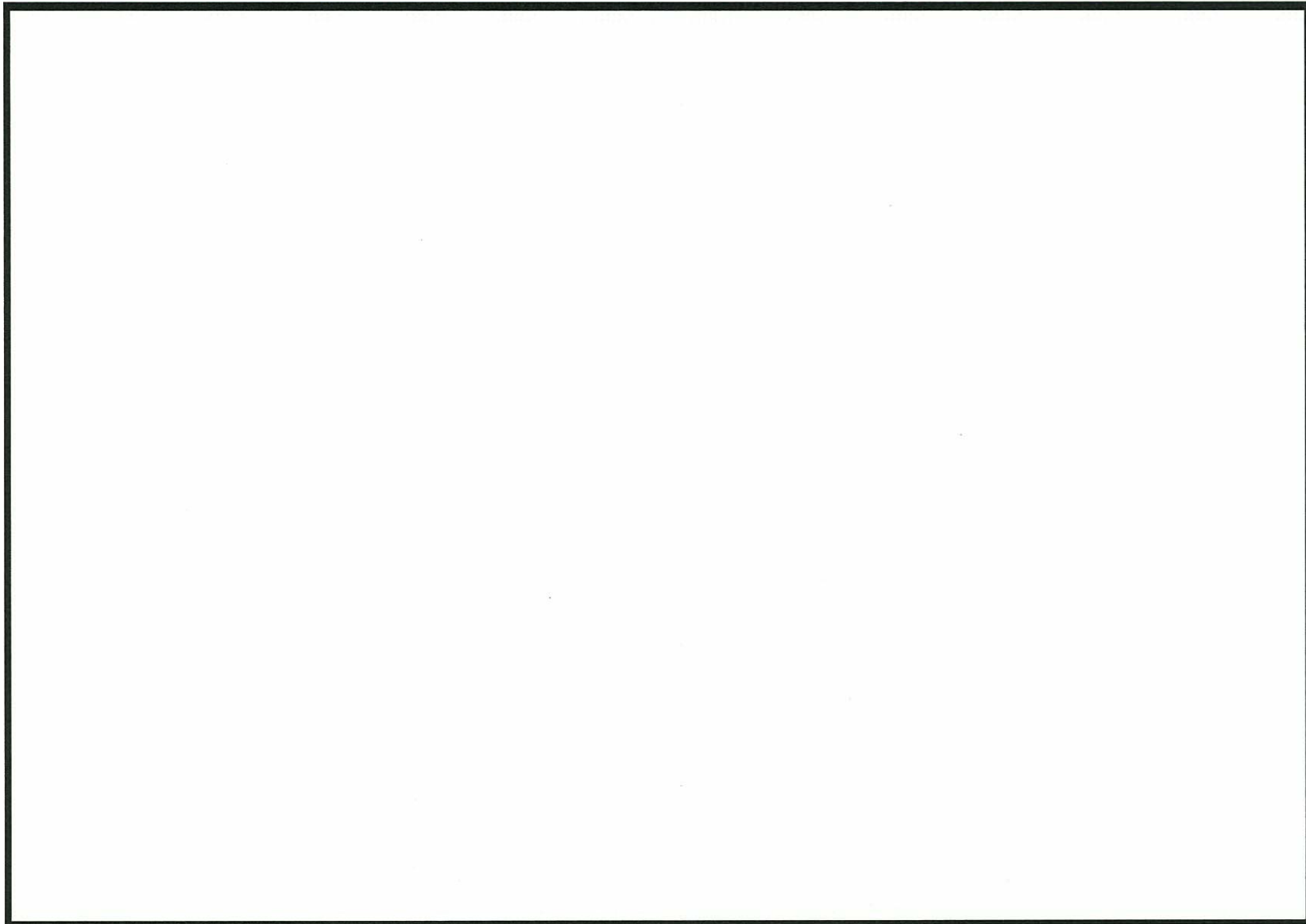
※1：原子炉建屋，タービン建屋又は使用済燃料乾式貯蔵建屋

分類	安全機能の重要度分類			設備設置場所		影響評価項目			
	定義	機能	構築物、系統又は機器	建屋内設置※1	屋外設備等	熱影響評価		ばい塵評価 外気を取り込む又は屋外設置	
						建屋外壁※1	個別機器		
MS-2	1)PS-2の構築物、系統及び機器の損傷又は故障により敷地周辺公衆に与える放射線の影響を十分小さくするようにする構築物、系統及び機器	1)燃料プールの補給機能	非常用補給水系 ・残留熱除去系 -ポンプ -サブプレッション・プール等	○			○		
			2)放射性物質放出の防止機能	放射性気体廃棄物処理系の隔離弁 排気筒 (非常用ガス処理系排気筒の支持機能以外) 燃料集合体落下事故時放射能放出を低減する系 ・原子炉建屋 ・非常用ガス再循環系及び非常用ガス処理系	○	○ (屋外)		○	
			2)異常状態への対応に特に重要な構築物、系統及び機器	1)事故時のプラント状態の把握機能 2)制御室外からの安全停止機能	事故時監視計器の一部 制御室外原子炉停止装置 (安全停止に関連するもの)	○			○

※1：原子炉建屋，タービン建屋又は使用済燃料乾式貯蔵建屋



1. 外部火災防護対象と影響評価対象の考え方について (6/8)



第 1 図 外部火災に対する影響評価対象施設配置図



## 1. 外部火災防護対象と影響評価対象の考え方について (7/8)

### 3. クラス3に属するSSCについて

クラス3に属するSSCのうち、原子炉建屋、タービン建屋及び使用済燃料乾式貯蔵建屋に設置されているSSCについては、各建屋により防護される。

それ以外のSSCについては、外部火災発生時に安全機能が影響を受けることのないよう、防火帯幅の確保及び消火活動の実施による防護並びに代替施設による安全機能の維持を図ることとする。

### 4. 重大事故等対処設備について

防護対象として選定したSSCを外部火災から防護することにより、外部火災によって重大事故等の発生に至ることはない。

また、重大事故等対処設備は、防火帯幅の確保及び建屋外壁等により防護する。

# 1. 外部火災防護対象と影響評価対象の考え方について (8/8)



## 【外部火災発生時の防護方法】

- ①：原子炉建屋，タービン建屋及び使用済燃料乾式貯蔵建屋の外壁により防護
- ②：防火帯幅の確保により防護
- ③：消火活動により防護
- ④：代替設備により安全機能を維持

### クラス3に属するSSCの外部火災発生時の防護について (1/2)

分類	安全機能の重要度分類			設置場所			外部火災発生時の防護	
	定義	機能	構築物，系統又は機器	原子炉建屋等 <sup>※1</sup>	個別建屋	屋外		
PS-3	1) 異常状態の起るものであって、PS-1及びPS-2以外の構築物，系統及び機器	1) 原子炉冷却材保持機能 (PS-1, PS-2以外のも)	原子炉冷却材圧力バウンダリから除外される計装等の小口径配管，弁・計装配管・試料採取系配管等	○			①, ②	
		2) 原子炉冷却材の循環機能	原子炉再循環系	○			①, ②	
		3) 放射性物質の貯蔵機能	復水貯蔵タンク				○	②, ③
			放射性廃棄物処理施設 (放射能インベントリの小さいもの) ・液体廃棄物処理系 ・固体廃棄物処理系		○	○		【原子炉建屋等】 ①, ② 【個別建屋】 ②, ③
		4) 電源供給機能 (非常用を除く)	新燃料貯蔵庫		○			①, ②
			タービン，発電機及びその励磁装置		○			①, ②
			復水系 (復水器を含む)					①, ②
			給水系		○			①, ②
			循環水系		○		○	【タービン建屋】 ①, ② 【屋外】 ②, ③
		5) プラント計測・制御機能 (安全保護機能を除く)	送電線					○ ②, ③
			変圧器					○ ②, ③
			開閉所			○	○	②, ③
	6) プラント運転補助機能	原子炉制御系		○			①, ②	
運転監視補助装置 (制御棒価値ミニマイザ)			○			①, ②		
原子炉核計装の一部			○			①, ②		
	2) 原子炉冷却材中放射性物質濃度を通常運転に支障なく低減する程度に抑制する構築物，系統及び機器	補助ボイラ設備		○	○	○	【原子炉建屋等】 ①, ② 【その他】 ②, ③	
		計装用圧縮空気系		○	○	○	【原子炉建屋等】 ①, ② 【その他】 ②, ③	
	1) 核分裂生成物の原子炉冷却材中の拡散防止機能	燃料被覆管		○			①, ②	
	2) 原子炉冷却材の浄化機能	原子炉冷却材浄化系		○			①, ②	
		復水浄化系		○			①, ②	

※1：原子炉建屋，タービン建屋又は使用済燃料乾式貯蔵建屋

### クラス3に属するSSCの外部火災発生時の防護について (2/2)

分類	安全機能の重要度分類			設置場所			外部火災発生時の防護	
	定義	機能	構築物，系統又は機器	原子炉建屋等 <sup>※1</sup>	個別建屋	屋外		
MS-3	1) 運転時の異常な過渡化もMS-1, MS-2とあいまって、事象を緩和する構築物，系統及び機器	1) 原子炉圧力上昇の緩和機能	逃がし安全弁 (逃がし弁機能) タービンバイパス弁	○			①, ②	
		2) 出力上昇の抑制機能	原子炉冷却材再循環系 (再循環ポンプトリップ機能)	○			①, ②	
			制御棒引抜監視装置	○			①, ②	
		3) 原子炉冷却材の補給機能	制御棒駆動水圧系	○			①, ②	
			2) 異常状態への対応上必要な構築物，系統及び機器	原子炉隔離時冷却系	○			①, ②
				緊急時対策所		○		②, ③
				試料採取系	○			①, ②
				通信連絡設備	○	○	○	【原子炉建屋等】 ①, ② 【その他】 ②, ③, ④
				放射能監視設備	○	○	○	【原子炉建屋等】 ①, ② 【その他】 ②, ③, ④
	事故時監視計器の一部			○	○	○	【原子炉建屋等】 ①, ② 【その他】 ②, ③	
	消火系			○	○	○	【原子炉建屋等】 ①, ② 【その他】 ②, ③, ④	
	安全避難通路			○	○		【原子炉建屋等】 ①, ② 【その他】 ②, ③	
			非常用照明	○	○	○	【原子炉建屋等】 ①, ② 【その他】 ②, ③	

※1：原子炉建屋，タービン建屋又は使用済燃料乾式貯蔵建屋

目 次

1. 目的
2. 危険物貯蔵施設等の抽出の考え方
3. 石油コンビナート等に対する評価
4. 石油コンビナート以外の危険物貯蔵施設に対する評価

#### 1. 目的

発電所敷地外で発生する石油コンビナート等の火災やガス爆発により、安全機能を有する構築物、系統及び機器を内包する原子炉施設に影響を及ぼさないことについて、「原子力発電所の外部火災影響評価ガイド 附属書B 石油コンビナート等火災・爆発の原子力発電所への影響評価について」（以下「評価ガイド」という。）に基づき、評価を実施する。

#### 2. 危険物貯蔵施設等の抽出の考え方

発電所周辺10km以内の石油コンビナートの有無を確認した。また、石油コンビナート以外の危険物貯蔵施設及び高圧ガス貯蔵施設については、周辺自治体に資料開示請求を行い、必要に応じてこれらの施設を有する事業者への聞き取り調査を行い確認し、ガスパイプラインについては周辺事業者への聞き取り調査を行い確認した。

### 3. 石油コンビナート等に対する評価

#### 3.1 評価対象範囲

評価対象は、発電所敷地外の半径10km圏内に存在する石油コンビナート等とする。

茨城県内において石油コンビナート等災害防止法により石油コンビナート等特別防災区域に指定されているのは以下の区域である。

石油コンビナート等特別防災区域を指定する政令【別表抜粋】

#### 十三 鹿島臨海地区

- イ 茨城県鹿嶋市大字国末字北浜山，字南浜山及び字海岸砂地，大字泉川字北浜山，字南浜山，字浜屋敷及び字沢東，大字新浜並びに大字粟生字海岸の区域 同市大字光字光並びに大字粟生字東山及び字浜の区域のうち主務大臣の定める区域 これらの区域に介在する道路の区域
- ロ 茨城県神栖市光，居切字海岸砂地並びに深芝字海辺，字藤豊及び字原芝の区域 同市北浜，奥野谷字浜野及び字東和田，東和田並びに東深芝の区域のうち主務大臣の定める区域



第3.2-1図 鹿島臨海地区と発電所の位置関係

#### 3.2 評価結果

第3.2-1図に示すとおり，茨城県内において石油コンビナート等災害防止法により石油コンビナート等特別防災区域に指定されている鹿島臨海地区は東海第二発電所から約50km離れており，評価対象範囲の10km以上離れていることから，評価対象となる石油コンビナートは存在しないことを確認した。

### 3. 石油コンビナート等の火災・爆発について (4/6)



## 4. 石油コンビナート以外の危険物貯蔵施設に対する評価

### 4.1 危険物貯蔵施設

発電所から10km以内に位置する危険物貯蔵施設のうち、影響評価対象施設に影響を及ぼすおそれのある施設を抽出し、その火災影響又は爆発影響を評価した。

第4.1-1表 発電所周辺（東海村全域及び日立市の一部）に存在する第四類危険物貯蔵施設

施設区分	No.	事業所名	油種	数量(L)	位置が1.4km以内 ○：1.4km以内 ×：1.4km以上
屋外タンク貯蔵所 又は屋外貯蔵所					
給油取扱所					

#### 4.1.1 火災影響評価

発電所敷地外10km圏内の危険物貯蔵施設において火災が発生しても、影響評価対象施設が許容温度となる危険距離以上の離隔距離が確保されているため、影響評価対象施設に影響を与えることはない。

#### 4.2 高圧ガス貯蔵施設

東海第二発電所敷地外10km圏内に存在する高圧ガス貯蔵施設のうち、影響評価対象施設に影響を及ぼすおそれのある施設を抽出し、ガス爆風による爆風圧及び飛来物の影響を評価した。

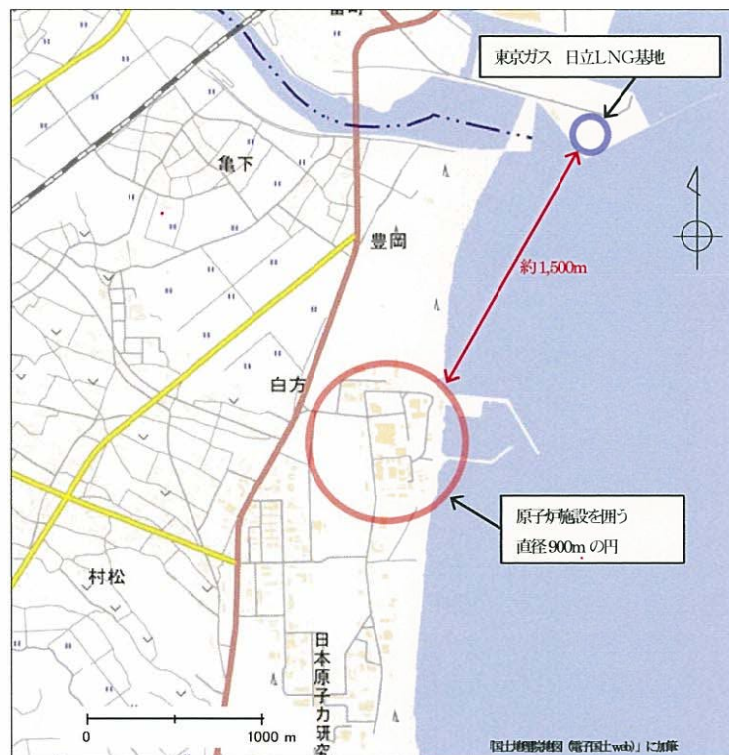
##### 4.2.1 爆風圧の影響評価

東海第二発電所敷地外10km圏内に存在する高圧ガス貯蔵施設におけるガス爆発が発生した場合においても、敷地境界を基準とした危険限界距離以上の離隔距離が確保されているため、影響評価対象施設はガス爆発による爆風圧の影響を受けない。

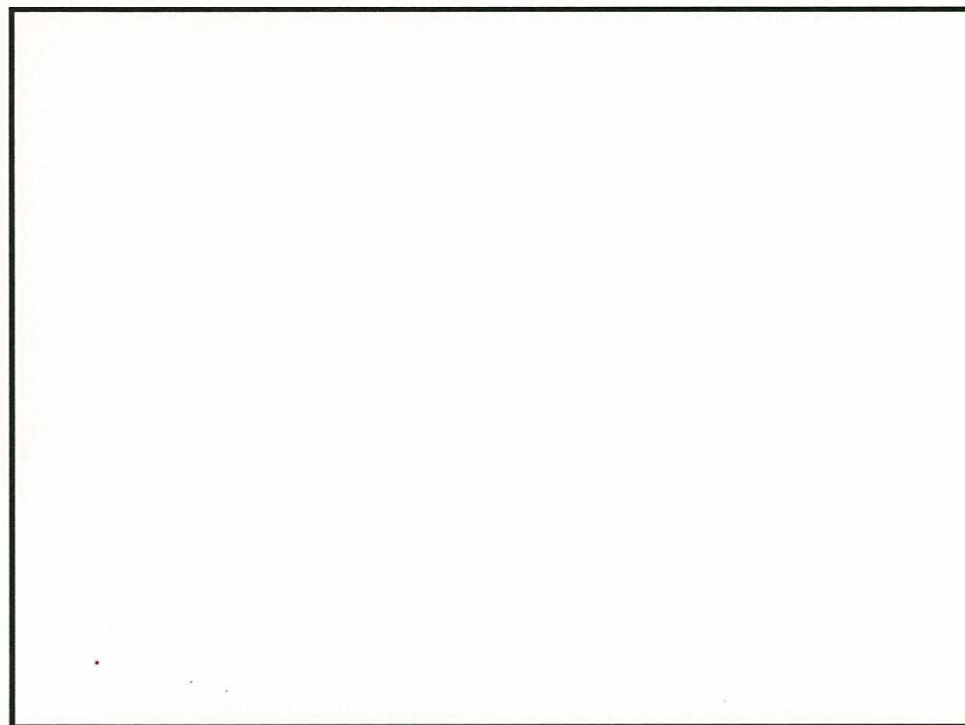
##### 4.2.2 爆発飛来物の影響評価

東海第二発電所敷地外10km圏内に存在する高圧ガス貯蔵施設におけるガス爆発による飛来物が発生した場合においても、その飛散距離以上の離隔距離が確保されているため、影響評価対象施設はガス爆発による飛来物の影響を受けない。





第4. 2. 1-1図 発電所と日立LNG基地の位置関係



第4. 2. 1-2図 発電所敷地から最も近い位置にある高圧ガス貯蔵施設



目 次

1. 目的
2. 燃料輸送車両の火災影響評価
3. 燃料輸送車両の爆発影響評価
4. 燃料輸送車両の爆発飛来物影響評価

### 1. 目的

発電所敷地外で発生する燃料輸送車両の火災やガス爆発により、安全機能を有する構築物、系統及び機器を内包する原子炉施設に影響を及ぼさないことについて、「原子力発電所の外部火災影響評価ガイド 附属書B 石油コンビナート等火災・爆発の原子力発電所への影響評価について」（以下「評価ガイド」という。）に基づき、評価を実施する。

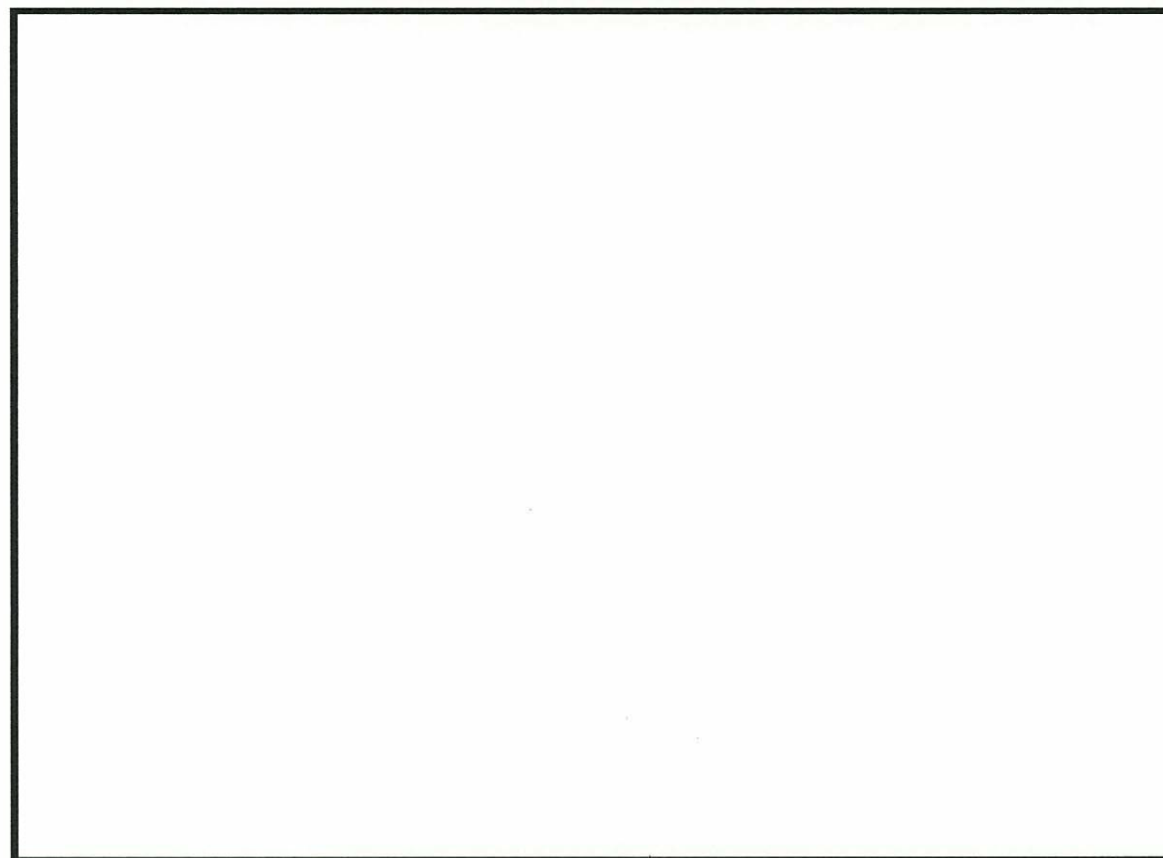
### 2. 燃料輸送車両の火災影響評価

発電所敷地外の公道上での燃料輸送車両の火災を想定し、影響評価対象施設に対する影響評価を行った。

#### (1) 火災の想定

燃料輸送車両の火災の想定は以下の通りとした。

- ・発電所敷地外近傍の公道上（国道245号）の影響評価対象施設に最も近い場所で発生した燃料輸送車両の火災。
- ・消防法令（危険物の規則に関する政令第15条第1項三号）において、移動タンク貯蔵所の上限量が定められており、公道を通行可能な上限量（=30m<sup>3</sup>）のガソリンが積載された状況を想定した。



