

島根原子力発電所第2号機 審査資料	
資料番号	NS2-補-018-02 改 07
提出年月日	2022年8月2日

津波への配慮に関する説明書に係る補足説明資料

2022年8月

中国電力株式会社

本資料のうち、枠囲みの内容は機密に係る事項のため公開できません。

## 補足説明資料目次

今回提出範囲：

1. 入力津波の評価
  - 1.1 潮位観測記録の評価
  - 1.2 遡上・浸水域の評価の考え方
  - 1.3 港湾内の局所的な海面の励起
  - 1.4 管路解析のモデル
  - 1.5 入力津波の不確かさの考慮
  - 1.6 遡上解析のモデル
  - 1.7 入力津波の流路縮小工による水位低減効果の考慮
2. 津波防護対象設備
  - 2.1 津波防護対象設備の選定及び配置
  - 2.2 タービン建物(Sクラスの設備を設置するエリア)及び取水槽循環水ポンプエリアにおけるSクラス設備に対する浸水影響
3. 取水性に関する考慮事項
  - 3.1 砂移動による影響確認
  - 3.2 原子炉補機海水ポンプ及び高圧炉心スプレイ補機海水ポンプの波力に対する強度評価
  - 3.3 除じん装置の取水性への影響
  - 3.4 循環水ポンプ停止手順
4. 漂流物に関する考慮事項
  - 4.1 設計に用いる遡上波の流速
  - 4.2 漂流物による影響確認
  - 4.3 燃料等輸送船の係留索の耐力
  - 4.4 燃料等輸送船の喫水と津波高さの関係
  - 4.5 漂流物による衝突荷重
5. 浸水防護施設の設計における補足説明
  - 5.1 耐津波設計における現場確認プロセス
  - 5.2 津波監視設備の設備構成及び電源構成
  - 5.3 津波による溢水に対して浸水対策を実施する範囲の考え方
  - 5.4 循環水ポンプ出口弁及び復水器水室出口弁の津波に対する健全性
  - 5.5 屋外タンク等からの溢水影響評価

## 4.2 漂流物による影響確認

## 4.2 漂流物による影響確認

基準津波に伴い発生する漂流物について、津波の二次的な影響による津波防護施設の健全性又は取水機能を有する安全設備の取水性への影響を確認した。

### 4.2.1 漂流物による影響確認

2号機の取水口は深層取水方式を採用しており、取水口呑口上端がEL-9.5mと低い位置（図4.2.1-1）であることから、漂流物が取水口及び取水管の通水性に影響を与える可能性は小さいが、基準津波により漂流物となる可能性がある施設・設備等が、取水口あるいは取水管を閉塞させ、非常用海水冷却系（原子炉補機海水系及び高圧炉心スプレイ補機海水系）の取水性に影響を及ぼさないことを確認した。漂流物に対する取水性確保の影響評価については、発電所周辺地形並びに敷地及び敷地周辺に来襲する津波の特性を把握した上で、検討対象施設・設備の抽出範囲を設定し、漂流物の検討フローを策定し、抽出した施設・設備について、漂流（滑動を含む）する可能性、2号機取水口に到達する可能性及び2号機取水口が閉塞する可能性についてそれぞれ検討を行い、非常用海水冷却系の海水ポンプの取水性への影響を評価した。

なお、漂流物調査範囲内の人工構造物（漁船を含む）の位置、形状等に変更が生じた場合は、津波防護施設の健全性又は取水機能を有する安全設備の取水性に影響を及ぼす可能性がある。このため、漂流物調査範囲内の人工構造物（漁船を含む）については、基準適合状態維持の観点から、設置状況を定期的（1回/定期事業者検査）に確認するとともに、図4.2.1.3-2に示す漂流物の選定・影響確認フローに基づき評価を実施し、津波防護施設の健全性又は取水機能を有する安全設備の取水性を確認し、必要に応じて、対策を実施する。

また、発電所の施設・設備の設置・改造等を行う場合においても、都度、津波防護施設の健全性又は取水機能を有する安全設備の取水性への影響評価を実施する。

これらの調査・評価方針については、QMS文書に定め管理する。

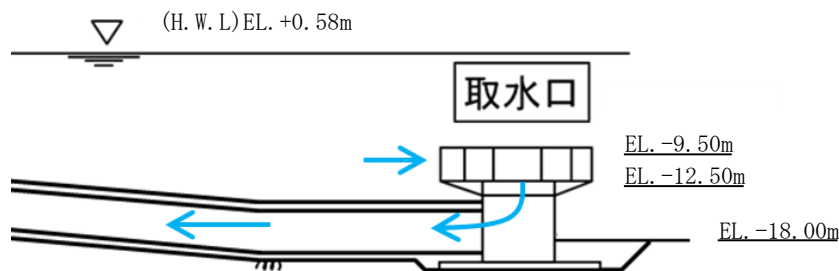


図4.2.1-1 取水口呑口概要図

#### 4.2.1.1 検討対象施設・設備の抽出範囲の設定

発電所周辺地形並びに敷地及び敷地周辺に來襲する津波について、その特徴を把握した上で、検討対象施設・設備の抽出範囲を設定する。

##### a. 発電所周辺地形の把握

島根原子力発電所は、島根半島の中央部で日本海に面した位置に立地している。島根原子力発電所の周辺は、東西及び南側を標高150m程度の高さの山に囲まれており、発電所東西の海沿いには漁港がある。島根原子力発電所の周辺地形について、図4.2.1.1-1に示す。