第 2-1 図 火災発生場所と影響評価対象施設の位置関係

(2) 評価結果

発電所敷地外近傍の公道上において燃料輸送車両の火災が発生しても、影響評価対象施設が許容温度となる危険距離以上の離隔距離が確保されているため、影響評価対象施設に影響を与えることはない。

3. 燃料輸送車両の爆発影響評価

発電所敷地外の公道上での燃料輸送車両の爆発を想定し、影響評価対象施設に対する影響評価を行った。

(1) 爆発の想定

燃料輸送車両の爆発の想定は以下の通りとした。

- ・発電所敷地外近傍の公道上（国道245号）の影響評価対象施設に最も近い場所で発生した燃料輸送車両の爆発。
- ・最大クラス（積載量：15.1t）の可燃性ガスが積載された状況を想定した。
- ・積載された可燃性ガスは液化天然ガス（LNG）及び液化石油ガス（LPG）を想定した。

(2) 危険限界距離の算出

評価ガイドに基づき、下式より危険限界距離を算出した。

$$X=0.04 \times 14.4 \sqrt[3]{(K \times 1,000 \times W)}$$

X:危険限界距離(m), K:石油類の定数(-), W:設備定数(-)

(3) 評価結果

発電所敷地外近傍の公道上において燃料輸送車両の爆発が発生しても、影響評価対象施設が許容温度となる危険距離以上の離隔距離が確保されているため、影響評価対象施設に影響を与えることはない。

4. 燃料輸送車両の爆発飛来物影響評価

発電所敷地外の公道上での燃料輸送車両の爆発を想定し、影響評価対象施設に対する影響評価を行った。

(1) 爆発の想定

燃料輸送車両の爆発の想定は以下の通りとした。

- ・発電所敷地外近傍の公道上（国道245号）の影響評価対象施設に最も近い場所で発生した燃料輸送車両の爆発。
- ・最大クラス（積載量：15.1t）の可燃性ガスが積載された状況を想定した。
- ・積載された可燃性ガスは液化天然ガス（LNG）及び液化石油ガス（LPG）を想定した。

(2) 飛来物の最大飛散距離の簡易評価

「石油コンビナートの防災アセスメント指針」（平成25年3月 消防庁特殊災害室）に基づき、下式よりタンクの破損による破片の飛散範囲を算出した。

$$L = 465M^{0.10} \quad (\text{容積}5\text{m}^3 \text{以上の容器})$$

L：破片の最大飛散範囲，M：破裂時の貯蔵物質質量

算出したタンク破片の飛散距離は発電所敷地に到達することを確認した。このため、より現実的な飛来物形状等の想定を踏まえた詳細評価を実施することとした。

(3) 飛来物の最大飛散距離の詳細評価

燃料輸送車両から発生すると考えられる飛来物を想定した上での評価を行った。

(4) タンク爆発により発生する飛来物の最高速度の算出

爆発により発生するエネルギーが、ある割合で飛来物に移行すると仮定して最高速度を算出した。

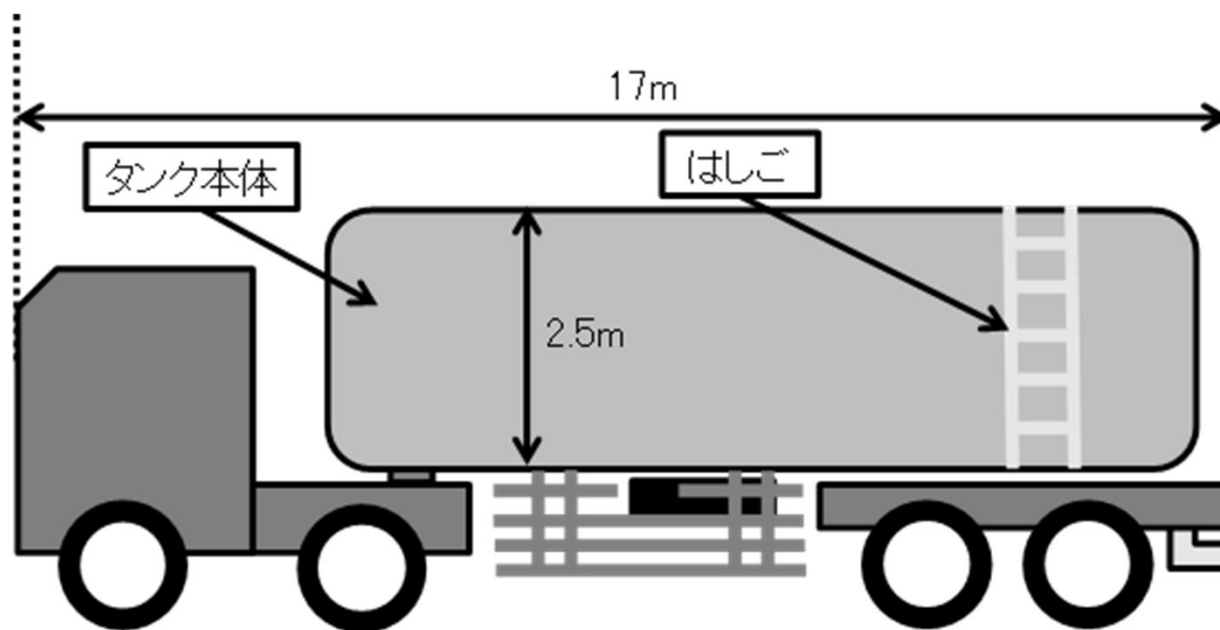
#### 4. 燃料輸送車両の火災・爆発について (6/6)

##### (5) 最大飛散距離の算出

評価結果である最大飛散距離は、離隔距離を下回ることから、燃料輸送車両の爆発飛来物により影響評価対象施設の安全機能を喪失することはない。

##### (6) 評価結果

発電所敷地外近傍の公道上において燃料輸送車両のガス爆発による飛来物が発生した場合においても、その飛散距離以上の離隔距離が確保されているため、影響評価対象施設はガス爆発による飛来物の影響を受けない。



第 4-1 図 燃料輸送車両概要図

目 次

1. 目的
2. 漂流船舶の火災影響評価
3. 漂流船舶の爆発影響評価
4. 漂流船舶の爆発飛来物影響評価

### 1. 目的

発電所敷地外で発生する漂流船舶の火災やガス爆発により、安全機能を有する構築物、系統及び機器を内包する原子炉施設に影響を及ぼさないことについて、「原子力発電所の外部火災影響評価ガイド 附属書B 石油コンビナート等火災・爆発の原子力発電所への影響評価について」（以下「評価ガイド」という。）に基づき、評価を実施する。

### 2. 漂流船舶の火災影響評価

#### (1) 火災の想定

- ・発電所から約1,500mの位置にある高圧ガス貯蔵施設に入出港する輸送船及び発電所港湾内に定期的に入出港する定期船の火災を想定した。
- ・満載時及び空荷時の喫水と水深を考慮した位置から、影響評価対象施設までの離隔距離が最も短くなる地点での火災を想定した。
- ・船舶の駆動燃料の火災を想定した。

#### (2) 評価結果

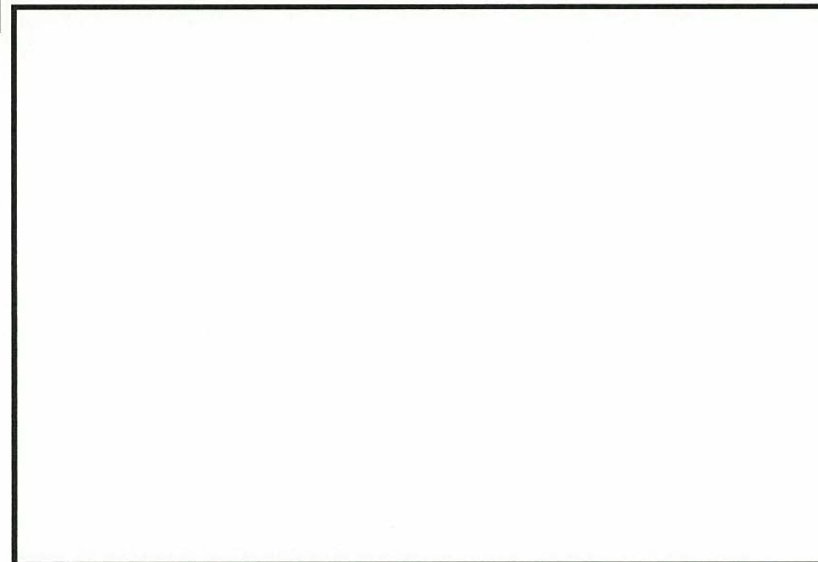
影響評価対象施設が許容温度となる危険距離を算出した結果、影響評価対象施設までの離隔距離以下であることから、影響評価対象施設が想定した漂流船舶火災の影響は受けない。

また、積載が空荷状態の火災想定位置を考慮しても危険距離が離隔距離を上回ることはない。





第 2-1 図 輸送船火災と影響評価対象施設の位置関係



第 2-2 図 定期船火災と影響評価対象施設の位置関係

3. 漂流船舶の爆発影響評価

(1) 爆発の想定

- ・ 発電所から約1,500mの位置にある高圧ガス貯蔵施設に入出港する輸送船の爆発を想定した。
- ・ 満載時及び空荷時の喫水と水深を考慮した位置から、影響評価対象施設までの離隔距離が最も短くなる地点での火災を想定した。(火災影響評価と同様の地点を想定した。)
- ・ 輸送中の燃料ガスの爆発を想定した。

(2) 危険限界距離の算出

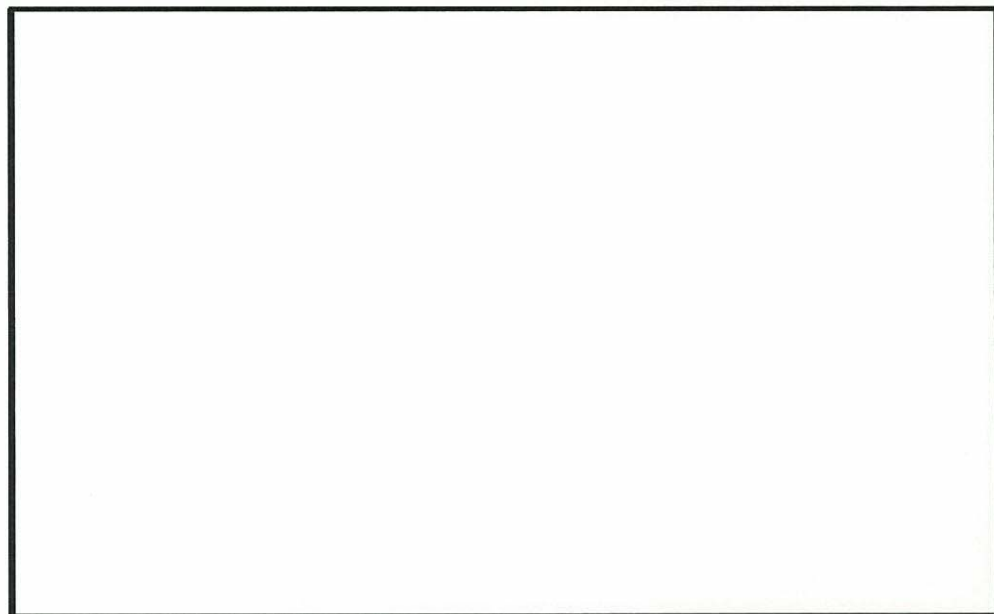
評価ガイドに基づき、下式より危険限界距離を算出した。

$$X=0.04 \times 14.4 \sqrt[3]{(K \times 1,000 \times W)}$$

X:危険限界距離(m), K:石油類の定数(-), W:設備定数(-)

(3) 評価結果

発電所周辺海域及び港湾内において漂流船舶の爆発が発生しても、危険限界距離以上の離隔距離が確保されているため、影響評価対象施設に影響を与えることはない。



第3-1図 発電所と輸送船の位置関係



第3-2図 発電所と内航船の位置関係

4. 漂流船舶の爆発飛来物影響評価

発電所周辺を航行する船舶として、日立LNG基地に出入りする輸送船があるが、これらの船舶が停泊しているときに津波警報等が発表された場合には、荷役及び作業を中止した上で、緊急退避又は係留避泊する運用としており、実際に漂流し発電所に接近する可能性は低いことから、想定した漂流船舶の飛来物が発電所に影響を及ぼすことはない。

5. 漂流船舶の二次的影響

発電所港湾内で漂流船舶が出火し油が流出したとしても、港湾内の取水口にはカーテンウォールが設置されており、深層取水していることから原子炉施設（海水ポンプ）への影響はない。

なお、発電所港湾外で船舶の油が流出した場合は、油の流出を確認し次第、速やかにオイルフェンスを設置し、原子炉施設への影響がないよう対応する。

## 目 次

1. 目的
2. 火災源又は爆発源となる設備の影響評価

1. 目的

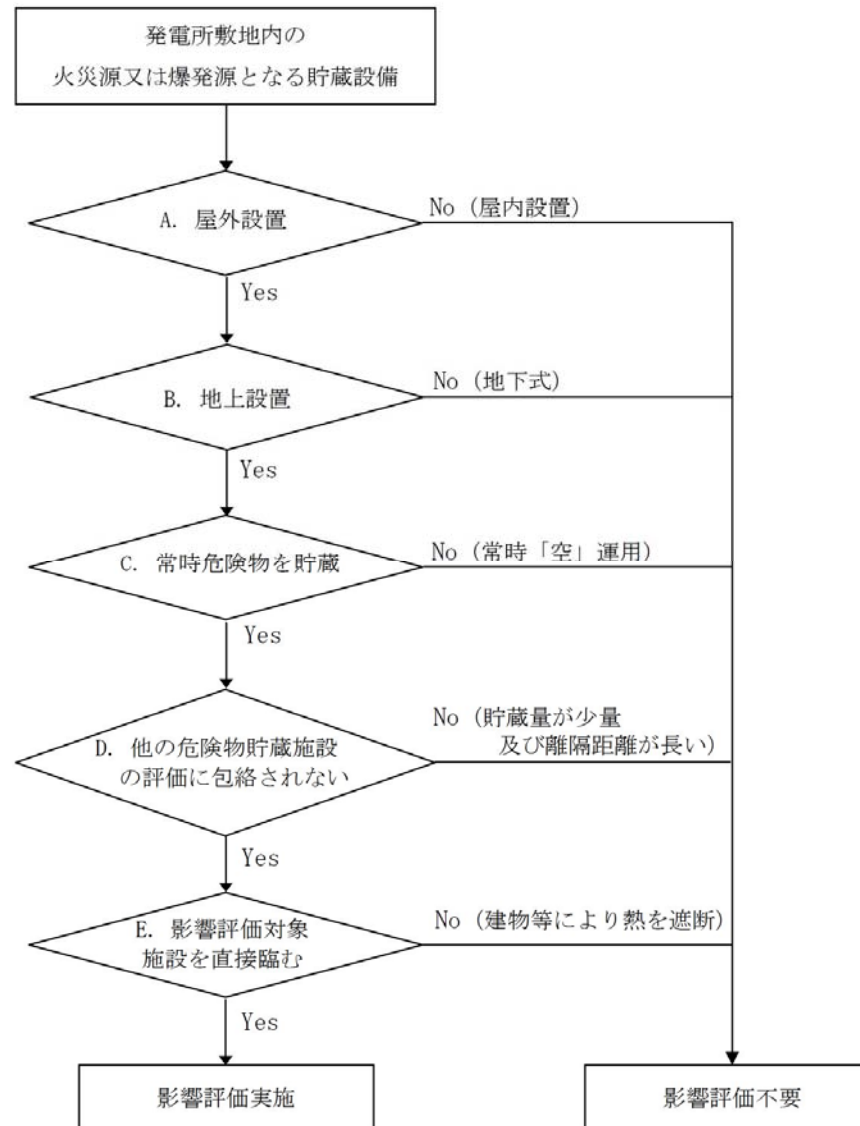
東海第二発電所敷地内の危険物貯蔵設備の火災・爆発が、安全機能を有する構築物、系統及び機器を内包する原子炉施設に影響を及ぼさないことについて、「原子力発電所の外部火災影響評価ガイド附属書B 石油コンビナート火災・爆発の原子力発電所への影響評価について」及び、「附属書C 「原子力発電所の敷地内への航空機墜落による火災の影響評価について」（共に以下「評価ガイド」という。）に基づき、評価を実施する。

2. 火災源又は爆発源となる設備の影響評価

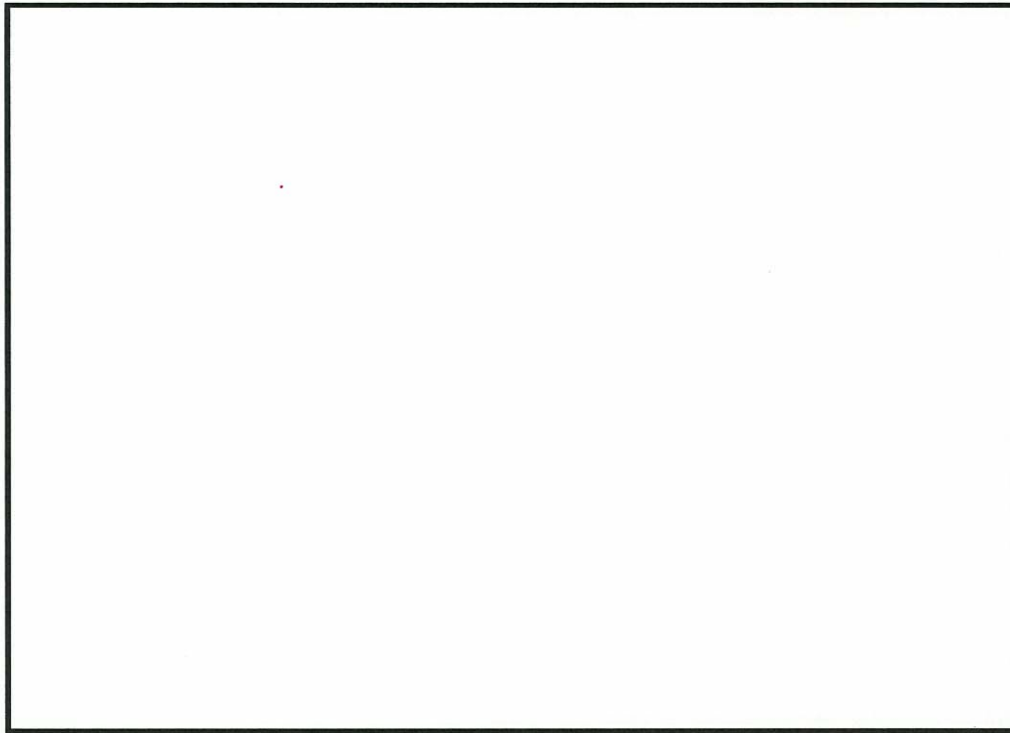
2.1 評価対象の考え方

評価ガイドに基づき、発電所敷地内の火災源又は爆発源となる石油類等の危険物貯蔵設備について、火災・爆発の影響評価を実施する。

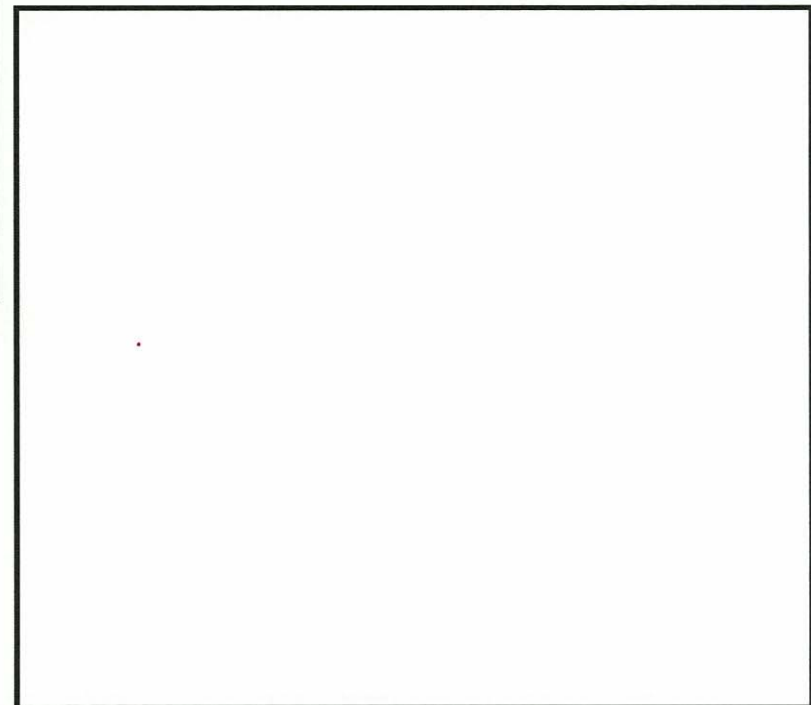
第2.1-1図のフローに基づき評価対象を抽出した。



第2.1-1図 敷地内の火災及び爆発影響評価対象抽出フロー



第2.1-2図 火災源及び爆発源となる設備及び影響評価対象施設の位置



第2.1-3図 火災源となる変圧器及び影響評価対象施設の設置位置



6. 敷地内における危険物貯蔵施設等の火災・爆発について (5/17)



第2.1-1表 敷地内の火災源となる設備一覧 (1/2)

設備名	製造所等区分	設置場所	危険物の類		品名	最大数量 (m <sup>3</sup> )	詳細評価要否 (○:対象, ×:対象外)
No.1 保修用油倉庫	屋内貯蔵所	屋内	第四類	第一石油類	ガソリン	0.10	× (屋内設置 → A)
			第四類	第二石油類	ラッカー等	4.00	× (屋内設置 → A)
			第四類	第四石油類	潤滑油	90.00	× (屋内設置 → A)
No.2 保修用油倉庫	屋内貯蔵所	屋内	第四類	第四石油類	潤滑油	100.00	× (屋内設置 → A)
保修用屋外油貯蔵所	屋外貯蔵所	屋外	第四類	第四石油類	潤滑油	80.00	× (他評価に包絡 → D)
工事協力会油倉庫	屋内貯蔵所	屋内	第四類	第一石油類	ガソリン	1.00	× (屋内設置 → A)
			第四類	第二石油類	灯油	3.10	× (屋内設置 → A)
			第四類	第三石油類	塗料	2.50	× (屋内設置 → A)
			第四類	第四石油類	潤滑油	2.90	× (屋内設置 → A)
緊急時対策室建屋 (旧緊急時対策室)	一般取扱所	屋内	第四類	第三石油類	重油	5.76	× (屋内設置 → A)
緊急時対策室建屋地下タンク (旧緊急時対策室)	地下タンク貯蔵所	地下	第四類	第三石油類	重油	20.00	× (地下式 → B)
絶縁油保管タンク	屋外タンク貯蔵所	屋外	第四類	第三石油類	絶縁油	200.00	× (常時「空」 → C)
常設代替高圧電源装置置場	一般取扱所	屋外	第四類	第二石油類	軽油	5.97	× (他評価に包絡 → D)
			第四類	第四石油類	潤滑油	0.94	× (他評価に包絡 → D)
緊急時安全対策用地下タンク	地下タンク貯蔵所	地下	第四類	第二石油類	軽油	90.00	× (地下式 → B)
構内服洗濯用タンク	少量危険物貯蔵取扱所	屋外	第四類	第三石油類	重油	1.82	× (他評価に包絡 → D)
廃棄物処理建屋廃油タンク	少量危険物貯蔵取扱所	屋内	第四類	第三石油類	廃油	1.90	× (屋内設置 → A)
雑固体減容処理設備用バーナ	少量危険物貯蔵取扱所	屋内	第四類	第二石油類	灯油	0.93	× (屋内設置 → A)
緊急用エンジン発電機燃料タンク	少量危険物貯蔵取扱所	屋外	第四類	第二石油類	軽油	0.80	× (常時「空」 → C)
緊急時対策用発電機燃料油貯蔵タンク	地下タンク貯蔵所	地下	第四類	第二石油類	軽油	150.00	× (地下式 → B)
T/H消火用ディーゼルポンプ用タンク	少量危険物貯蔵取扱所	屋内	第四類	第二石油類	軽油	0.49	× (屋内設置 → B)
少量危険物貯蔵所 No.1	少量危険物貯蔵取扱所	屋内	第四類	第三石油類	絶縁油	1.00	× (屋内設置 → B)
少量危険物貯蔵所 No.2	少量危険物貯蔵取扱所	屋内	第四類	第三石油類	絶縁油	1.00	× (屋内設置 → B)
少量危険物貯蔵所 No.3	少量危険物貯蔵取扱所	屋内	第四類	第三石油類	絶縁油	1.00	× (屋内設置 → B)

網掛け箇所：評価対象となる設備

6. 敷地内における危険物貯蔵施設等の火災・爆発について (6/17)



第2.1-1表 敷地内の火災源となる設備一覧 (1/2)

設備名	製造所等区分	設置場所	危険物の類		品名	最大数量 (m <sup>3</sup> )	詳細評価要否 (○:対象, ×:対象外)
油倉庫	屋内貯蔵所	屋内	第四類	第一石油類	ガソリン	0.90	× (屋内設置 → A)
			第四類	第二石油類	軽油・灯油	2.20	× (屋内設置 → A)
			第四類	第三石油類	重油	18.20	× (屋内設置 → A)
			第四類	第四石油類	潤滑油	21.00	× (屋内設置 → A)
			第四類	アルコール類	アルコール類	0.20	× (屋内設置 → A)
重油貯蔵タンク	地下タンク貯蔵所	地下	第四類	第三石油類	重油	500.00	× (地下式 → B)
非常用ディーゼル発電機用タンク	地下タンク貯蔵所	地下	第四類	第二石油類	軽油	800.00	× (地下式 → B)
原子炉建屋	一般取扱所	屋内	第四類	第二石油類	軽油	33.20	× (屋内設置 → A)
			第四類	第四石油類	潤滑油	16.50	
タービン建屋	一般取扱所	屋内	第四類	第二石油類	軽油	0.36	× (屋内設置 → A)
			第四類	第三石油類	重油	1.90	× (屋内設置 → A)
			第四類	第四石油類	潤滑油	185.23	× (屋内設置 → A)
			第四類	第四石油類	リン酸エステル油	7.93	× (屋内設置 → A)
サービス建屋	一般取扱所	屋内	第四類	第三石油類	重油	2.40	× (屋内設置 → A)
<b>溶融炉灯油タンク</b>	<b>屋外タンク貯蔵所</b>	<b>屋外</b>	<b>第四類</b>	<b>第二石油類</b>	<b>灯油</b>	<b>10.00</b>	<b>○</b>
可搬型設備用軽油タンク	地下タンク貯蔵所	地下	第四類	第二石油類	軽油	210.00	× (地下式 → B)
ディーゼル発電機用燃料タンク	少量危険物貯蔵取扱所	屋外	第四類	第二石油類	軽油	0.97	× (他評価に包絡 → E)

網掛け箇所：評価対象となる設備

## 6. 敷地内における危険物貯蔵施設等の火災・爆発について (7/17)



第2.1-2表 敷地内貯蔵設備以外の火災源又は爆発源となる設備一覧

設備名	設置場所	危険物の類		品名	最大数量 (m <sup>3</sup> )	詳細評価要否 (○:対象, ×:対象外)
主変圧器	屋外	第四類	第三石油類	絶縁油	136.00	○
所内変圧器 2 A	屋外	第四類	第三石油類	絶縁油	21.00	○
所内変圧器 2 B	屋外	第四類	第三石油類	絶縁油	21.00	× (他評価に包絡 → D)
起動変圧器 2 A	屋外	第四類	第三石油類	絶縁油	45.95	× (他評価に包絡 → D)
起動変圧器 2 B	屋外	第四類	第三石油類	絶縁油	46.75	○
予備変圧器	屋外	第四類	第三石油類	絶縁油	35.90	× (他評価に包絡 → D)
1号エステート変圧器	屋外	第四類	第三石油類	絶縁油	1.10	× (他評価に包絡 → D)
2号エステート変圧器	屋外	第四類	第三石油類	絶縁油	1.10	× (他評価に包絡 → D)
66kV非常用変電所	屋外	第四類	第三石油類	絶縁油	6.60	× (他評価に包絡 → D)
中央制御室計器用エンジン発電機	屋外	第四類	第二石油類	軽油	0.026	× (常時「空」 → C)

網掛け箇所：評価対象となる設備

第2.1-3表 敷地内の爆発源となる設備一覧

設備名	内容物	本数 (本)	1本当たり容量 (m <sup>3</sup> )	総容量 (m <sup>3</sup> )	詳細評価要否 (○:対象, ×:対象外)
協力会社ボンベ小屋	アセチレン	50	6	300	× (屋内配置→A)
	フロン	10	2	20	
	プロパン	10	5	50	
H <sub>2</sub> , CO <sub>2</sub> ボンベ庫	水素	20	7	140	× (屋内配置→A)
<b>水素貯槽</b>	<b>水素</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>6.7</b>	<b>○</b>
予備ボンベ庫①	水素	40	7	280	× (屋内配置→A)
予備ボンベ庫②	水素	20	7	140	× (屋内配置→A)
所内ボイラー プロパンボンベ庫	プロパン	4	50	200	× (屋内配置→A)
焼却炉用 プロパンボンベ庫	プロパン	5	500	2500	× (屋内配置→A)
サービス建屋 ボンベ庫	アセチレン	3	6	18	× (屋内配置→A)
廃棄物処理建屋 化学分析用ボンベ庫	アセチレン	1	6	6	× (屋内配置→A)
	メタン+アルゴン	4	7	28	
食堂用プロパンボンベ庫	プロパン	18	50	900	× (屋内配置→A)

網掛け箇所：評価対象となる設備

## 6. 敷地内における危険物貯蔵施設等の火災・爆発について (8/17)



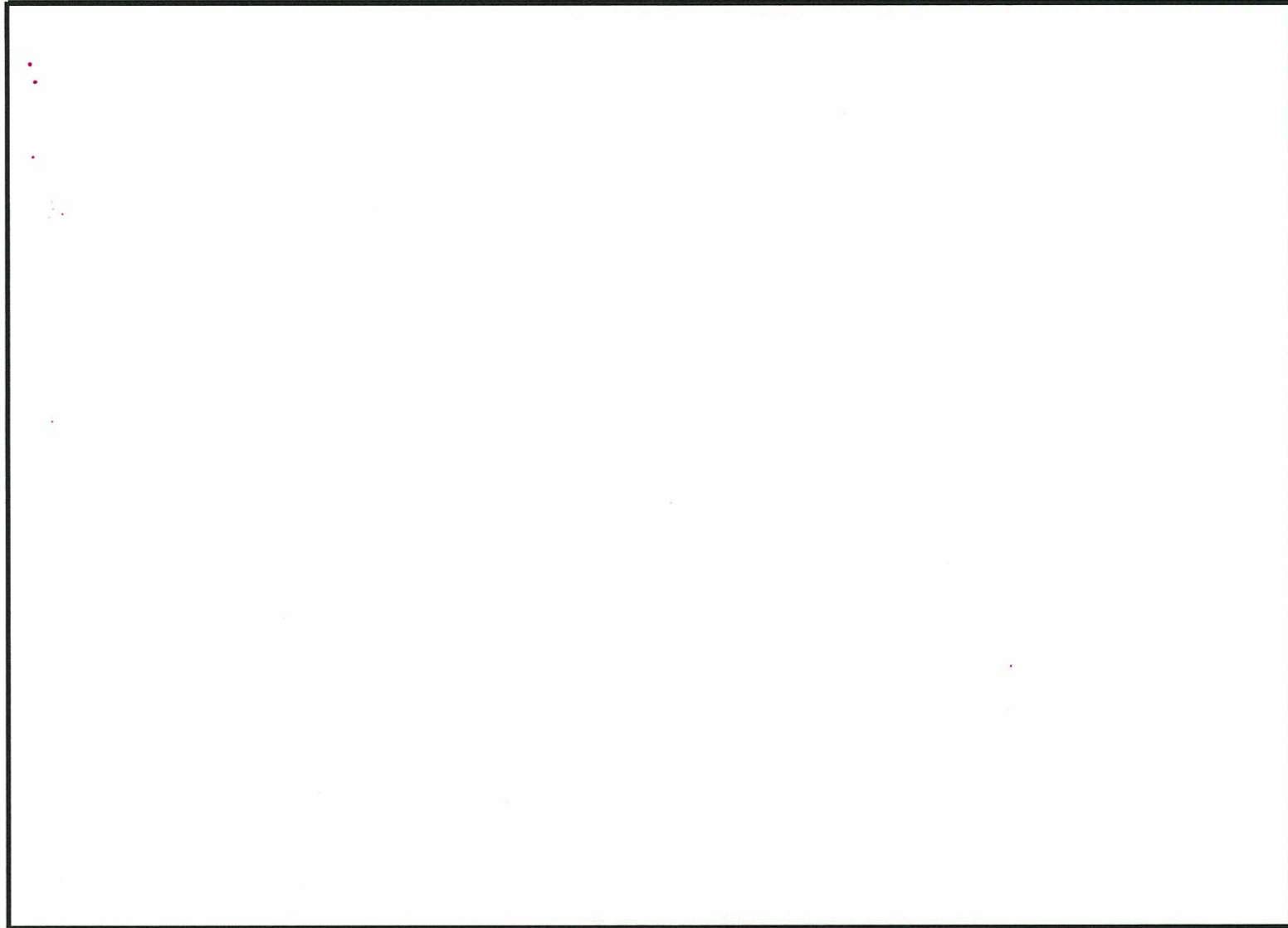
第2.1-4表 可搬型重大事故等対処設備及び、自主設備一覧

設備名	数量	危険物の類	品名	燃料量[L] (1数量あたり)	配備位置	詳細評価要否 (○:対象, ×:対象外)
可搬型代替注水大型ポンプ※1※3	7台	第四類 第二石油類	軽油	200 (車両) 900 (ポンプ)	南側保管場所 西側保管場所 予備機置場	× (他評価に包絡 →D)
可搬型代替低圧電源車※1※3	5台	第四類 第二石油類	軽油	250	南側保管場所 西側保管場所 予備機置場	× (他評価に包絡 →D)
タンクローリ※1※3	5台	第四類 第二石油類	軽油	100 (車両) 4,000 (タンク)	南側保管場所 西側保管場所 予備機置場	× (他評価に包絡 →D)
ホイールローダ※1※3	5台	第四類 第二石油類	軽油	177	南側保管場所 西側保管場所 予備機置場	× (他評価に包絡 →D)
窒素供給装置※1※3	2台	第四類 第二石油類	軽油	300 (車両) 380 (装置)	南側保管場所 西側保管場所	× (他評価に包絡 →D)
油圧ショベル※2	1台	第四類 第二石油類	軽油	65	南側保管場所	× (他評価に包絡 →D)
ブルドーザ※2	1台	第四類 第二石油類	軽油	470	南側保管場所	× (他評価に包絡 →D)
大型ポンプ用送水ホース運搬車※2	10台	第四類 第二石油類	軽油	200	南側保管場所 西側保管場所 予備機置場	× (他評価に包絡 →D)
可搬型ケーブル運搬車※2	2台	第四類 第二石油類	軽油	100	南側保管場所 西側保管場所	× (他評価に包絡 →D)
可搬型整流器運搬車※2	2台	第四類 第二石油類	軽油	70	南側保管場所 西側保管場所	× (他評価に包絡 →D)
放水砲/泡消火薬剤運搬車※2	2台	第四類 第二石油類	軽油	300	南側保管場所 西側保管場所	× (他評価に包絡 →D)
汚濁防止膜運搬車※2	2台	第四類 第二石油類	軽油	300	南側保管場所 西側保管場所	× (他評価に包絡 →D)
小型船舶運搬車※2	2台	第四類 第二石油類	軽油	300	南側保管場所 西側保管場所	× (他評価に包絡 →D)
可搬型代替注水中型ポンプ※2	1台	第四類 第二石油類	軽油	200 (車両) 125 (ポンプ)	西側保管場所	× (他評価に包絡 →D)
中型ポンプ用送水ホース運搬車※2	1台	第四類 第二石油類	軽油	130	西側保管場所	× (他評価に包絡 →D)
消防車※2	4台	第四類 第二石油類	軽油	200 (車両) 100 (ポンプ)	南側保管場所 西側保管場所 監視所付近	× (他評価に包絡 →D)
予備電動機運搬用トレーラー※2	1台	第四類 第二石油類	軽油	390	西側保管場所	× (他評価に包絡 →D)
予備電動機交換用クレーン※2	1台	第四類 第二石油類	軽油	500 (車両) 300 (クレーン)	西側保管場所	× (他評価に包絡 →D)
可搬型高圧窒素供給装置※2	1台	第四類 第二石油類	軽油	300 (車両) 350 (装置)	予備機置場	× (他評価に包絡 →D)
放射能観測車※2	1台	第四類 第二石油類	軽油	70	予備機置場	× (他評価に包絡 →D)

※1：可搬型重大事故等対処設備

※2：自主設備

※3：予備設備



第2.1-4図 可搬型重大事故等対処設備及び、自主設備保管場所の設置位置

2.2 火災源となる設備の火災の想定は以下の通りとした。

- ・火災源となる設備の燃料は満載した状態を想定した。
- ・離隔距離は、評価上厳しくなるよう、想定した火災源となる設備位置から影響評価対象施設までの直線距離とした。
- ・火災源となる設備の破損等による防油堤内の全面火災を想定した。
- ・気象条件は無風状態とした。
- ・火災は円筒火炎モデルとし、火炎の高さは燃焼半径の3倍とした。

2.3 影響評価対象施設に対する熱影響評価結果

(1) 外壁に対する熱影響評価

火災が発生した時間から燃料が燃え尽きるまでの間、一定の輻射強度による入熱と対流による放熱を考慮した、下記の一次元非定常熱伝導方程式の一般解の式よりコンクリート表面の温度上昇を求め、コンクリート表面の温度が許容温度以下であるか評価した。

$$T = T_0 + \left( \frac{E}{a} \right) \left[ 1 - \operatorname{erf} \left( \frac{x}{2\sqrt{\kappa t}} \right) - \exp \left( \frac{a}{\lambda} x + \frac{a^2}{\lambda^2} \kappa t \right) \left\{ 1 - \operatorname{erf} \left( \frac{x}{2\sqrt{\kappa t}} + \frac{a}{\lambda} \sqrt{\kappa t} \right) \right\} \right]$$

T : 表面からx(m)の位置の温度(°C)

T<sub>0</sub> : 初期温度(50°C)※1

a : 熱伝達率(17W/m<sup>2</sup>/K)※2

κ : コンクリート温度伝導率(= λ / ρ C<sub>p</sub>) (7.7E<sup>-07</sup>m<sup>2</sup>/s)

ρ : コンクリート密度(2,400kg/m<sup>3</sup>)

C<sub>p</sub> : コンクリート比熱(880J/kg/K)

λ : コンクリート熱伝導率(1.63W/m/K)

E : 輻射強度(W/m<sup>2</sup>)

t : 燃焼継続時間(11,008s)

x : コンクリート壁表面深さ(0m)

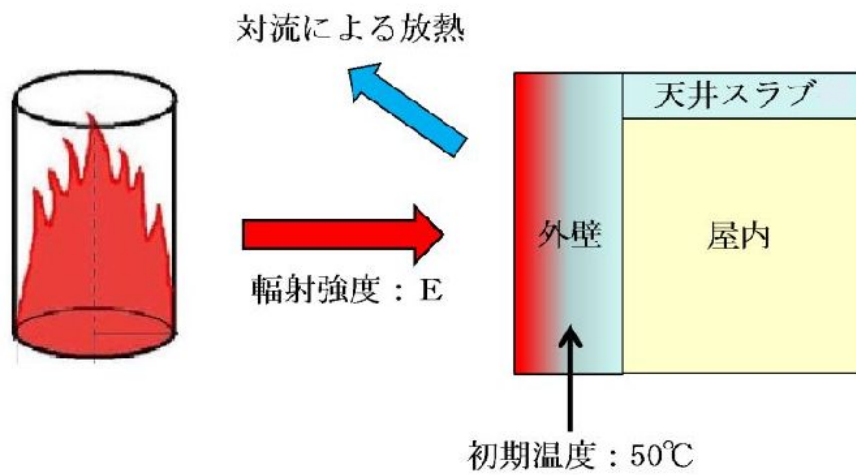
※1 : 水戸地方気象台で観測された過去10年間の最高気温に保守性を持たせた値

※2 : 空気調和・衛生工学便覧(外表面の熱伝達率は、受熱面の形状や周囲の環境条件を受け変化するが、一般的な値として垂直外壁面、屋根面及び上げ裏面の夏季、冬季の値が示されている。評価上放熱が少ない方が保守的であることから、これらのうち最も小さい値である17W/m<sup>2</sup>Kを用いる。)

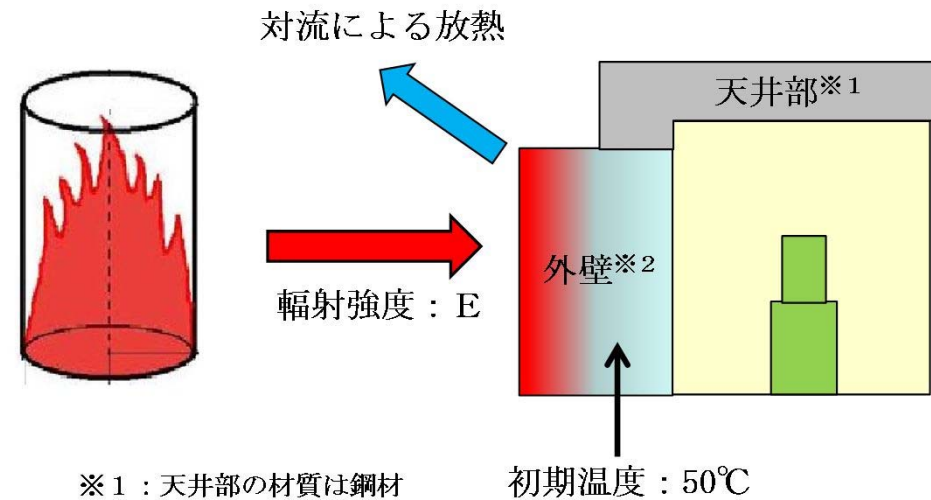
なお、天井スラブ及び海水ポンプ室天井は以下の理由により、外壁の評価に包絡されるため実施しない。

- ・火炎長が天井スラブより短い場合、天井スラブに輻射熱を与えないことから熱影響はない。
- ・海水ポンプ室の天井（一部の側面壁含む）は鋼材、外壁はコンクリートであるが、危険距離が長い外壁の方が評価上厳しい。
- ・火炎長が天井スラブより長い場合、天井スラブに輻射熱を与えるが、その輻射熱は外壁に与える輻射熱より小さい。
- ・火炎からの離隔距離が等しい場合、垂直面（外壁）と水平面（天井スラブ）の形態係数は、垂直面の方が大きいことから、天井スラブの熱影響は外壁に比べて小さい。



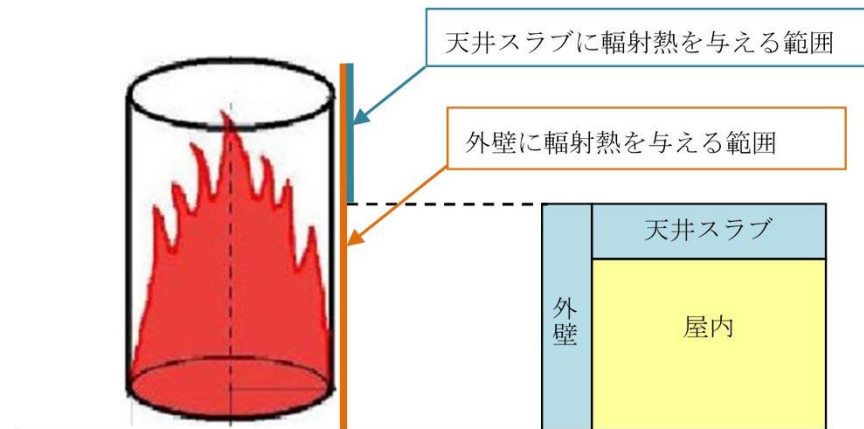


第2.3-1図 建屋外壁の評価概念図



※1：天井部の材質は鋼材  
 ※2：外壁の材質はコンクリート

第2.3-3図 天井スラブへの輻射熱の影響



第2.3-2図 海水ポンプ室の評価概念図

6. 敷地内における危険物貯蔵施設等の火災・爆発について (14/17)



コンクリート表面の温度上昇を評価した結果，許容温度200℃以下であることを確認した。

評価結果を第2.3-1表に示す。

第2.3-1表 外壁に対する熱影響評価結果

想定火災源	影響評価対象施設	評価温度 (℃)	許容温度 (℃)
溶融炉灯油タンク	原子炉建屋	60	< 200
	海水ポンプ室	51	
主変圧器 所内変圧器 2 A 起動変圧器 2 B	タービン建屋	54	
		171	
		187	
		182	

## (2) 排気筒に対する熱影響評価

排気筒の評価に当たっては、保守性を考慮して、筒身よりも離隔距離の短くなる鉄塔について評価した。

一定の輻射強度で排気筒鉄塔が昇温されるものとして、輻射による入熱量と対流による放熱量が釣り合うことを表した下記の温度評価式により排気筒鉄塔表面の温度上昇を求め、表面温度が許容温度以下であるか評価した。

なお、評価に当たって排気筒は鉄塔と筒身で構成されているが、筒身よりも鉄塔が火災源との距離が近いこと、材質も鉄塔はSS400, STK400, 筒身ではSS400であり、物性値が鉄塔、筒身ともに軟鋼で同一であることから、鉄塔の評価を実施することで筒身の評価は包絡される。

$$T = \frac{E}{2h} + T_0$$

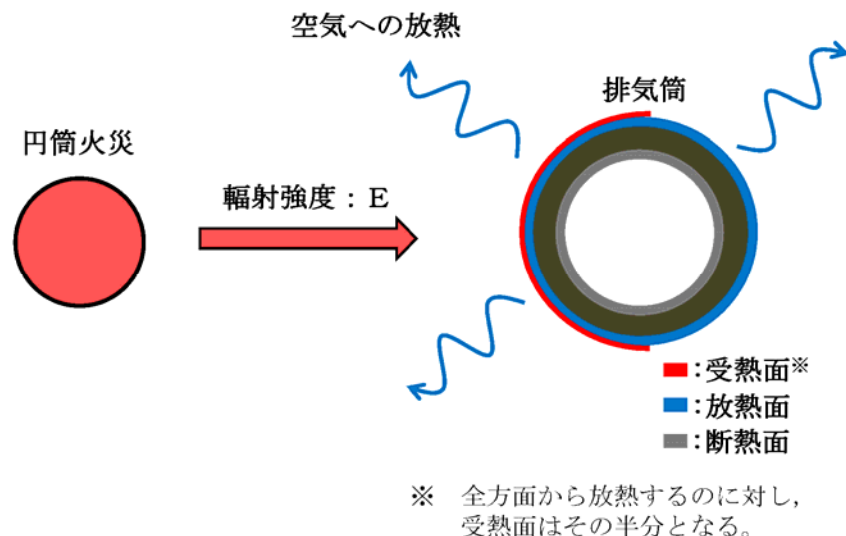
T : 許容温度(325℃), T<sub>0</sub> : 周囲温度(50℃)※1

E : 輻射強度(W/m<sup>2</sup>), h : 熱伝達率(17W/m<sup>2</sup>/K)※2

※1 : 水戸地方気象台で観測された過去10年間の最高気温に保守性を持たせた値

※2 : 空気調和・衛生工学便覧(外表面の熱伝達率は、受熱面の形状や周囲の環境条件を受け変化するが、一般的な値として垂直外壁面, 屋根面及び上げ裏面の夏季, 冬季の値が示されている。評価上放熱が少ない方が保守的であることから、これらのうち最も小さい値である17W/m<sup>2</sup>Kを用いる。)

排気筒表面の温度上昇を評価した結果、許容温度325℃以下であることを確認した。  
評価結果を第2.3-2表に示す。



第2.3-4図 排気筒の評価概念図

第2.3-2表 影響評価対象施設に対する熱影響評価結果

影響評価対象施設	評価温度 (℃)	許容温度 (℃)
排気筒	90	< 325

## 2.4 影響評価対象施設に対する爆発影響評価

### (1) 想定条件

- ・爆発源となる設備の燃料は満載した状態を想定した。
- ・離隔距離は、評価上厳しくなるよう、想定した爆発源となる設備位置から影響評価対象施設までの直線距離とした。

### (2) 危険限界距離の算出

評価ガイドに基づき、下式より危険限界距離を算出した。

$$X=0.04 \times 14.4 \sqrt[3]{(K \times 1,000 \times W)}$$

X:危険限界距離(m), K:石油類の定数(-), W:設備定数(-)

### (3) 爆発影響評価結果

危険限界距離が離隔距離以下であることを確認した。

第2.4-1表 爆発源となる設備と影響評価対象施設までの離隔距離

影響評価対象施設	危険限界距離 (m)	離隔距離※ (m)
タービン建屋	7	35

※:影響評価対象施設のなかで水素貯槽から最も離隔距離が短いタービン建屋までの距離

## 目 次

1. 目 的
2. 火災の影響について
3. 落下事故のカテゴリと対象航空機について
4. カテゴリ別の離隔距離の評価
5. 熱影響評価結果

## 1. 目的

本評価は、東海第二発電所の発電所敷地への航空機の墜落で発生する火災が、安全機能を有する構築物、系統及び機器を内包する原子炉施設に影響を及ぼさないことについて、「附属書C 原子力発電所の敷地内への航空機墜落による火災の影響評価について」に基づき、評価を実施するものである。

## 2. 火災の影響について

航空機墜落による火災の想定は以下のとおりとした。

- (1) 航空機は、当該発電所における航空機落下確率評価の対象航空機のうち燃料積載量が最大の機種とする。
- (2) 航空機は、燃料を満載した状態を想定する。
- (3) 航空機の落下は発電所敷地内であって落下確率が $10^{-7}$  (回/炉・年) 以上になる範囲のうち原子炉施設への影響が最も厳しくなる地点で起こることを想定する。
- (4) 航空機の墜落によって燃料に着火し、火災が起こることを想定する。
- (5) 気象条件は無風状態とする。
- (6) 火災は円筒火災をモデル化とし、火災の高さは燃焼半径の3倍とする。
- (7) 輻射強度の算出としては、油火災において任意の位置にある輻射強度(熱)を計算により求めるには、半径が1.5m以上の場合で火災の高さ(輻射体)を半径の3倍にした円筒火災モデルを採用する。

3. 落下事故のカテゴリと対象航空機について

(1) 落下事故のカテゴリ

航空機落下確率評価では、評価条件の違いに応じたカテゴリに分けて落下確率を求めている。

また、機種によって装備、飛行形態等が同一でないため、落下事故件数及び火災影響の大きさに差がある。

したがって、これらを考慮して、下表に示すカテゴリ毎に航空機墜落による火災の影響評価を実施する。

落下事故のカテゴリ	
1) 計器飛行方式民間航空機	① 飛行場での離着陸時
	② 航空路を巡航中
2) 有視界飛行方式民間航空機	③ 大型機（大型固定翼機及び大型回転翼機）
	④ 小型機（小型固定翼機及び小型回転翼機）
3) 自衛隊機又は米軍機	⑤ 訓練空域内で訓練中及び訓練空域外を飛行中
	⑤-1 空中給油機等、高高度での巡航が想定される大型固定翼機
	⑤-2 その他の大型固定翼機、小型固定翼機及び回転翼機
	⑥ 基地－訓練空域間往復時



## (2) カテゴリ別の対象航空機

## a. 計器飛行方式民間航空機

計器飛行方式民間航空機の落下事故には、「①飛行場での離着陸時」における落下事故と「②航空路を巡航中」の落下事故がある。

①については、東海第二発電所から約36km離れた位置に茨城空港があり、茨城空港の最大離着陸地点までの直線距離を半径とし、滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇形区域内に発電所があるため、評価対象とする。

②については、東海第二発電所上空に航空路が存在するため、評価対象とする。

本カテゴリにおいて対象とした航空機を下表に示す。

①の対象航空機は、茨城空港を離着陸する航空機が発電所に落下する事故を対象としていることから、茨城空港の定期便（B737及びA320）のうち燃料積算量が多い航空機を選定した。

また、②については、評価対象航空路を飛行すると考えられる定期便のうち、燃料積載量が最大の航空機を選定した。

落下事故のカテゴリ		対象航空機
1) 計器飛行方式民間航空機	①飛行場での離着陸時	B737-800
	②航空路を巡航中	B747-400

## b. 有視界飛行方式民間航空機

有視界飛行方式民間航空機の落下事故には、「③大型機（大型固定翼機及び大型回転翼機）」の落下事故と「④小型機（小型固定翼機及び小型回転翼機）」の落下事故がある。

本カテゴリにおいて対象とした航空機を下表に示す。

有視界飛行方式民間航空機の落下事故においては、全国の有視界飛行が可能な民間航空機のうち、燃料積載量が最大の航空機を選定した。

落下事故のカテゴリ		対象航空機
2) 有視界飛行方式民間航空機	③大型機	B747-400
	④小型機	Do228-200

## c. 自衛隊機又は米軍機

自衛隊機又は米軍機の落下事故には、「⑤訓練空域内で訓練中及び訓練空域外を飛行中」の落下事故と「⑥基地－訓練空域間往復時」の落下事故がある。

⑤については、東海第二発電所周辺上空には、自衛隊機又は米軍機の訓練空域はないため、訓練空域外を飛行中の落下事故を評価対象とする。

⑥については、東海第二発電所周辺の太平洋沖合上空に自衛隊機の訓練空域があり、発電所は自衛隊の百里基地と訓練空域間の想定飛行範囲内に位置することから、自衛隊機の落下事故を評価対象とする。

本カテゴリにおいて対象とした航空機を下表に示す。

⑤の対象航空機は、全国の自衛隊機及び米軍機のうち、用途別に燃料積載量が最大の航空機を選定した。

⑥については、百里基地と訓練空域を往復時に発電所に落下することを想定するため、百里基地に所属する自衛隊機のうち燃料積載量が最大の航空機を選定した。

落下事故のカテゴリ		対象航空機	
3) 自衛隊機 又は米軍機	⑤訓練空域外 を飛行中	⑤-1 空中給油機等、高高度での巡航が想定される大型固定翼機	KC-767
		⑤-2 その他の大型固定翼機、小型固定翼機及び回転翼機	F-15
	⑥基地－訓練空域間往復時	F-15	

## 4. カテゴリ別の離隔距離の評価

「実用発電用原子炉施設への航空機落下確率の評価基準について（内規）」（平成21・06・25 原院第1号）の航空機落下確率評価式に基づき、カテゴリ毎に落下確率が $10^{-7}$ （回/炉・年）に相当する面積を算出し、その結果を用いて影響評価対象施設に対する離隔距離を求める。

## 4.1 計器飛行方式民間航空機の落下事故

## (1) 飛行場での離着陸時における落下事故

## a. 標的面積

$$P_{d,a} = f_{d,a} \cdot N_{d,a} \cdot A \cdot \Phi_{d,a}(r, \theta)$$

$P_{d,a}$  : 対象施設への離着陸時の航空機落下確率（回/年）

$f_{d,a} = D_{d,a} / E_{d,a}$  : 対象航空機の国内での離着陸時事故率（回/離着陸回）

$D_{d,a}$  : 国内での離着陸時事故件数（回）

$E_{d,a}$  : 国内での離着陸回数（離着陸回）

$N_{d,a}$  : 当該飛行場での対象航空機の年間離着陸回数（離着陸回/年）

$A$  : 原子炉施設の標的面積（ $\text{km}^2$ ）

$\Phi_{d,a}(r, \theta)$  : 離着陸時の事故における落下地点確率分布関数（ $/\text{km}^2$ ）

7. 原子力発電所の敷地内への航空機墜落による火災について (8/19)



パラメータ \ 発電所名称	東海第二発電所
対象航空路	茨城空港
$f_{d, a}^{*1}$	約 $1.43 \times 10^{-7}$ (=4/27,887,158)
$N_{d, a}^{*2}$	4,210
$\Phi_{d, a}(r, \theta)^{*3}$	約 $2.98 \times 10^{-4}$
発電所からの距離	約36km
滑走路方向に対する角度	約 $9.60^\circ$
最大離着陸距離 $^{*4}$	約56km (30nm)

※1：離着陸時の事故件数は、「航空機墜落事故に関するデータ」（平成28年6月 原子力規制委員会）より、平成5年～平成24年において離着陸時に1件、着陸時に3件。

※2：「数字でみる航空2014」にある平成24年飛行場別着陸回数と同数を離陸回数とし、その和を飛行場別離着陸回数とした。

※3：滑走路端から最大離着陸地点までの直線距離内の内円で滑走路方向両側に対し $\pm 60^\circ$  以内の扇形に一樣な分布及び周方向で正規分布を仮定した場合の確率密度のうち、厳しい方の正規分布を用いた。

※4：AIPを参照した。

これらの式より、 $P_{d, a} = 10^{-7}$  (回/炉・年) に相当する標的面積Aを求めると、約 $0.56 \text{ km}^2$ となる。

b. 離隔距離

a. で求めた標的面積より、離隔距離Lは199mとする。(評価結果は、約199.7m)

(2) 航空路を巡航中の落下事故

a. 標的面積

$$Pc = fc \cdot Nc \cdot A / W$$

$Pc$  : 対象施設への巡航中の航空機落下確率 (回/年)

$fc = Gc / Hc$  : 単位飛行距離当たりの巡航中の落下事故率 (回/(飛行回・km))

$Gc$  : 巡航中事故件数 (回)

$Hc$  : 延べ飛行距離 (飛行回・km)

$Nc$  : 評価対象とする航空路等の年間飛行回数 (飛行回/年)

$A$  : 原子炉施設の標的面積 (km<sup>2</sup>)

$W$  : 航空路幅 (km)

7. 原子力発電所の敷地内への航空機墜落による火災について (10/19)



パラメータ \ 発電所名称	東海第二発電所	
対象航空路	直行経路： IWAKI (IXE) - SWAMP IWAKI (IXE) - KISARAZU (KZE)	広域航法経路 Y30 (LOTUS - SWAMP)
$f_c^{*1}$	約 $5.13 \times 10^{-11}$ (= 0.5 / 9,740,013,768)	
$N_c^{*2}$	365 (平成24年データ)	1,095 (平成24年データ)
$W^{*3}$	14.816	18.52

※1：延べ飛行距離は、平成5年～平成24年の「航空輸送統計年報 第1表 総括表 1. 輸送実績」における運航キロメートルの国内の合計値。

巡航中の事故件数は、「航空機落下事故に関するデータ」(平成28年6月 原子力規制委員会)より、平成5年～平成24年において0件であるため、0.5件発生したものとして評価した。

※2：国土交通省航空局への問い合わせ結果(ピークデイの値)を365倍した値。

※3：直行経路については「航空路等設定基準」を参照した。広域航法経路については、航法精度を航空路の幅とみなして用いた。(1nm=1.852kmとして換算した。)

これらの式より、 $P_c = 10^{-7}$  (回/炉・年) に相当する標的面積Aを求めると、約51km<sup>2</sup>となる。

b. 離隔距離

a. で求めた標的面積より、離隔距離Lは1,528mとする。(評価結果は、約1,528.7m)

4.2 有視界飛行方式民間航空機の落下事故

(1) 有視界飛行方式民間航空機（大型機）の落下事故

a. 標的面積

$$P_v = (f_v / S_v) \cdot A \cdot \alpha$$

$P_v$  : 対象施設への航空機落下確率 (回/年)

$f_v$  : 単位年当たりの落下事故率 (回/年)

$S_v$  : 全国土面積 (  $\text{km}^2$  )

$A$  : 原子炉施設の標的面積 ( $\text{km}^2$ )

$\alpha$  : 対象航空機の種類による係数

パラメータ	発電所名称	東海第二発電所
$f_v^{*1}$		大型固定翼機 0.025 (=0.5/20) 大型回転翼機 0.05 (=1/20)
$S_v^{*2}$		37.2万
$\alpha^{*3}$		1

※1: 離着陸時の事故件数は、「航空機落下事故に関するデータ」(平成28年6月 原子力規制委員会)による。なお、平成5年～平成24年において0件であるため、0.5件発生したものとして評価した。

※2: 「航空機落下事故に関するデータ」(平成28年6月 原子力規制委員会)による。

※3: 「実用発電用原子炉施設への航空機落下確率の評価基準について(内規)」による。

これらの式より、 $P_v = 10^{-7}$  (回/炉・年) に相当する標的面積 $A$ を求めると、約 $0.50\text{km}^2$ となる。

b. 離隔距離

a. で求めた標的面積より、離隔距離 $L$ は186mとする。(評価結果は、約186.2m)



(2) 有視界飛行方式民間航空機（小型機）の落下事故

a. 標的面積

$$P_v = (f_v / S_v) \cdot A \cdot \alpha$$

$P_v$  : 対象施設への航空機落下確率 (回/年)

$f_v$  : 単位年当たりの落下事故率 (回/年)

$S_v$  : 全国土面積 (  $\text{km}^2$  )

$A$  : 原子炉施設の標的面積 ( $\text{km}^2$ )

$\alpha$  : 対象航空機の種類による係数

パラメータ	発電所名称	東海第二発電所
$f_v^{*1}$		小型固定翼機 1.75 (=35/20) 小型回転翼機 1.20 (=24/20)
$S_v^{*1}$		37.2万
$\alpha^{*2}$		0.1

\*1 : 「航空機落下事故に関するデータ」 (平成28年6月 原子力規制委員会) による。

\*2 : 「実用発電用原子炉施設への航空機落下確率の評価基準について (内規)」による。

これらの式より,  $P_v = 10^{-7}$  (回/炉・年) に相当する標的面積 $A$ を求めると, 約 $0.13\text{km}^2$ となる。

b. 離隔距離

a. で求めた標的面積より, 離隔距離 $L$ は72mとする。 (評価結果は, 約72.7m)

### 4.3 自衛隊機又は米軍機の落下事故

(1) 訓練空域外を飛行中の落下事故 (空中給油機等, 高高度での巡航が想定される大型固定翼機)

a. 標的面積

$$P_{so} = f_{so} \cdot A / S_o$$

$P_{so}$  : 訓練空域外での対象施設への航空機落下確率 (回/年)

$f_{so}$  : 単位年当たりの訓練空域外落下事故率 (回/年)

$A$  : 原子炉施設の標的面積 ( $\text{km}^2$ )

$S_o$  : 全国土面積から全国の陸上の訓練空域の面積を除いた面積 ( $\text{km}^2$ )

パラメータ	発電所名称	東海第二発電所
$f_{so}^{*1}$		自衛隊機 0.025 (=0.5/20) 米軍機 0.05 (=1/20)
$S_o^{*2}$		自衛隊機 29.5万 (=37.2万-7.72万) 米軍機 37.2万 (=37.2万-0.05万)

※1 : 「航空機落下事故に関するデータ」 (平成28年6月 原子力規制委員会) による。なお, 自衛隊機の事故件数は平成5年~平成24年において0件であるため, 0.5件発生したものとして評価した。

※2 : 「航空機落下事故に関するデータ」 (平成28年6月 原子力規制委員会) による。

これらの式より,  $P_v = 10^{-7}$  (回/炉・年) に相当する標的面積 $A$ を求めると, 約 $0.46\text{km}^2$ となる。

b. 離隔距離

a. で求めた標的面積より, 離隔距離 $L$ は176mとする。 (評価結果は, 約176.8m)

4.3 自衛隊機又は米軍機の落下事故

(2) 訓練空域外を飛行中の落下事故 (その他の大型固定翼機, 小型固定翼機及び回転翼機)

a. 標的面積

$$P_{so} = f_{so} \cdot A / S_o$$

$P_{so}$  : 訓練空域外での対象施設への航空機落下確率 (回/年)

$f_{so}$  : 単位年当たりの訓練空域外落下事故率 (回/年)

$A$  : 原子炉施設の標的面積 ( $\text{km}^2$ )

$S_o$  : 全国土面積から全国の陸上の訓練空域の面積を除いた面積 ( $\text{km}^2$ )

パラメータ \ 発電所名称	東海第二発電所
$f_{so}^{*1}$	自衛隊機 0.35 (=7/20) 米軍機 0.20 (=4/20)
$S_o^{*1}$	自衛隊機 29.5万 (=37.2万-7.72万) 米軍機 37.2万 (=37.2万-0.05万)

※1 : 「航空機落下事故に関するデータ」 (平成28年6月 原子力規制委員会) による。

これらの式より,  $P_v = 10^{-7}$  (回/炉・年) に相当する標的面積 $A$ を求めると, 約 $0.058\text{km}^2$ となる。

b. 離隔距離

a. で求めた標的面積より, 離隔距離 $L$ は34mとする。(評価結果は, 約34.6m)

(3) 基地—訓練空域間を往復時の落下事故 (想定飛行範囲内に原子炉施設が存在する場合)

a. 標的面積

$$P_{se} = f_{se} \cdot A / S_{se}$$

$P_{se}$  : 対象施設への航空機落下確率 (回/年)

$f_{se}$  : 基地と訓練空域間を往復中の落下事故率 (回/年)

$A$  : 原子炉施設の標的面積 ( $\text{km}^2$ )

$S_{se}$  : 想定飛行範囲内の面積 ( $\text{km}^2$ )

パラメータ	発電所名称	東海第二発電所
$f_{se}^{*1}$		約0.0114 (=0.2275/20)
$S_{se}^{*2}$		4,540

※1 : 「航空機落下事故に関するデータ」(平成28年6月 原子力規制委員会)より, 当該想定飛行範囲内で自衛隊機の移動時の事故件数は平成5年~平成24年において0件であるため, 落下事故率の算出には $\chi^2$ 乗分布を用いた方法を使用した。

※2 : 百里基地(飛行場)と自衛隊機の訓練空域(Area1, E1, E2, E3, E4の全域)境界間を直線で結んだ想定飛行範囲の面積。

これらの式より,  $P_{se} = 10^{-7}$  (回/炉・年)に相当する標的面積 $A$ を求めると, 約 $0.040\text{km}^2$ となる。

b. 離隔距離

a. で求めた標的面積より, 離隔距離 $L$ は22mとする。(評価結果は, 約22.2m)

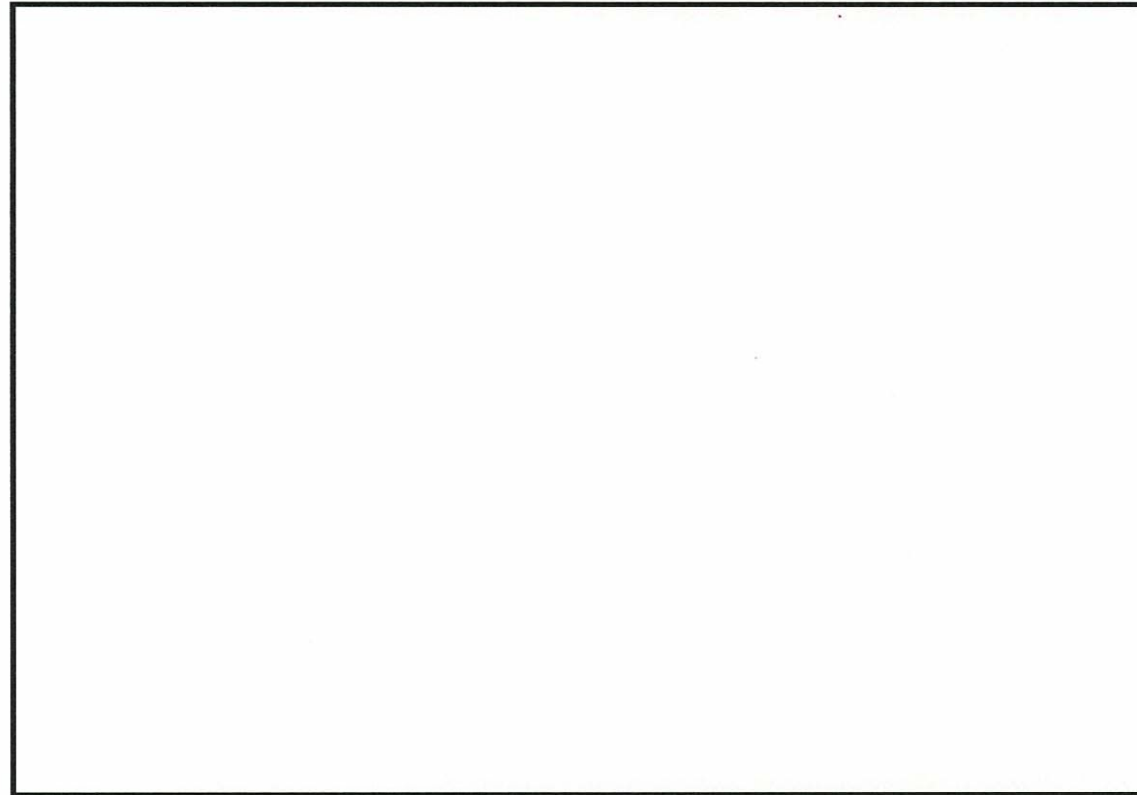


図 自衛隊機の「基地－訓練空域間を往復時」の落下事故に対する離隔距離

## 5. 熱影響評価結果

## (1) 影響評価対象施設に対する熱影響評価

カテゴリごとにおける航空機墜落によって発生する火災を想定して評価を実施した。  
影響評価対象施設に対する熱影響は、許容温度以下であることを確認した。

第5-1表 建屋表面の到達温度

落下事故のカテゴリ		対象 航空機	燃焼面積 S [m <sup>2</sup> ]	輻射強度 E [W/m <sup>2</sup> ]	燃焼継続時間 t (s)	評価温度※ (°C)	許容温度 (°C)	
計器飛行 方式民間 航空機	飛行場での離着陸時	B737 -800	110.0	86.02	5,096.7 (約1.4h)	53	< 200	
有視界 飛行方式 民間航空 機	大型機（大型固定翼機 及び大型回転翼機）	B747 -400	700.0	494.88	6,675.3 (約1.9h)	65		
自衛隊機 又は 米軍機	訓練空域 外 を飛行中	空中給油機等, 高高度での 巡航が想定される 大型固定翼機	KC -767	405.2	352.15	5,334.1 (約1.5h)		60
	基地－訓練空域間往復時		F-15	44.6	3,095.33	4,968.4 (約1.4h)		133

第5-2表 排気筒鉄塔表面の到達温度

落下事故のカテゴリ		対象航空機	燃焼面積 S [m <sup>2</sup> ]	輻射強度 E [W/m <sup>2</sup> ]	評価温度※ (°C)	許容温度 (°C)
計器飛行方式民間航空機	飛行場での離着陸時	B737-800	110.0	86.02	53	< 325
有視界飛行方式民間航空機	大型機（大型固定翼機及び大型回転翼機）	B747-400	700.0	494.98	65	
自衛隊機又は米軍機	訓練空域外を飛行中	空中給油機等、高高度での巡航が想定される大型固定翼機 KC-767	405.2	352.15	61	
	基地－訓練空域間往復時	F-15	44.6	3,095.33	142	

第5-3表 D/G吸気系フィルタを通して流入する空気の到達温度

落下事故のカテゴリ		対象航空機	燃焼面積 [m <sup>2</sup> ]	輻射強度 [W/m <sup>2</sup> ]	評価温度※ (°C)	許容温度 (°C)
計器飛行 方式民間 航空機	飛行場での離着陸時		B737 -800	110.0	86.02	43
有視界 飛行方式 民間航空機	大型機（大型固定翼機 及び大型回転翼機）		B747 -400	700.0	494.98	43
自衛隊機 又は 米軍機	訓練空域外 を飛行中	空中給油機等, 高高度での 巡航が想定される 大型固定翼機	KC -767	405.2	352.15	43
	基地－訓練空域間往復時		F-15	44.6	3,095.33	48



## 目 次

1. 目的
2. 評価対象
3. 評価結果
  - 3.1 外気を直接設備内に取り込む機器
  - 3.2 外気を取り込む空調系統
  - 3.3 屋外設置機器
  - 3.4 中央制御室の居住性評価
  - 3.5 緊急時対策所の居住性評価

## 1. 目的

外部火災で発生するばい煙及び有毒ガスは、火炎により発生する上昇気流によって上空に運ばれるため、ばい煙及び有毒ガスが防護対象設備の周辺に滞留する可能性は低いと考えられるが、保守的にばい煙及び有毒ガスが設備並びに居住性に与える影響について、評価を実施する。

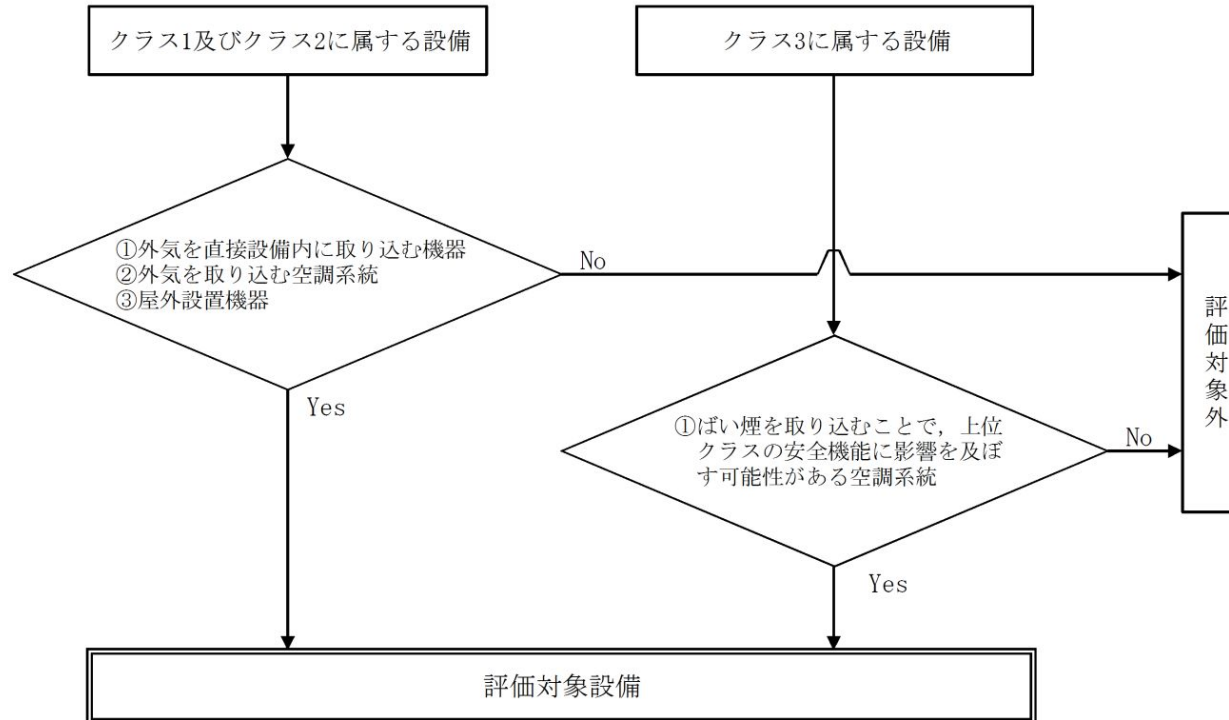
## 2. 評価対象

評価ガイドでは、ばい煙による安全上重要な設備に対する影響として、燃焼生成物の換気又は空気供給系からの侵入による電気故障、非常用ディーゼル発電機の故障、有毒ガスによる影響等が挙げられている。

ばい煙の影響が想定される設備として、「外気を直接設備内に取り込む機器」、「外気を取り込む空調系統」及び「屋外設置機器」について評価を実施する。また、建屋内にばい煙及び有毒ガスを含んだ外気が取り込まれた場合の居住性の観点から評価を実施する。

第2-1表 ばい煙による影響評価対象

分類		評価対象設備
機器への影響	外気を直接設備内に取り込む機器	ディーゼル発電機機関
	外気を取り込む空調系統	換気空調設備
	屋外設置機器	海水ポンプ電動機
居住性への影響	外気を取り込む空調系統	中央制御室，緊急時対策所



- ①ディーゼル発電機機関
  - ・非常用ディーゼル発電機
  - ・高圧炉心スプレイ系ディーゼル発電機
- ②換気空調設備
  - ・中央制御室換気系
  - ・ディーゼル発電機室換気系
- ③海水ポンプ電動機
  - ・残留熱除去系海水系ポンプ
  - ・非常用ディーゼル発電機海水系ポンプ
  - ・高圧炉心スプレイ系ディーゼル発電機海水系ポンプ

- ①換気空調設備
  - ・原子炉建屋換気系
  - ・電気室換気系

第2-1図 機器への影響評価を行う評価対象設備抽出フロー図

## 3. 評価結果

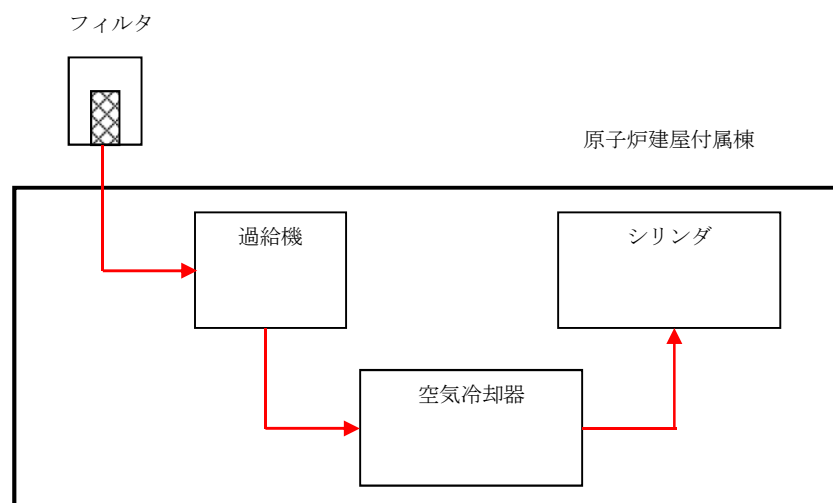
## 3.1 外気を直接設備内に取り込む機器

外気を直接設備内に取り込む機器としてディーゼル発電機機関の吸気系統がある。

外気取入口に設置された吸気フィルタにより（粒径 $5\mu\text{m}$ 以上において約56%捕獲）で粒径の大きいばい煙粒子は捕獲され，吸気フィルタを通過したばい煙（数 $\mu\text{m}$ ～10数 $\mu\text{m}$ ）は侵入するが，内部の機器の間隙は，ばい煙に比べて十分大きく，閉塞に至ることはない。

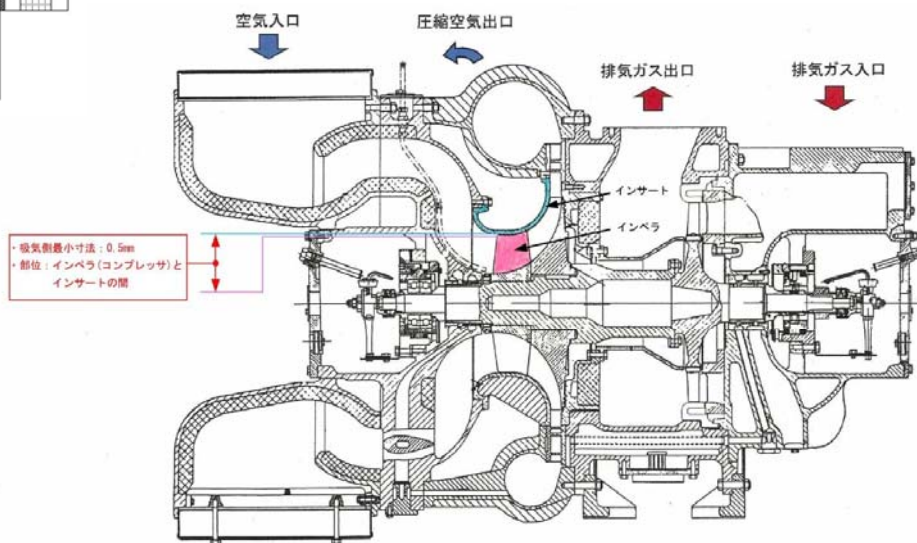
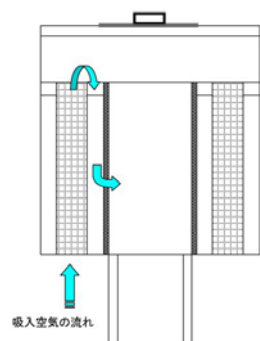
また，ばい煙（数 $\mu\text{m}$ ～10数 $\mu\text{m}$ ）がシリンダ／ピストン間隙まで到達した場合，当該間隙内において摩擦発生が懸念されるが，ばい煙粒子の主成分は炭素であり，シリンダ／ピストンより軟らかいため，ばい煙粒子による摩擦が発生することはないと判断される。

以上のことから，外部火災で発生するばい煙が，非常用ディーゼル発電機の機能に影響を与えることはないと判断した。

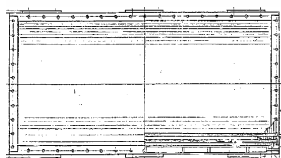


第3.1-1図 ディーゼル発電機吸気系統概略図

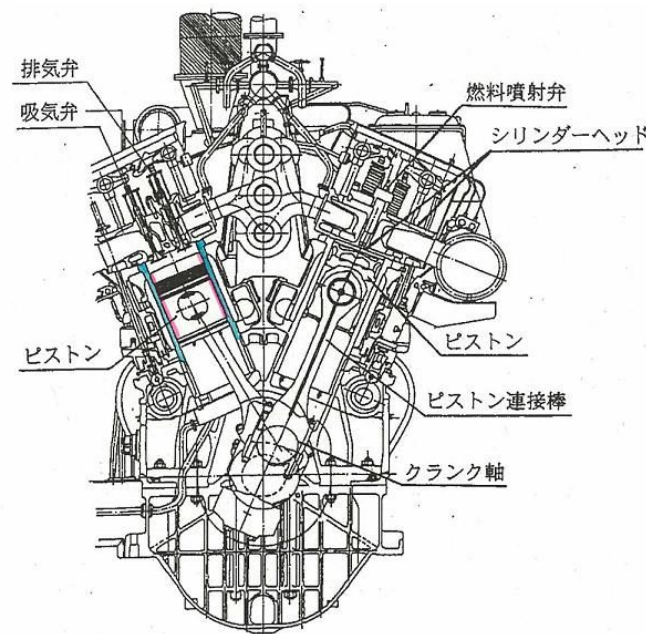
8. ばい煙及び有毒ガスの影響について (5/20)



過給機断面



空気冷却器構造  
(狭隙部寸法 伝熱フィン間隙：2.47mm)



第3.1-2図 ディーゼル発電機吸気系統構造図

### 3.2 外気を取り込む空調系統

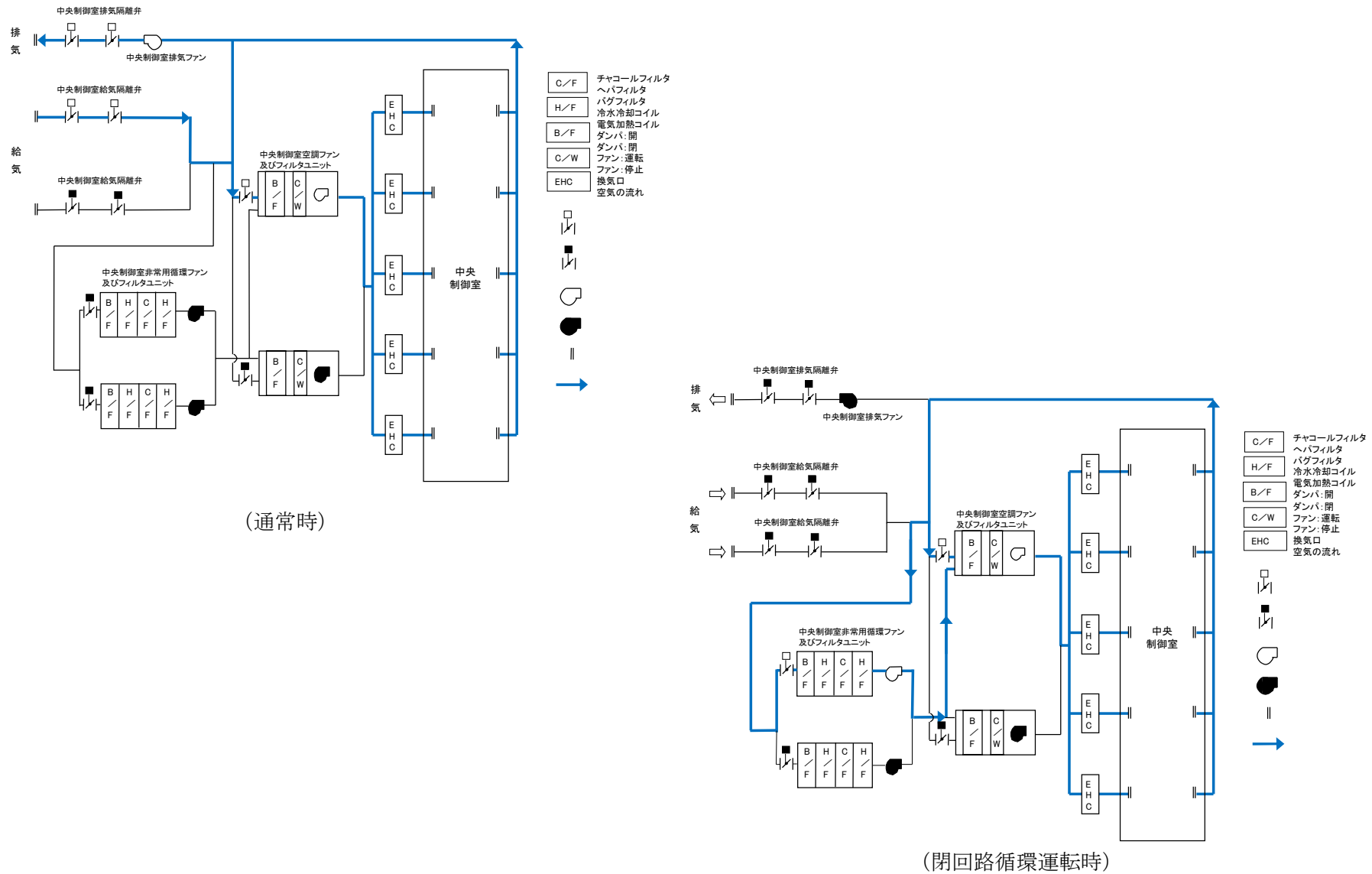
外気を取り込む空調系統として中央制御室換気系，緊急時対策所，電気室換気系，原子炉建屋換気系がある。

これらの系統の給気用のファン入口にはフィルタが設置されている。

フィルタは捕集率80%以上（J I S Z 8901 試験用紛体11種 粒径約 $2\mu\text{m}$ ）の性能を有しているため，外部火災で発生する粒径が一定以上のばい煙は，このフィルタにより侵入を阻止可能である。また，ばい煙によるフィルタの閉塞については，フィルタ出入口差圧又は排気ファン出口流量を監視することで検知可能である。

上記の系統のうち，中央制御室換気系，緊急時対策所の空調系統については，ばい煙の侵入が予想される場合に，閉回路循環運転を行うことにより，ばい煙の侵入を阻止する事が可能である。

# 8. ばい煙及び有毒ガスの影響について (7/20)



第3.2-1図 中央制御室換気系の系統概略図



### 3.3 屋外設置機器

屋外設置機器として残留熱除去系海水系ポンプ電動機，非常用ディーゼル発電機用海水ポンプ電動機及び高圧炉心スプレー系ディーゼル発電機用海水ポンプ電動機がある。

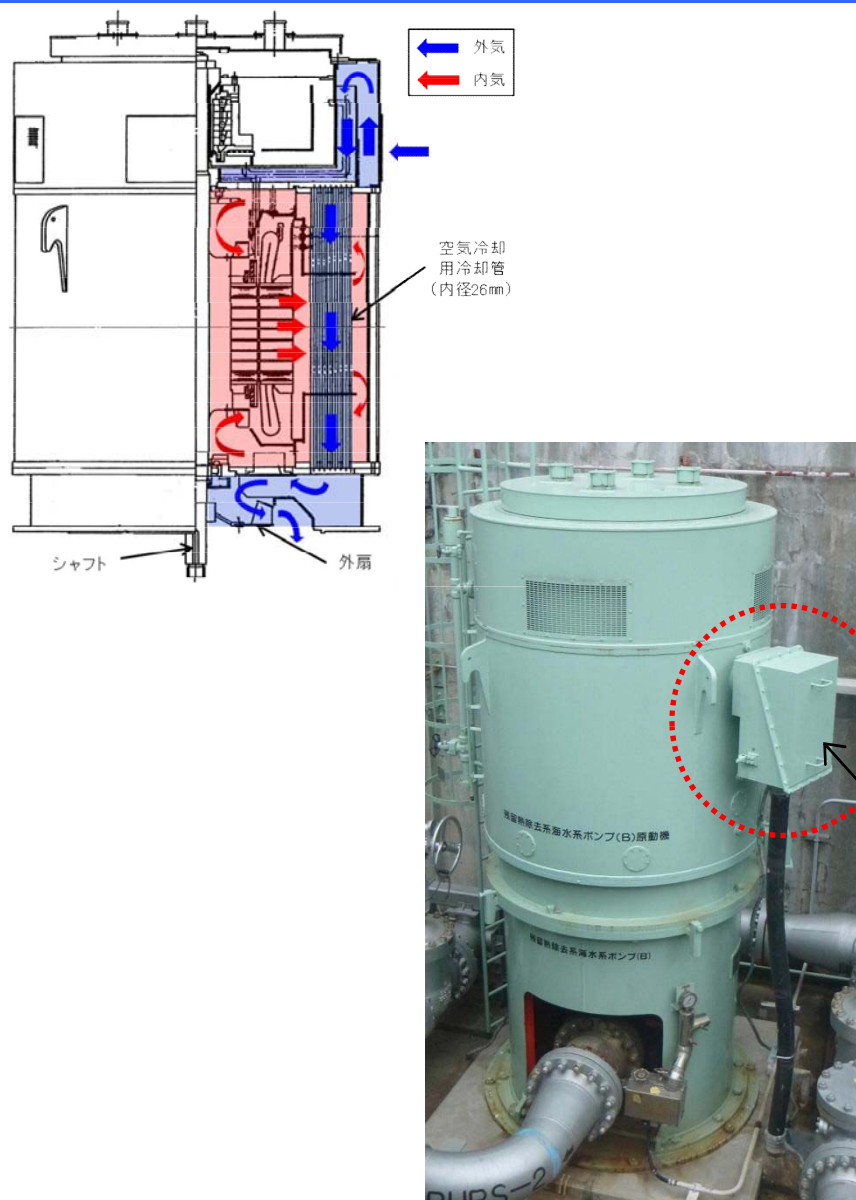
残留熱除去系海水系ポンプ電動機は，全閉防まつ型屋外形構造であり，下部に設置した外扇で外気を空気冷却器冷却管内に直接取り込み，冷却管壁で電動機内部空気と熱交換することで冷却を行う構造であり，冷却管内を通った空気は全て排気口に導かれるため，外気が電動機内部に侵入することはない。

非常用ディーゼル発電機用海水ポンプ電動機及び高圧炉心スプレー系ディーゼル発電機用海水ポンプ電動機は，外扇から吸引した外気をファンカバーから下向きに本体放熱フィンに沿って流し，電動機本体を冷却する構造であり，外気が電動機内部に侵入することはない。

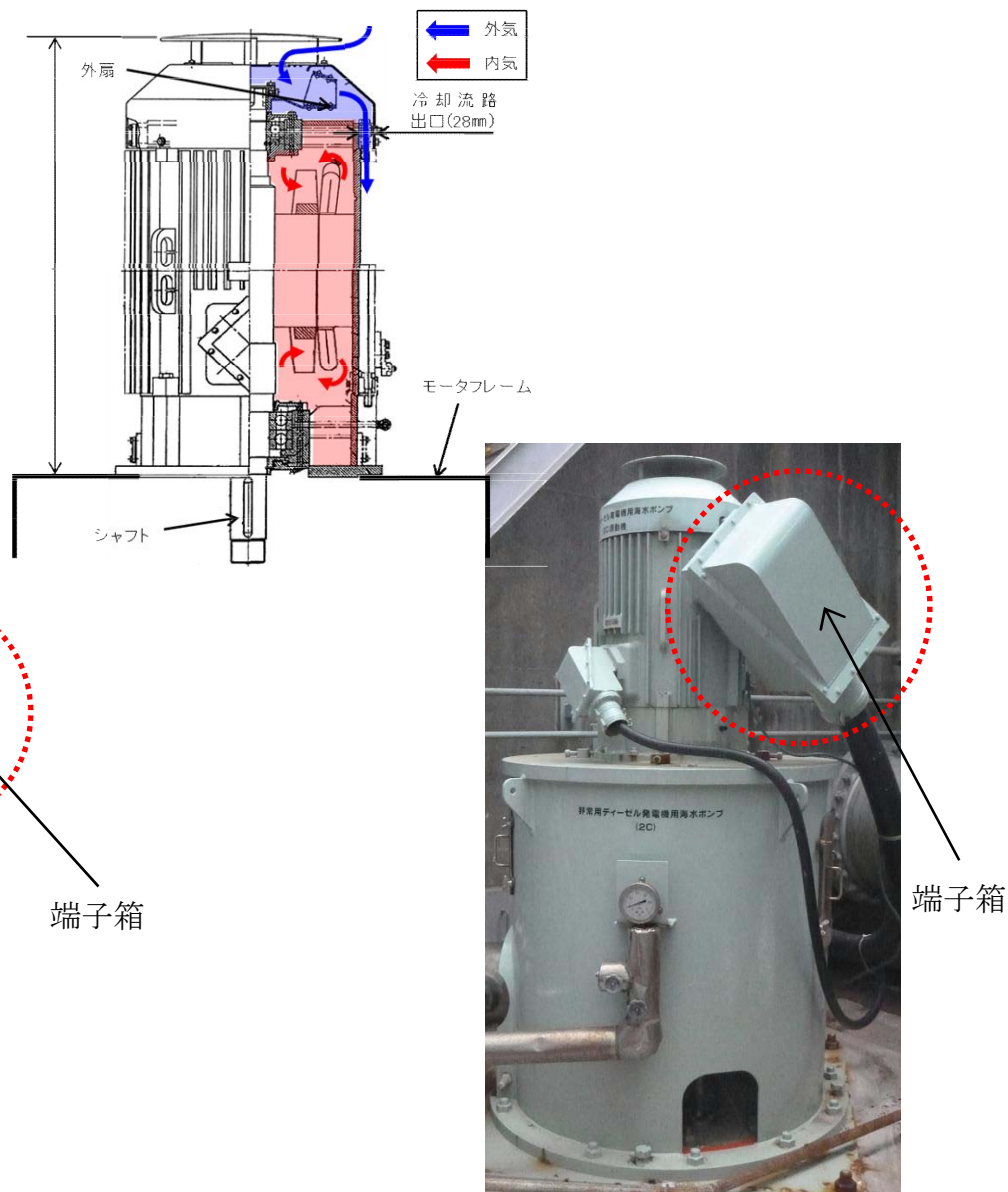
また，これらの冷却流路は約26～28mmであり，ばい煙の粒径はこれに比べて十分小さいことから，閉塞することはない。

電動機端子箱は，端子箱内部と外部（大気）に圧力差がなく，端子箱蓋はパッキンでシールされているため，ばい煙の侵入による短絡は発生しない。





第3.3-1図 残留熱除去系海水系ポンプ電動機 構造図



第3.3-2図 ディーゼル発電機用海水ポンプ電動機 構造図

### 3.4 中央制御室の居住性評価

「実用発電用原子炉及びその附属施設の技術基準に関する規則の解釈」第38条第13項に規定する「原子炉制御室外の火災等により発生した有毒ガスに対する換気設備の隔離その他の適切な防護措置」として、中央制御室換気系は外気を取入れを遮断することができる。

中央制御室換気系の外気取入を遮断することで、運転員の作業環境に影響を及ぼさないことを確認するため、酸素濃度及び炭酸ガス濃度について評価した。

#### (1) 酸素濃度

中央制御室換気系閉回路循環運転時の中央制御室内の酸素濃度について評価した。

##### a. 評価条件

- ・在室人員11人(運転員7人に余裕を持たせた人数)
- ・中央制御室バウンダリ内体積2,700m<sup>3</sup>
- ・初期酸素濃度20.95%※<sup>1</sup>
- ・評価結果が保守的になるよう空気流入は無いものとして評価する。
- ・1人あたりの呼吸量は、事故時の運転操作を想定し、歩行時の呼吸量※<sup>1</sup>を適用して、24L/minとする。
- ・1人あたりの酸素消費量は、成人吸気酸素濃度※<sup>1</sup>(20.95%)、成人呼気酸素濃度※<sup>2</sup>(16.40%)から1.092L/minとする。
- ・許容酸素濃度 19.0%以上※<sup>3</sup>

※<sup>1</sup>：空気調和・衛生工学便覧 第14版 3空気調和設備編

※<sup>2</sup>：呼気には肺胞から蒸発した水蒸気が加わっており、吸気と等容積ではないため、酸素消費量を計算するには、乾燥空気換算(%)を使用する。

※<sup>3</sup>：鉱山保安法施行規則

## 8. ばい煙及び有毒ガスの影響について (11/20)



### b. 評価結果

評価条件から求めた酸素濃度は、外気取入を遮断しても約73時間まで中央制御室内に滞在可能である。

敷地内で発生する火災の最長燃焼継続時間（主変圧器約7時間）に対して、余裕があり運転員の作業環境に影響を及ぼすことはない。

第3.4-1表 中央制御室換気系閉回路循環運転時の酸素濃度

時間	12 時間	24 時間	48 時間	73 時間
酸素濃度	20.6%	20.3%	19.6%	19.0%

## (2) 炭酸ガス濃度

中央制御室閉回路循環運転時の中央制御室内の炭酸ガス濃度について評価した。

## a. 評価条件

- ・ 在室人員11人(運転員7人に余裕を持たせた人数)
- ・ 中央制御室バウンダリ内体積2,700m<sup>3</sup>
- ・ 初期炭酸ガス濃度0.03%
- ・ 評価結果が保守的になるよう空気流入は無いものとして評価する。
- ・ 1人あたりの炭酸ガス吐出量は、事故時の運転操作を想定し、中等作業での吐出量<sup>※1</sup>を適用して、0.046m<sup>3</sup>/hrとする。
- ・ 許容炭酸ガス濃度 1.0%未満<sup>※2</sup>

※1：空気調和・衛生工学便覧 第14版 3 空気調和設備編

※2：鉱山保安法施行規則

## b. 評価結果

評価条件から求めた炭酸ガス濃度は、第3.4-2表、第3.4-2図のとおりであり、外気取入を遮断しても約51.7時間まで中央制御室内に滞在可能である。

敷地内で発生する火災の最長燃焼継続時間（主変圧器約7時間）に対して、余裕があり運転員の作業環境に影響を及ぼすことはない。

第3.4-2表 中央制御室換気系閉回路循環運転時の炭酸ガス濃度

時間	12 時間	24 時間	48 時間	51.7 時間
炭酸ガス濃度	0.26%	0.48%	0.93%	1.00%

(3) 有毒ガス

中央制御室換気系給気口の風上で発生し、給気口を直接臨むことができる火災源を対象とし、中央制御室換気系給気口位置における有毒ガス濃度の評価を実施した。

a. 評価手法

火災源から放出された有毒ガスは中央制御室換気系給気口に向う風によって、風下直線方向に拡散していくものとして、Briggsの排煙上昇過程式により求めた評価対象ガスの風速と、有風時プルーム式を用いて、中央制御室換気系給気口の空気中に含まれる有毒ガス濃度を評価する。

8. ばい煙及び有毒ガスの影響について (14/20)



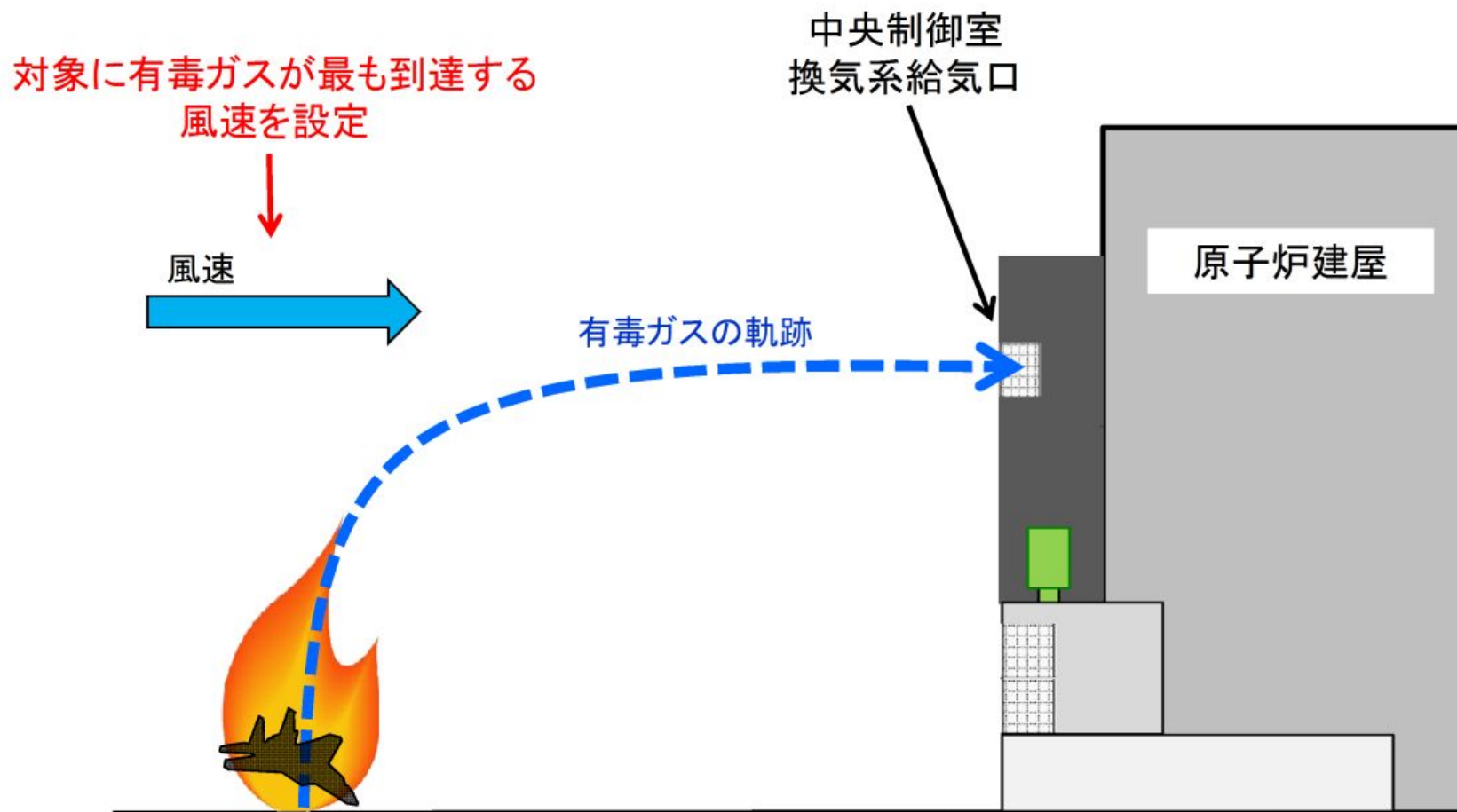
(有風時ブルーム式)

$$C_{xyz} = \frac{Q}{2 \pi \sigma_y \sigma_z u} \exp\left(-\frac{y^2}{2 \sigma_y^2}\right) \cdot \left( \exp\left\{-\frac{(z-H_e)^2}{2 \sigma_z^2}\right\} + \exp\left\{-\frac{(z+H_e)^2}{2 \sigma_z^2}\right\} \right) \dots (1)$$

(Briggsの排煙上昇過程式)

$$H_e = 1.6 F^{1/3} \cdot x^{2/3} \cdot u^{-1} \dots (2)$$

- $C_{xyz}$  : 濃度 (ppm)
- $Q$  : 有毒ガス発生量 (Nm<sup>3</sup>/s)
- $H_e$  : 排煙上昇高度 (m)
- $\sigma_y, \sigma_z$  : 拡散パラメータ (m)
- $u$  : 風速 (m/s)
- $F$  : 排熱フラックス (m<sup>4</sup>/s<sup>3</sup>) = 0.037  $Q_H$
- $Q_H$  : 排気熱量 (kcal/s) =  $\dot{m}A \Delta H_{c,eff}$
- $\Delta H_{c,eff}$  : 燃焼時発熱量 (kcal/kg)
- $A$  : 燃焼面積 (m<sup>2</sup>)
- $\dot{m}$  : 質量低下速度 (kg/m<sup>2</sup>/s)
- $x$  : 発生源と給気口との離隔距離 (m)
- $z$  : 発生源と給気口との鉛直方向距離 (m)
- $y$  : 排気ブルーム軸からの距離 (m)



第3.4-3図 中央制御室換気系給気口における有毒ガス濃度評価手法の概要



## b. 評価結果

第3.4-11表 評価結果

評価対象	想定発火源		風速 (m/s)	拡散パラメータ (m)	
				$\sigma_y$	$\sigma_z$
中央制御室 換気系給気口 B2-19A	航空機火災 (F-15)		5.9	1.956	1.344

評価対象	想定発火源	ガス濃度 (ppm)			
		CO <sub>2</sub>	CO	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>
中央制御室 換気系給気口 B2-19A	航空機火災 (F-15)	7,883	116	3	15
判断基準：IDLH※		40,000	1,200	100	20

※：30分暴露によって生命及び健康に対する即時の危険な影響を与える濃度限度値

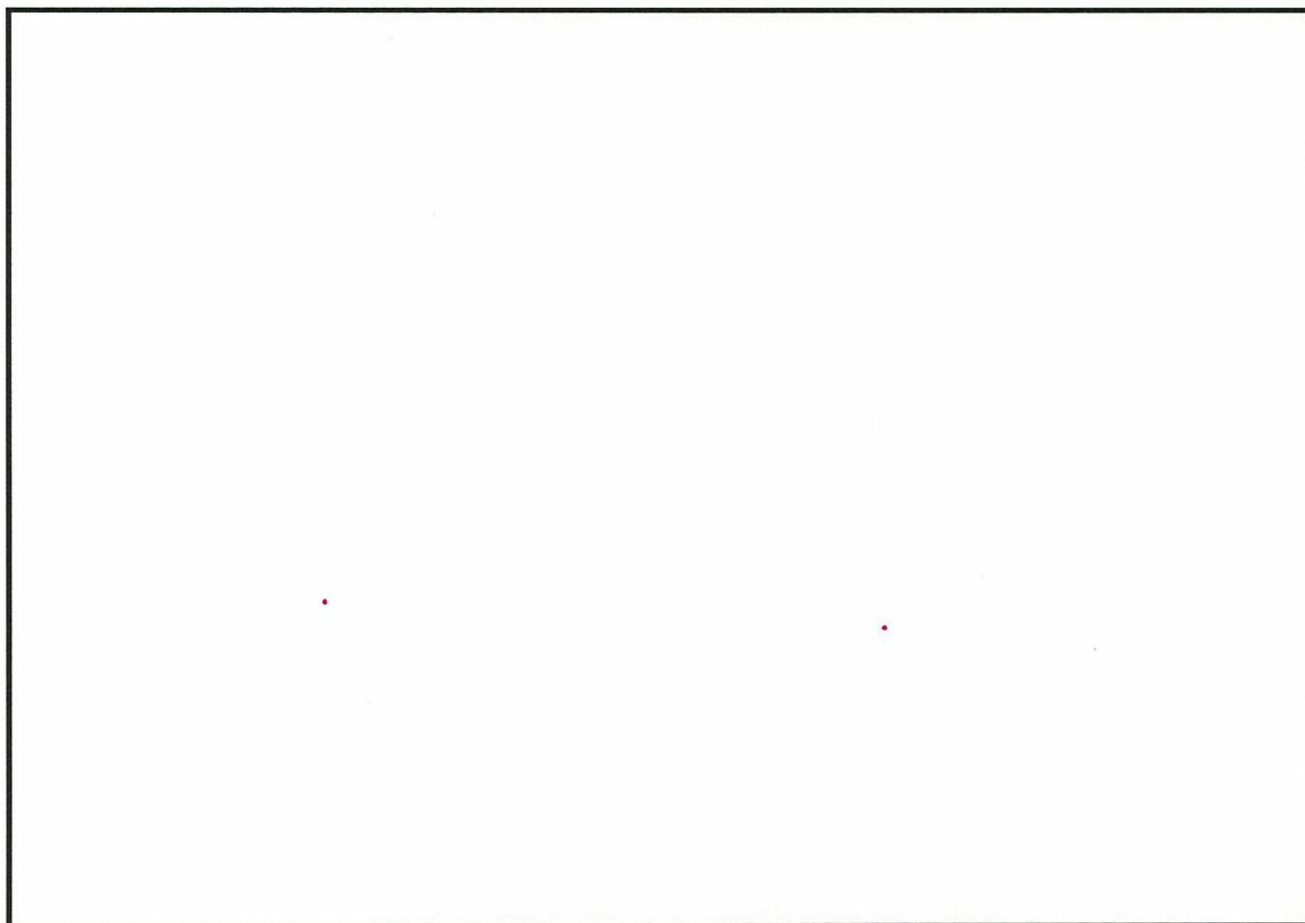
以上の結果から、全ての評価に対しIDLH以下であり、中央制御室の居住性が損なわれることはないと評価できる。

また、中央制御室に有毒ガスが流入してくる場合は、中央制御室の外気取り入れを遮断し、再循環させる非常時モードで運転を行うことが可能であり、この非常時モードへの切替は、火災発生後10分程度※で実施可能であることを実測により確認している。



3.5 緊急時対策所の居住性評価

外部火災時の緊急時対策所の居住性の評価として、外気取入れ遮断時の緊急時対策所内に滞在する緊急時対策要員の作業環境の劣化防止のため、酸素濃度及び炭酸ガス濃度について評価を行った。



第3.5-1図 緊急時対策所の位置

(1) 酸素濃度

外気遮断時の緊急時対策所内の酸素濃度について評価した。

a. 評価条件

- ・ 在室人員100人（緊急時対策本部に収容する最大の対策要員数）
- ・ 加圧エリア内空気量 $2,900\text{m}^3$
- ・ 初期酸素濃度20.95%
- ・ 評価結果が保守的になるよう空気流入は無いものとして評価する。
- ・ 1人あたりの呼吸量は、事故時の運転操作を想定し、歩行時の呼吸量<sup>※1</sup>を適用して、 $24\text{L}/\text{min}$ とする。
- ・ 1人あたりの酸素消費量は、成人吸気酸素濃度<sup>※1</sup>（20.95%），成人呼気酸素濃度<sup>※2</sup>（16.40%）から $1.092\text{L}/\text{min}$ とする。
- ・ 許容酸素濃度 19.0%以上<sup>※3</sup>

※1：空気調和・衛生工学便覧 第14版 3空気調和設備編

※2：呼気には肺胞から蒸発した水蒸気が加わっており，吸気と等容積ではないため，酸素消費量を計算するには，乾燥空気換算（%）を使用する。

※3：鉱山保安法施行規則

b. 評価結果

評価条件から求めた酸素濃度は，外気取入を遮断しても約8.6時間まで緊急時対策所内に滞在可能である。

緊急時対策所周囲で発生する火災として想定される航空機墜落火災のうち，最も長い燃焼継続時間であるB747-400の約1.9時間に対して余裕があり，運転員の作業環境に影響を及ぼすことはない。

(2) 炭酸ガス濃度

外気遮断時の緊急時対策所内の炭酸ガス濃度について評価した。

a. 評価条件

- ・ 在室人員 100人 (緊急時対策本部に収容する最大の対策要員数)
- ・ 加圧エリア内空気量 $2,900\text{m}^3$
- ・ 初期炭酸ガス濃度 0.03%
- ・ 評価結果が保守的になるよう空気流入は無いものとして評価する。
- ・ 1人あたりの炭酸ガス吐出量は、事故時の運転操作を想定し、中等作業での吐出量<sup>※1</sup>を適用して $0.046\text{m}^3/\text{h}$ とする。
- ・ 許容炭酸ガス濃度 1.0%未満<sup>※2</sup>

※1：空気調和・衛生工学便覧 第14版 3空気調和設備編

※2：鉱山保安法施行施工規則

b. 評価結果

評価条件から求めた炭酸ガス濃度は、外気取入を遮断しても約6.1時間まで外気取入を遮断しても、緊急時対策所内に滞在可能である。

緊急時対策所周囲で発生する火災として想定される航空機墜落火災のうち、最も長い燃焼継続時間であるB747-400の約1.9時間に対して余裕があり、運転員の作業環境に影響を及ぼすことはない。

8. ばい煙及び有毒ガスの影響について (20/20)



第3.5-1表 緊急時対策所外気遮断時の酸素濃度

時間	2 時間	4 時間	6 時間	8.6 時間
酸素濃度	20.4%	20.0%	19.5%	19.0%

第3.5-2表 緊急時対策所外気遮断時の炭酸ガス濃度

時間	1 時間	2 時間	4 時間	6.1 時間
炭酸ガス濃度	0.19%	0.35%	0.67%	1.00%

# 東海第二発電所 外部火災影響評価について

## 補足説明資料

平成29年7月31日  
日本原子力発電株式会社

本資料のうち、 の内容は商業機密又は防護上の観点から公開できません。

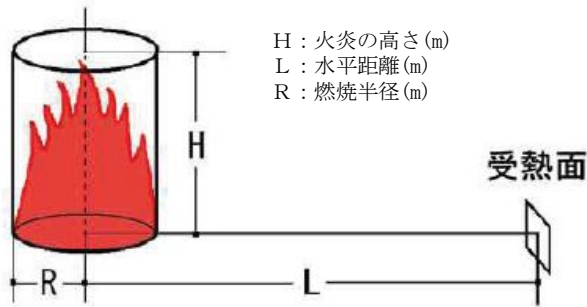
1. 建屋外壁表面温度評価方法について
2. 敷地内における危険物タンクの火災について
3. 建屋外壁における温度上昇の評価結果
4. 原子力発電所の敷地内への航空機墜落による火災に関する算出式について
5. 航空機落下確立のカテゴリ別の火災影響評価について
6. 火災影響評価でのカテゴリ等を踏まえた東海第二発電所における航空機落下確率評価結果

# 1. 建屋外壁表面温度評価方法について

## (1) 火災源から受熱側外壁への輻射強度の算出

### 形態係数の算出

火災源を円筒火炎モデルとして設定し、火災源からの受熱側が受け取る輻射熱量の割合に関連する形態係数  $\phi$  を算出する。



円筒火炎モデルを用い、受熱面が火災源と同一平面上にある垂直平板と仮定する。

次式により形態係数  $\phi$  を算出する。

$$\phi = \frac{1}{\pi} \tan^{-1} \left( \frac{m}{\sqrt{n^2 - 1}} \right) + \frac{m}{\pi} \left[ \frac{(A - 2n)}{n\sqrt{AB}} \tan^{-1} \left[ \frac{A(n-1)}{\sqrt{B(n+1)}} \right] - \frac{1}{n} \tan^{-1} \left[ \frac{(n-1)}{(n+1)} \right] \right]$$

ただし  $m = \frac{H}{R} \approx 3$ ,  $n = \frac{L}{R}$ ,  $A = (1+n)^2 + m^2$ ,  $B = (1-n)^2 + m^2$

$\phi_i$ : 各円筒火炎モデルの形態係数、 $L_i$ : 離隔距離 [m]、 $H$ : 火炎長 [m]、 $R$ : 燃焼半径 [m]

(出典：原子力発電所の外部火災影響評価ガイド)

### 受熱側の輻射強度算出

火災源の輻射強度  $R_f$  と形態係数  $\phi$  より、受熱側の輻射強度を算出する。

カブジ原油	$41 \times 10^3$ ( $35 \times 10^3$ )	メタノール	$9.8 \times 10^3$ ( $8.4 \times 10^3$ )
ガソリン・ナフサ	$58 \times 10^3$ ( $50 \times 10^3$ )	エタノール	$12 \times 10^3$ ( $10 \times 10^3$ )
灯油	$50 \times 10^3$ ( $43 \times 10^3$ )	LNG (メタン)	$76 \times 10^3$ ( $65 \times 10^3$ )
軽油	$42 \times 10^3$ ( $36 \times 10^3$ )	エチレン	$134 \times 10^3$ ( $115 \times 10^3$ )
重油	$23 \times 10^3$ ( $20 \times 10^3$ )	プロパン	$74 \times 10^3$ ( $64 \times 10^3$ )
ベンゼン	$62 \times 10^3$ ( $53 \times 10^3$ )	プロピレン	$73 \times 10^3$ ( $53 \times 10^3$ )
n-ヘキサン	$85 \times 10^3$ ( $73 \times 10^3$ )	n-ブタン	$83 \times 10^3$ ( $71 \times 10^3$ )

(単位は  $W/m^2$ 、かつこ内は  $kcal/m^2 \cdot h$ )

(出典：原子力発電所の外部火災影響評価ガイド)

火災源となる燃料の種類に応じて上表より輻射発散度  $R_f$  を選択し、受熱側輻射強度を算出する。

受熱側輻射強度  $E$  ( $W/m^2$ )  
= 形態係数  $\phi$  × 輻射発散度  $R_f$  ( $W/m^2$ )

(出典：原子力発電所の外部火災影響評価ガイド)

## (2) 受熱側の輻射強度を用いた外壁温度の算出

火災源からの輻射熱による外壁温度の評価にあたっては、一次元非定常熱伝導方程式の解である反無限固体での温度評価式を用いて、外壁の温度を評価する。

なお、受熱側の輻射強度は一定値で変化しないものと仮定し、外壁表面の対流熱損失は考慮していない。

### 外壁の温度評価

$$T - T_0 = \frac{2E\sqrt{\kappa t}}{\lambda} \left[ \frac{1}{\sqrt{\pi}} \exp\left(-\frac{x^2}{4\kappa t}\right) - \frac{x}{2\sqrt{\kappa t}} \operatorname{erfc}\left(\frac{x}{2\sqrt{\kappa t}}\right) \right]$$

(出典：安全工学講座1 火災：海文堂出版)

T：許容温度(°C)

T<sub>0</sub>：初期温度(°C)

E：輻射強度(W/m<sup>2</sup>)

κ：コンクリート温度伝導率(m<sup>2</sup>/s)  
(= λ / ρ C<sub>p</sub>)

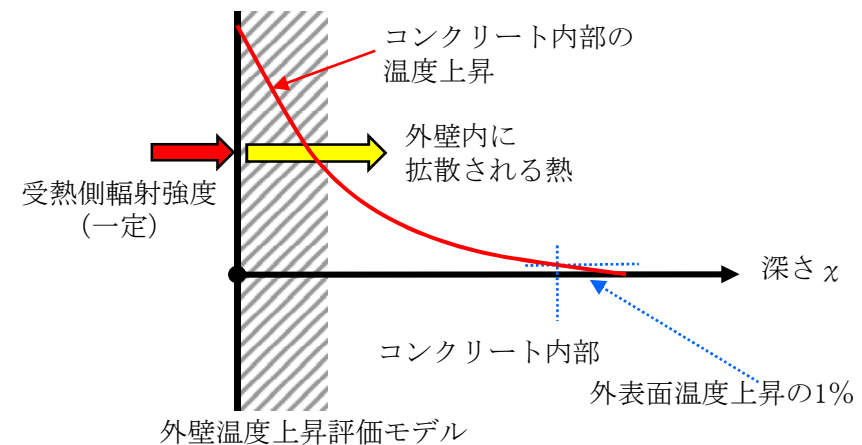
ρ：コンクリート密度(kg/m<sup>3</sup>)

C<sub>p</sub>：コンクリート比熱(J/kg/K)

λ：コンクリート熱伝導率(W/m/K)

t：燃焼継続時間(s)

x：コンクリート壁表面深さ(m)



### 【外壁への温度評価式の適用】

コンクリート裏面において、表面温度の温度上昇分の1%以下にあたる温度上昇であればコンクリート外壁を反無限固体とみなすことができ、本温度評価式を適用できる。今回、火災源となる溶融炉灯油タンクにて、コンクリート内面深さ【0.4m】における温度上昇を求めたところ、0.01°Cとなり温度上昇の比は、0.1%程度であることから、本温度評価式の適用性に問題はない



## 2. 敷地内における危険物タンクの火災について



### (1) 必要データ

評価に用いるデータは以下のとおり。

想定火災源	燃料の種類	燃料量 V (m <sup>3</sup> )	輻射発散度 Rf (kW/m <sup>2</sup> )※1	質量低下速度 M (kg/m <sup>2</sup> /s)※2	燃料密度 ρ (kg/m <sup>3</sup> )※3	防油堤面積 S (m <sup>2</sup> )
溶融炉 灯油タンク	灯油	10	50	0.039	830	19.36

### (2) 燃焼半径の算出

円筒火炎モデルとして評価を実施するため、燃焼半径は防油堤面積を円筒の底面と仮定して以下のとおり算出した。

$$R = \sqrt{\frac{S}{\pi}}$$

R : 燃焼半径(m), S : 防油堤面積 (=燃焼面積) (m<sup>2</sup>)

(3) 形態係数の算出

以下の式から形態係数を算出した。

$$\Phi = \frac{1}{\pi n} \tan^{-1} \left( \frac{m}{\sqrt{n^2 - 1}} \right) + \frac{m}{\pi} \left\{ \frac{(A - 2n)}{n\sqrt{AB}} \tan^{-1} \left[ \sqrt{\frac{A(n-1)}{B(n+1)}} \right] - \frac{1}{n} \tan^{-1} \left[ \sqrt{\frac{(n-1)}{(n+1)}} \right] \right\}$$

$$\text{ただし } m = \frac{H}{R} \div 3, \quad n = \frac{L}{R}, \quad A = (1+n)^2 + m^2, \quad B = (1-n)^2 + m^2$$

$\Phi$  : 形態係数,  $L$  : 離隔距離 (m),  $H$  : 炎の高さ (m),  $R$  : 燃焼半径 (m)

(4) 輻射強度の算出

火炎から任意の位置にある点 (受熱点) の輻射強度は, 輻射発散度に形態係数を掛けた値になる。算出結果を第2.2.3-3表に示す。

$$E = R f \cdot \Phi$$

$E$  : 輻射強度 ( $W/m^2$ ),  $R f$  : 輻射発散度 ( $W/m^2$ ),  $\Phi$  : 形態係数

(5) 燃焼継続時間の算出

燃焼継続時間は、燃料量を燃焼面積と燃焼速度で割った値になる。

$$t = \frac{V}{\pi R^2 \times v}$$

t : 燃焼継続時間 (s)

V : 燃料量 (m<sup>3</sup>)

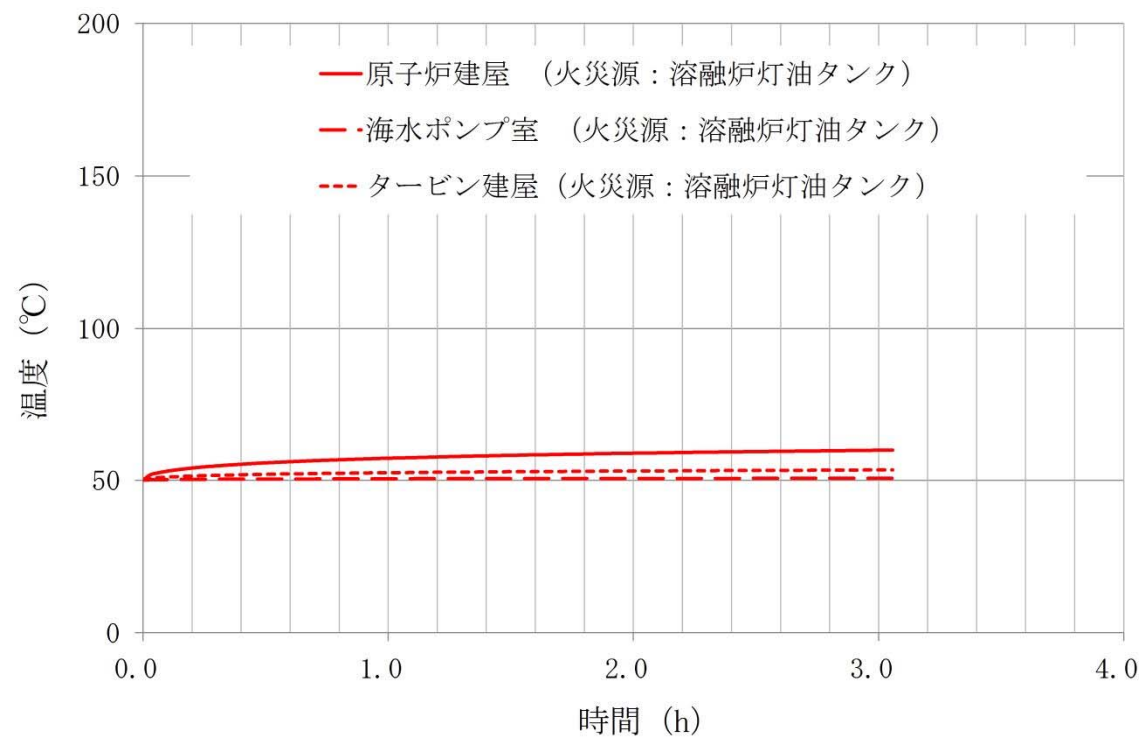
R : 燃焼半径 (m)

v : 燃焼速度 = M / ρ (m / s)

M : 質量低下速度 (kg / m<sup>2</sup> / s)

ρ : 燃料密度 (kg / m<sup>3</sup>)

### 3. 建屋外壁における温度上昇の評価結果



#### 4. 原子力発電所の敷地内への航空機墜落による火災に関する算出式について

##### (1) 燃焼半径の算出

円筒火炎モデルとして評価を実施するため、燃焼半径は防油堤面積を円筒の底面と仮定して以下のとおり算出した。

$$R = \sqrt{\frac{S}{\pi}}$$

R : 燃焼半径(m), S : 防油堤面積 (= 燃焼面積) (m<sup>2</sup>)

##### (2) 形態係数の算出

以下の式から形態係数を算出した。

$$\Phi = \frac{1}{\pi n} \tan^{-1} \left( \frac{m}{\sqrt{n^2 - 1}} \right) + \frac{m}{\pi} \left\{ \frac{(A - 2n)}{n \sqrt{AB}} \tan^{-1} \left[ \sqrt{\frac{A(n-1)}{B(n+1)}} \right] - \frac{1}{n} \tan^{-1} \left[ \sqrt{\frac{(n-1)}{(n+1)}} \right] \right\}$$

ただし  $m = \frac{H}{R} \div 3$ ,  $n = \frac{L}{R}$ ,  $A = (1+n)^2 + m^2$ ,  $B = (1-n)^2 + m^2$

$\Phi$ : 形態係数, L: 離隔距離(m), H: 炎の高さ(m), R: 燃焼半径(m)

(3) 輻射強度の算出

火炎から任意の位置にある点（受熱点）の輻射強度は、輻射発散度に形態係数を掛けた値になる。

$$E = R f \cdot \Phi$$

E : 輻射強度 (W/m<sup>2</sup>), R f : 輻射発散度 (W/m<sup>2</sup>),  $\Phi$  : 形態係数

(4) 燃焼継続時間の算出

燃焼継続時間は、燃料量を燃焼面積と燃焼速度で割った値になる。

$$t = \frac{V}{\pi R^2 \times v}$$

t : 燃焼継続時間 (s), V : 燃料量 (m<sup>3</sup>) R : 燃焼半径 (m), v : 燃焼速度 = M /  $\rho$  (m/s)  
M : 質量低下速度 (kg/m<sup>2</sup>/s),  $\rho$  : 燃料密度 (kg/m<sup>3</sup>)

## 参考：評価に用いたデータについて

### 1. 航空機の仕様について

落下事故カテゴリ	計器飛行方式	有視界飛行方式	自衛隊機	
	民間航空機	民間航空機	又は米軍機	
	飛行場での 離着陸時	大型機 (大型固定翼機 及び大型回転翼機)	訓練空域外を 飛行中	基地－訓練 空域間往復時
想定する航空機	B737-800	B747-400	KC-767	F-15
燃料の種類	JET A-1	JET A-1	JP-4	JP-4
燃料量[m <sup>3</sup> ]	26.02 <sup>※1</sup>	216.84 <sup>※2</sup>	145.03 <sup>※3</sup>	14.87 <sup>※4</sup>
燃料タンク 投影面積[m <sup>2</sup> ]	110.0 <sup>※5</sup>	700.0 <sup>※6</sup>	405.2 <sup>※7</sup>	44.6 <sup>※8</sup>

※1:ボーイング社ホームページ資料「737 airplane Characteristics for Airport Planning(document D6-58325-6)」記載値

※2:ボーイング社ホームページ資料「747 airplane Characteristics for Airport Planning(document D6-58326-1)」記載値

※3:ボーイング社ホームページ資料「767 airplane Characteristics for Airport Planning (Document D6-58328)」記載値

※4:航空ジャーナル2月号増刊F-15イーグル(航空ジャーナル社 昭和55年2月5日発行)記載値

※5:※1記載の機体図面より、主翼・主翼と交差する胴体部面積が燃料タンク面積と同等と想定し、これらの面積を算出した値

※6:※2記載の機体図面より、主翼・主翼と交差する胴体部及び水平尾翼部面積が燃料タンク面積と同等と想定し、これらの面積を算出した値

※7:※3記載の機体図面より、記載の機体図面より、主翼・主翼と交差する胴体部及び補助燃料タンクが搭載される床下貨物室の面積が燃料タンク面積と同等と想定し、これらの面積を算出した値

※8:※4記載の機体図面より、燃料タンクの配置及び大きさを想定し、これらの面積を算出した値

(5) 燃料の物性値について  
各カテゴリ航空機及び燃料に係るデータを示す。

落下事故のカテゴリ		対象航空機	燃料の種類	燃料量 V (m <sup>3</sup> )	燃料密度 ρ (kg/m <sup>3</sup> )	質量低下速度 M (kg/m <sup>2</sup> /s)	燃焼面積 S (m <sup>2</sup> )	
計器飛行方式 民間航空機	飛行場での離着陸時	B737 -800	JET A-1	26.02 <sup>※3</sup>	840 <sup>※2</sup>	0.039 <sup>※1</sup>	110.0 <sup>※4</sup>	
有視界飛行方式 民間航空機	大型機（大型固定翼機及び大型回転翼機）	B747 -400	JET A-1	216.84 <sup>※3</sup>	840 <sup>※2</sup>	0.039 <sup>※1</sup>	700.0 <sup>※5</sup>	
自衛隊機 又は米軍機	訓練空域外を飛行中	空中給油機等, 高高度での巡航が想定される大型固定翼機	KC-767	JP-4	145.03 <sup>※6</sup>	760 <sup>※1</sup>	0.051 <sup>※1</sup>	405.2 <sup>※7</sup>
	基地—訓練空域間 往復時		F-15	JP-4	14.87 <sup>※8</sup>	760 <sup>※1</sup>	0.051 <sup>※1</sup>	44.6 <sup>※9</sup>

※1：NUREG-1805 記載値

※2：J I S-K-2209-1991記載の1号の値

※3：ボーイングジャパン ホームページ “737, 747型機情報”

※4：ボーイング社ホームページ資料「737 airplane Characteristics for Airport Planning (document D6-58325-6, July 2007)」の機体図面より、主翼・主翼と交差する胴体部面積が燃料タンク面積と同等と想定し、これらの面積を算出した値

※5：ボーイング社ホームページ資料「747 airplane Characteristics for Airport Planning (document D6-58326-1, December 2002)」の機体図面より、主翼・主翼と交差する胴体部及び水平尾翼部面積が燃料タンク面積と同等と想定し、これらの面積を算出した値

※6：世界航空機年鑑2012-2013に記載の値及び燃料密度から算出した値

※7：ボーイング社ホームページ資料「767 airplane Characteristics for Airport Planning (Document D6-58328, September 2005)」

※8：航空ジャーナル2月号増刊F-15イーグル（航空ジャーナル社 昭和55年2月5日発行）

※9：※8記載の機体図面より、燃料タンクの配置及び大きさを想定し、これらの面積を算出した値



## 10. 航空機落下確立のカテゴリ別の火災影響評価について

### (1) 有視界飛行方式民間航空機の火災影響評価について

対象となる落下確率評価（有視界飛行方式民間航空機）において考慮している航空機は、小型固定翼機、小型回転翼機及び大型回転翼機である。次頁に小型固定翼機の諸元を示す。

評価条件としては、原子炉施設からの距離は72 (m) , 燃料積載量は小型固定翼機で3 (m<sup>3</sup>) 程度であることから、自衛隊機又は米軍機において、原子炉施設からの距離22 (m) , 燃料積載量14.87 (m<sup>3</sup>) 程度で評価していることを踏まえると、有視界飛行方式民間航空機の落下による火災影響評価は、自衛隊機又は米軍機の落下による火災影響評価に包絡される。

有視界飛行方式民間航空機（小型固定翼機）の落下事故として考慮している航空機の緒元（1/4）

機種	燃料量 (m <sup>3</sup> )
ドルニエ Do228-200	2.4
パイパーPA-42-1000	2.2
セスナ 501	2.2
ビーチ B200	2.1
ガルフストリム・コマンダ 695	1.8
セスナ 525/525A サイター・シヨンジエット	1.8
ユーロコプター(アエロスパシアル)AS365N3	1.6
ベル 412	1.5
シコルスキ S-76A	1.5
ビーチ C90A	1.5
セスナ 510	1.5
セスナ 425	1.4
セスナ 404	1.3
セスナ 208	1.3
セスナ 208B	1.3
ユーロコプターEC155B/B1	1.3
ベル 412EP	1.2
ユーロコプター(アエロスパシアル)AS365N1	1.2
ユーロコプター(アエロスパシアル)AS365N2	1.2
ベル 430	1.1
ソカタ TBM700	1.1
シコルスキ S-76B	1.1
シコルスキ S-76C/S-76C+/S-76C++	1.1
ユーロコプターEC135P1/P2	0.9
川崎 BK117B-1/B-2	0.9
ピラタス PC-6/B2-H4	0.9
セスナ 150L/M/A150L	0.9
川崎 BK117C-2	0.9
カマン K-1200	0.9
ベル 212	0.8
ベル 429	0.8
富士ベル 205B	0.8
ユーロコプター(アエロスパシアル)AS355F2	0.7
ユーロコプター(アエロスパシアル)AS355F1	0.7
ユーロコプター(アエロスパシアル)AS355N	0.7
ユーロコプターEC135T1/T2	0.7
パイパーPA-31-350/PA-31P-350	0.7
ベル 427	0.7
川崎 BK117C-1	0.7
ビーチ G58	0.7
ビーチ 58	0.6
セスナ 340	0.6

小型固定翼機

有視界飛行方式民間航空機（小型固定翼機）の落下事故として考慮している航空機の緒元（2/4）

機種	燃料量 (m <sup>3</sup> )
テグスタ A109K2	0.6
富士ベル 204B-2	0.6
テグスタ A109E	0.6
テグスタネル・テグスタス 900	0.6
テグスタ AW119Ke	0.6
ユーロコプター (MBB) Bo105S	0.6
テグスタ AW109SP	0.6
ユーロコプター (アエロスパシアル) SA315B	0.6
セスナ 182P/Q/R	0.6
セスナ TU206F	0.6
セスナ 207/T207	0.6
テグスタ 109A II	0.6
テグスタ A109C	0.6
パイパー PA-23-250	0.5
ユーロコプター (アエロスパシアル) AS350B2	0.5
ユーロコプター EC130B4	0.5
ユーロコプター (アエロスパシアル) AS350B3	0.5
セスナ TU206G	0.5
セスナ U206G	0.5
ユーロコプター (アエロスパシアル) AS350B/BA	0.5
ユーロコプター (アエロスパシアル) AS350BI	0.5
ブリテック・ノーマン BN-2B-20	0.5
ビーチ E33	0.5
ビーチ 35-C33A/F33A/F33C	0.5
ビーチ 36/A36	0.5
ベル 407	0.5
パイパー PA-46-310P	0.5
パイパー PA-46-350P	0.5
MDヘリコプターズ 600N	0.5
ロックウェル・コマンダ 112	0.5
ベル 206L-4	0.4
セスナ 172P	0.4
ソカタ/モラソルニエ MS885/893A	0.4
ベル 206L-3	0.4
ユーロコプター EC120B	0.4
ビーチ B36TC	0.4
パイパー PA-32R-301T	0.4
パイパー PA-34-200	0.4
パイパー PA-34-200T	0.4
パイパー PA-34-220T	0.4
セスナ 172N	0.4
セスナ 172K/L/M	0.4
セスナ 182S	0.3
セスナ T206H	0.3
シーラス SR22/SR22T	0.3

小型固定翼機

有視界飛行方式民間航空機（小型固定翼機）の落下事故として考慮している航空機の緒元（3/4）

機種	燃料量 (m <sup>3</sup> )
セスナ P210N	0.3
セスナ T210M/N	0.3
エソス トロム 480B/TH480B	0.3
ソカタ TB-20	0.3
ソカタ TB21	0.3
ビーチ A36TC	0.3
ムーニー M20K	0.3
パイパー PA-28RT-201T	0.3
ベル 206B	0.3
ロビンソン R66	0.3
シユワイザー 269D-A	0.3
セスナ 172RG	0.3
セスナ 210-5A	0.2
セスナ 152	0.2
ムーニー M20J	0.2
ヒューズ/川崎 369E	0.2
セスナ 150B/C	0.2
ビーチ B24R	0.2
ワコー・クラシック・エアクラフト YMF ワコー F5C	0.2
セスナ 172S	0.2
シーラス SR20	0.2
ソカタ TB200	0.2
エソス トロム 280FX	0.2
富士 FA-200-160	0.2
富士 FA-200-180	0.2
富士 FA-200-180A0	0.2
ソカタ TB10	0.2
セスナ 172R	0.2
クリステイン・インダストリー A-1	0.2
ガルフ ストリーム・エアロスペース AG-5B	0.2
セスナ R172K	0.2
ムーニー M20C	0.2
ダイヤモンド DA42/DA42NG	0.2
ロビンソン R44 アストロ/レイベン	0.2
ダイヤモンド DA40	0.2
パイパー PA-28-140	0.2
パイパー PA-28-151	0.2
パイパー PA-28-161	0.2
パイパー PA-28-180	0.2
パイパー PA-28-181	0.2
パイパー PA-28R-200	0.2
ロビンソン R44 II	0.2
モール M-7-235C	0.2
エクストラ EA300S, 300/L	0.2
ジヤイロフルーク SC01B-160	0.2
セスナ 172	0.2

小型固定翼機

有視界飛行方式民間航空機（小型固定翼機）の落下事故として考慮している航空機の緒元（4/4）

機種	燃料量 (m <sup>3</sup> )
ソカタ TB9	0.2
セズナ 172B, D, G, H	0.1
パイパー PA-28R-201	0.1
パイパー PA-28R-201T	0.1
ベラソカ 7GCBC/8KCAB	0.1
パイパー PA-18-150	0.1
シユワ イザール-269C-1	0.1
エクストラ EA300/200	0.1
ロビンソン R22Beta/Mariner	0.1
ヒューズ 269C	0.1
リパティール XL-2	0.1
アビオン・ピエール・ロビン DR400/180R	0.1
ピッツ S-2B/S-2C	0.1

小型固定翼機

## 自衛隊機又は米軍機の用途による分類について

自衛隊機又は米軍機の落下事故には、「⑤訓練空域外を飛行中」の落下事故と「⑥基地－訓練空域間往復時」の落下事故がある。

⑤及び⑥について、自衛隊機が保有する機種を代表として、用途による飛行形態を踏まえてカテゴリ进行分类し、燃料積載量が最大となる対象の航空機を整理した。

### (1) 訓練空域外を飛行中の落下事故

自衛隊機の用途としては、「連絡偵察」、「哨戒」、「戦闘」、「偵察」、「輸送」、「空中給油」、「早期警戒」等がある。

以下の機種については、原子力発電所付近で低高度での飛行を行うことはないため、「⑤-1 空中給油機等、高高度での巡航が想定される大型固定翼機」として整理し、その他については、「⑤-2 その他の大型固定翼機及び回転翼機」として整理した。

- ・高高度での巡航が想定される「空中給油」及び「早期警戒」を用途とした機種
- ・目的地付近で低高度での飛行となるものの移動は高高度の巡航を行うものと想定される「哨戒」及び「輸送」を用途とした機種（「哨戒」の目的地は海上、「輸送」の目的地は基地又は空港）



上記の分類を踏まえ、「⑤訓練空域外を飛行中」の落下事故で考慮するカテゴリとして、燃料量が最大となる航空機を整理した。

カテゴリ	用途	該当する航空機	寸法 (m)		燃料量 <sup>※1</sup> (m <sup>3</sup> )
			全長	全幅	
空中給油機、高高度での巡航が想定される大型固定翼機	「空中給油」, 「早期警戒」, 「哨戒」, 「輸送」を用途とする大型固定翼機	P-3C	36	30	約 35
		P-1	38	35	≦KC-767
		C-1	29	31	約 16
		C-130H	30	40	約 37
		KC-767	49	48	約 145
		KC-130H	30	40	約 37
		E-2C	18	25	約 7
		E-767	49	48	≦KC-767
その他の大型固定翼機、小型固定翼機及び回転翼機	上記以外を用途とする大型固定翼機、小型固定翼機及び回転翼機	LR-2	14	18	約 2
		CH-47J	16	4	約 4
		UH-60JA	16	3	約 3
		AH-64D	18	6	約 1
		SH-60J	15	3	約 1
		SH-60K	16	3	約 1
		MH-53E	22	6	約 12
		MCH-101	23	19	約 5
		F-15J/DJ	19	13	約 15
		F-4EJ	19	12	約 12
		F-2A/B	16	11	約 11
RF-4E/J	19	12	約 13		

出典：平成 28 年度版防衛白書等

※ 1：増槽の燃料量を考慮した値。

カテゴリ	対象とする航空機の内訳	対象航空機	燃料量 <sup>※1</sup> (m <sup>3</sup> )
空中給油機等、高高度での巡航が想定される大型固定翼機	「空中給油」, 「早期警戒」, 「哨戒」, 「輸送」を用途とする大型固定翼機	KC-767	145.03
その他の大型固定翼機、小型固定翼機及び回転翼機	「戦闘」, 「連絡偵察」, 「偵察」等を用途とする大型固定翼機、小型固定翼機及び回転翼機	F-15	14.87

※ 1：増槽の燃料量を考慮した値。

## 代表的な自衛隊機等における用途等

所属	機種	形式	用途	寸法 (m)		燃料量 <sup>**1</sup> (m <sup>3</sup> )
				全長	全幅	
陸上 自衛隊	LR-1	小型固定翼	連絡偵察	10	12	約 0.9
	LR-2	大型固定翼	連絡偵察	14	18	約 2
	AH-1S	小型回転翼	対戦車	14	3	約 1
	OH-6D	小型回転翼	観測	7	2	約 0.2
	OH-1	小型回転翼	観測	12	3	約 1
	UH-1H/J	小型回転翼	多用途	12/13	3	約 0.8
	CH-47J/JA	大型回転翼	輸送	16	4/5	約 4
	UH-60JA	大型回転翼	多用途	16	3	約 3
	AH-64D	大型回転翼	戦闘	18	6	約 1
	P-3C	大型固定翼	哨戒	36	30	約 35
海上 自衛隊	P-1	大型固定翼	哨戒	38	35	≦ KC-767 <sup>**2</sup>
	SH-60J	大型回転翼	哨戒	15	3	約 1
	SH-60K	大型回転翼	哨戒	16	3	約 1
	MH-53E	大型回転翼	掃海・輸送	22	6	約 12
	MCH-101	大型回転翼	掃海・輸送	23	19	約 5
	F15J/DJ	大型固定翼	戦闘	19	13	約 15
	F-4EJ	大型固定翼	戦闘	19	12	約 12
	F-2A/B	大型固定翼	戦闘	16	11	約 11
	RF-4E/EJ	大型固定翼	偵察	19	12	約 13
	C-1	大型固定翼	輸送	29	31	約 16
航空 自衛隊	C-130H	大型固定翼	輸送	30	40	約 37
	KC-767	大型固定翼	空中給油 ・輸送	49	48	約 145
	KC-130H	大型固定翼	空中給油 機能付加	30	40	約 37
	E-2C	大型固定翼	早期警戒	18	25	約 7
	E-767	大型固定翼	早期警戒 管制	49	48	≦ KC-767 <sup>**2</sup>
	CH-47J	大型回転翼	輸送	16	4	約 4

出典：平成 28 年度版防衛白書等  
 ※1：増槽（機体の外部に装着して使用する燃料タンク）の燃料量を考慮した値。

※2：P-1 及び E-767 の燃料量は不明であるが、P-1 については KC-767 より寸法が小さく空中給油機能を備えていないこと、E-767 については KC-767 と寸法は同一であるものの空中給油機能を備えていないことから、KC-767 に比べて燃料量は少ないと想定される。



(2) 基地－訓練空域間往復時の落下事故

百里基地に所属する自衛隊機のうち燃料量が最大の航空機を整理した。

所 属	機 種	形 式	用 途	寸法 (m)		燃料量 <sup>※1</sup> (m <sup>3</sup> )
				全長	全幅	
航空 自衛隊	F15J/DJ	大型固定翼	戦闘	19	13	約 15
	F-4EJ	大型固定翼	戦闘	19	12	約 12
	T-4	大型固定翼	中等練習	13	10	約 3
	RF-4E/EJ	大型固定翼	偵察	19	12	約 13
	U-125A	大型固定翼	救難捜索	16	16	約 6
	UH-60J	大型回転翼	救難救助	20	16	約 3

出典：平成 28 年度版防衛白書，航空自衛隊ウェブページ（H29 年 7 月確認）等

※ 1：増槽の燃料量を考慮した値。

カテゴリー	対象とする航空機の内訳	対象 航空機	燃料量 <sup>※1</sup> (m <sup>3</sup> )
④ 基地－訓練空域間 往復時	試験空域において訓練を行うと 想定される百里基地に所属する 固定翼機及び回転翼機	F-15	14.87

※ 1：増槽の燃料量を考慮した値。

## 各施設付近の空港と施設との距離について

発電所名称	空港名	施設と空港の距離※ <sup>1</sup>	最大離着陸距離※ <sup>2</sup>	判定
東海第二 発電所	成田空港	約80km	約39km (21.2nm)	×
	茨城空港	約36km	約56km (30nm)	○

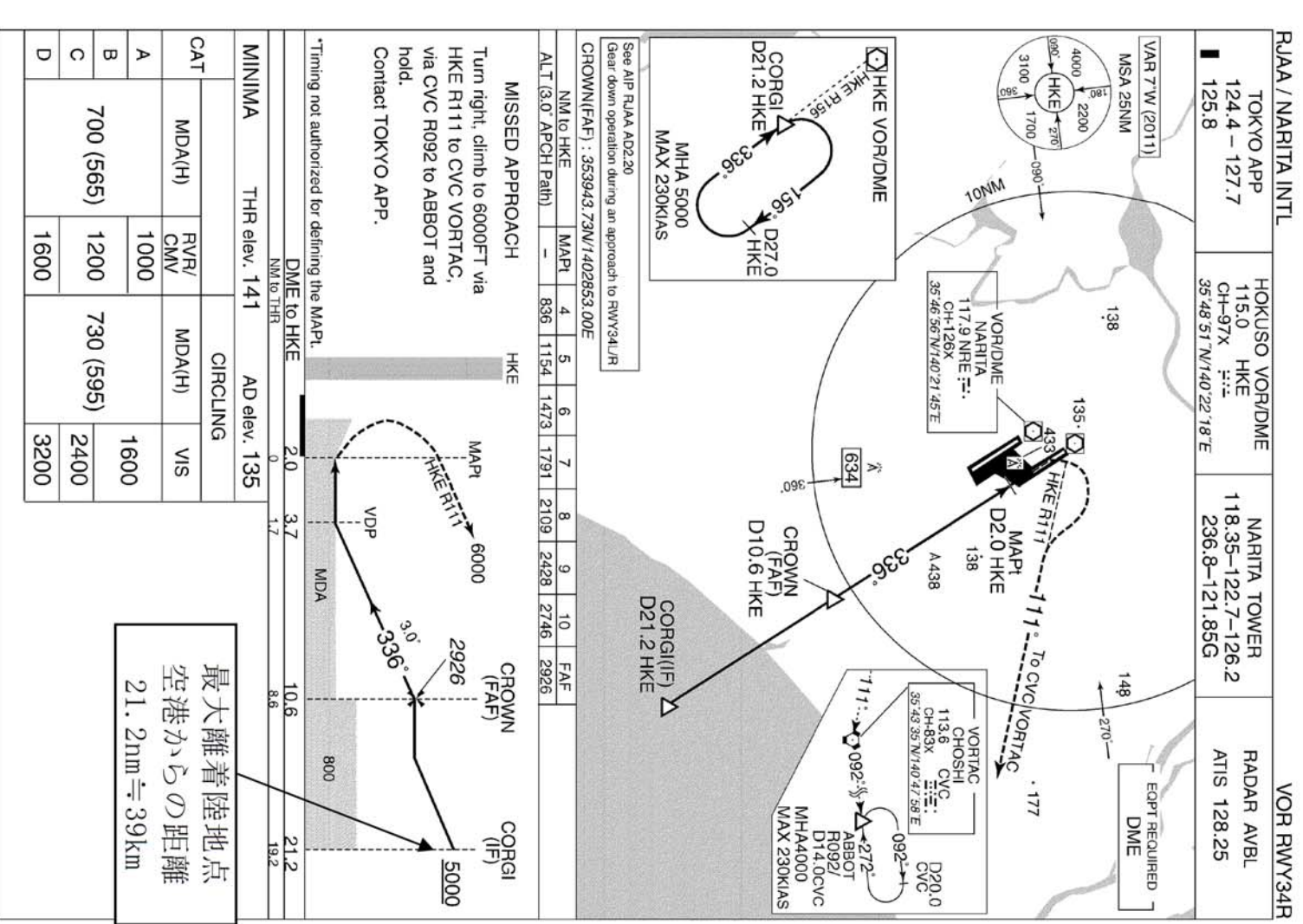
※<sup>1</sup>：施設と空港の緯度，経度より計測した。

※<sup>2</sup>：A I Pを参照した。

RJAA-AD2-24.31

AIP Japan  
NARITA INTL

INSTRUMENT APPROACH CHART



Civil Aviation Bureau, Japan (EFF:17 OCT 2013)

19/9/13

成田空港の最大離着陸地点までの距離

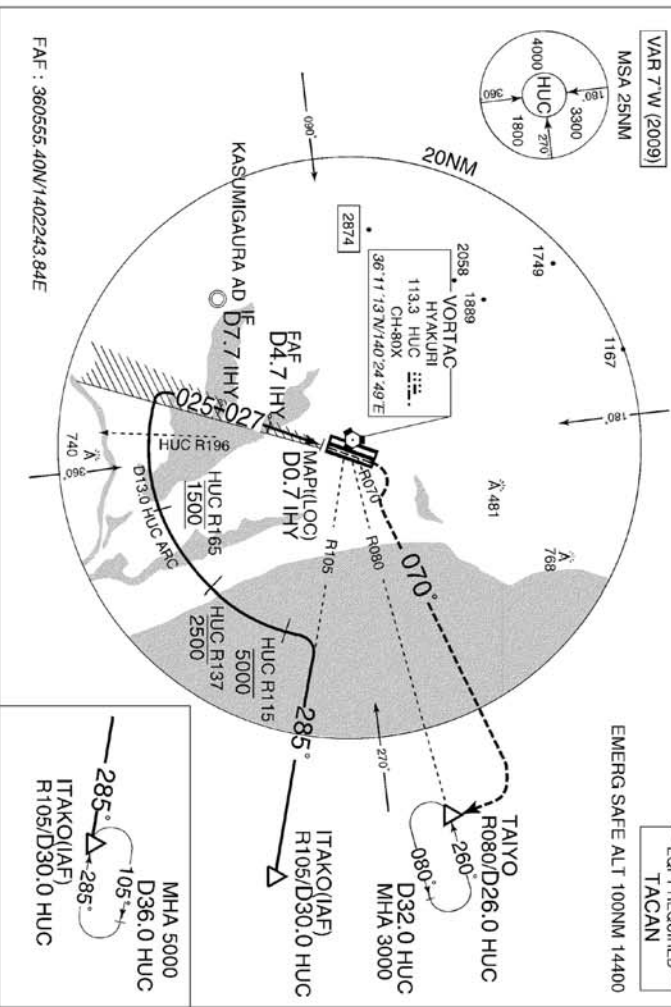
# 茨城空港の最大離着陸地点までの距離

RJAH-AD2-24.15

AIP Japan  
HYAKURI

**INSTRUMENT APPROACH CHART**

RJAH / HYAKURI	ILS - LOC HYAKURI APP 120.1 - 123.875 305.7 - 362.3	ILS - LOC 109.3 IHV ILS-GP 332.0 ILS-DME CH-30X	HYAKURI TWR 118.025-126.2 236.8 - 323.8 119.5G - 275.8G	ILS Y or LOC Y RWY03R RADAR AVBL
----------------	--	--	--	-------------------------------------



**MISSED APPROACH**  
Climb on HDG027° to 600FT, turn right climb to 3000FT via HUC R070, via HUC 26.0DME clockwise ARC (HUC R090, via HUC 26.0DME counterclockwise ARC when specified by ATIS) to TAIYO and hold.  
Contact HYAKURI APP.

Training not authorized for defining the MAP(L)OC, R090, MDA

DME to IHV	0.7	1.4	4.7	7.7
NM to THR	0.05	1.2	4.5	7.5

CAT	THR elev. 107		AD elev. 107			
	CAT I	LOC	CIRCLING	VIS		
A	DA(H)	RVF/ CMV	MDA(H)	RVF/ CMV	MDA(H)	VIS
B	307 (200)	750	480 (373)	1000	580 (473)	1600
C				1400	660 (553)	3200
D						

最大離着陸地点  
空港からの距離  
30nm ≒ 56km

## 各施設周辺における航空路と各航空路の幅について

周辺の航空路の名称	航空路の中心線と 発電所間の 最小距離※1	片側の 航空路幅※2	判定
航空路 R211 (DAIGO (GOC) - SWAMP)	約11.36km	7km	×
直行経路 (IWAKI - SWAMP)	約0.68km	約7.41km (4nm)	○
直行経路 (IWAKI (IXE) - KISARAZU (KZE) )	約4.13km	約7.41km (4nm)	○
広域航法経路 Y30 (LOTUS - SWAMP)	約1.18km	約9.26km (5nm)	○
広域航法経路 Y108 (DAIGO (GOC) - CHOSHI (CVC) )	約11.44km	約9.26km (5nm)	×

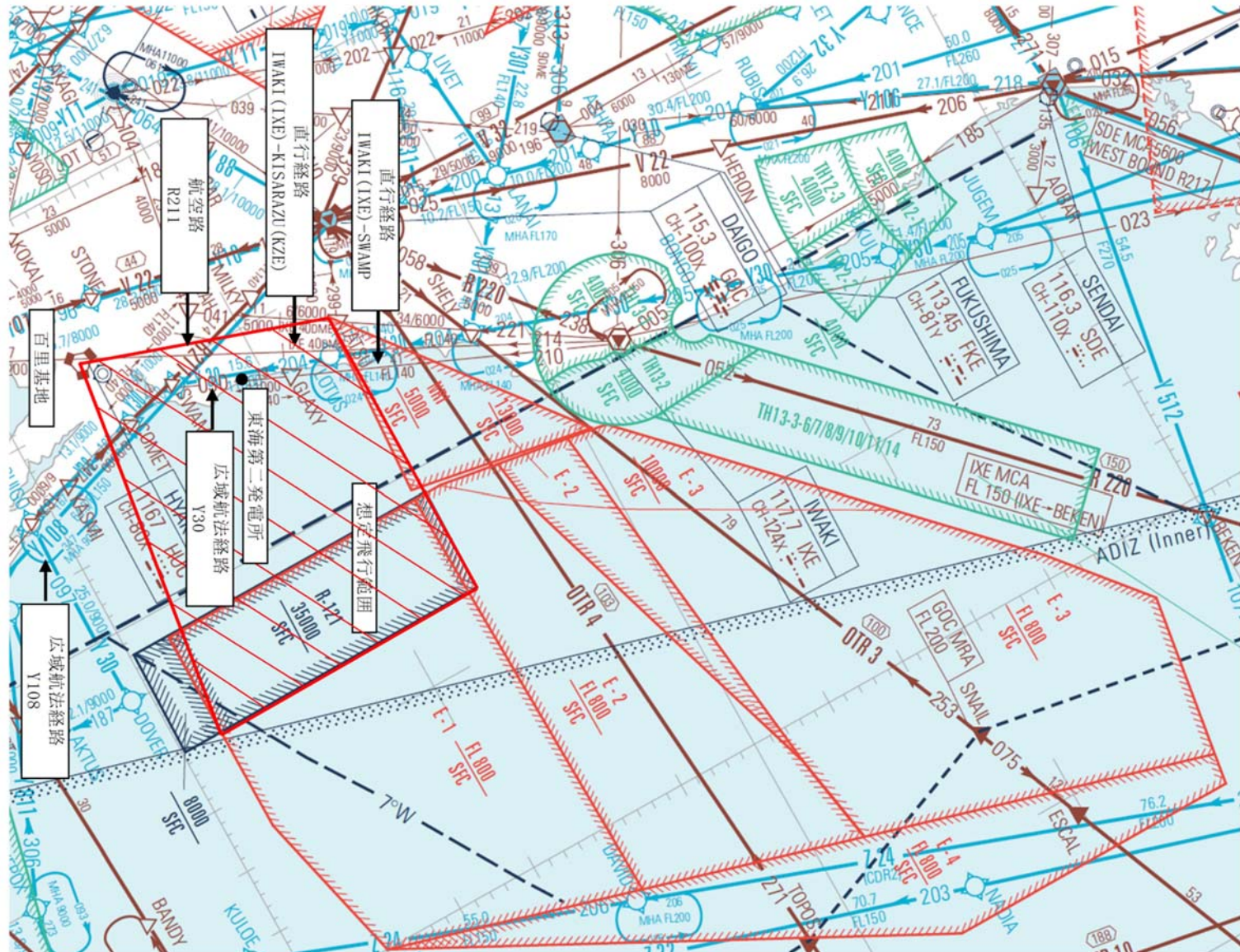
○：評価対象 ×：評価対象外

※1：施設と航空路の緯度及び経度より計測した。

※2：航空路R211については、「航空路の指定に関する告示」に記載の値とした。直行経路については、「航空路等設定基準」を参照した。RNAV経路については、航法精度を航空路幅とみなして用いた。(1nm=1.852kmとして換算した。)



エンルートチャート (東海第二発電所付近)



## 外部火災影響評価で考慮する落下事故カテゴリの航空機落下確率評価結果

単位：回／炉・年

落下事故のカテゴリ		落下確率		
1) 計器飛行方式 民間航空機	① 飛行場での離着陸時における落下事故	約 $4.32 \times 10^{-9}$		
	② 航空路を巡航中の落下事故	約 $6.54 \times 10^{-11}$		
2) 有視界飛行方式 民間航空機	③ 大型機	約 $3.06 \times 10^{-9}$		
	④ 小型機	約 $1.21 \times 10^{-8}$		
3) 自衛隊機又は 米軍機	⑤ 訓練空域内で訓練 中及び訓練空域外を 飛行中	⑤-1 空中給油機等，高高度 での巡航が想定される大型 固定翼機	約 $3.33 \times 10^{-9}$	約 $2.95 \times 10^{-8}$
		⑤-2 その他の大型固定翼機， 小型固定翼機	約 $2.62 \times 10^{-8}$	
	⑤ 基地－訓練空域間往復時	約 $3.81 \times 10^{-8}$		
合 計		約 $8.8 \times 10^{-8}$		

## 航空機落下確率評価に係る標的面積

単位：m<sup>2</sup>

	原子炉 建屋	タービン 建屋	使用済燃料 乾式貯蔵建屋	海水 ポンプ室	排気筒	合 計
水平 面積	約 4,489	約 7,315	約 1,399	約 1,212	約 784	約 15,199
投影 面積	約 6,940	約 8,394	約 1,887	約 1,212	約 5,599	約 24,032