図 4.2.1.1-1 発電所周辺の地形

b. 敷地及び敷地周辺に來襲する津波の特性の把握

基準津波の波源、断層幅と周期の関係、海底地形、最大水位上昇量分布及び最大流速分布をそれぞれ図 4.2.1.1-2～図 4.2.1.1-6 に示す。また、水位変動・流向ベクトルを添付資料 1 に示す。

上記から得られる情報を基に、敷地及び敷地周辺に來襲する津波の特性を考察した。

**【断層幅と周期の関係（図 4.2.1.1-3）から得られる情報】**

- ・津波は、断層運動に伴う地盤変動により水位が変動することにより発生するため、地盤変動範囲と水深が津波水位変動の波形（周期）の支配的要因となる。特に、地盤変動範囲は断層の平面的な幅に影響されることから、平面的な断層幅が津波周期に大きな影響を与える。
- ・島根原子力発電所で考慮している波源は、太平洋側で考慮しているプレート間地震と比べ、平面的な断層幅が狭く、傾斜角も高角であることから、津波周期が短くなる傾向にある。

**【海底地形（図 4.2.1.1-4）及び最大水位上昇量分布（図 4.2.1.1-5）から得られる情報】**

- ・日本海東縁部に想定される地震による津波は、大和堆を回り込むように南方向に向きを変え伝播する。また、島根原子力発電所前面に位置する隠岐諸島の影響により、隠岐諸島を回り込むように津波が伝播し、東西方向から島根原子力発電所に到達する。

**【最大流速分布（図 4.2.1.1-6）から得られる情報】**

- ・日本海東縁部に想定される地震による津波は、図中の①～⑥であり、基準津波 1（①，②）は、他の基準津波（図中③～⑥）に比べ、沖合の流速が速い範囲が広域である。また、沿岸部においても流速が速い箇所が多いことから、日本海東縁部に想定される地震による津波のうち、基準津波 1 の流速が速い傾向がある。
- ・海域活断層から想定される地震による津波は、図中の⑦，⑧であり、日本海東縁部に想定される地震による津波（図中の①～⑥）と比較すると、沖合・沿岸部共に日本海東縁部に想定される地震による津波の方が流速が速い。
- ・全ての流速分布において、流速は発電所沖合よりも沿岸付近の方が速くなる傾向がある。
- ・防波堤有無による影響について、①と②，⑦と⑧を比較した結果、発電所沖合の流速への有意な影響はない。

**【水位変動・流向ベクトル（添付資料1）から得られる情報】**

基準津波1～6の水位変動・流向ベクトルから得られる情報をそれぞれ表4.2.1.1-1(1)～表4.2.1.1-1(6)に示す。また、得られた情報をまとめると以下のとおりとなる。

[日本海東縁部に想定される地震による津波]

- ・日本海東縁部に想定される地震による津波の第1波は地震発生後115分程度で輪谷湾内に到達するが、到達した際の水位変動は2m以下であり、その後、約1時間程度、水位変動は最大でも3m程度で上昇・下降を繰り返す。
- ・各基準津波の施設護岸又は防波壁での最高水位、2号機取水口での最低水位を以下に発生時刻を含めて示す。

**【水位上昇側】（潮位0.58m, 潮位のばらつき+0.14mを考慮）**

- 基準津波1（防波堤有り）：EL 10.7m（約192分）
- 基準津波1（防波堤無し）：EL 11.9m（約193分）
- 基準津波2（防波堤有り）：EL 9.0m（約198分）
- 基準津波5（防波堤無し）：EL 11.5m（約193分）

**【水位下降側】（潮位-0.02m, 潮位のばらつき-0.17m, 隆起0.34mを考慮）**

- 基準津波1（防波堤有り）：EL-5.5m（約189分30秒）
  - 基準津波1（防波堤無し）：EL-6.4m（約189分）
  - 基準津波3（防波堤有り）：EL-5.0m（約190分30秒）
  - 基準津波6（防波堤無し）：EL-6.5m（約190分30秒）
- ・輪谷湾内の流向は最大でも4分程度で反転している。
  - ・発電所沖合において、1m/sを超える流速は確認されない。
  - ・発電所港湾部の最大流速は、基準津波1（防波堤有り）のケースであり、港湾外及び港湾内ともに防波壁前面付近で9.0m/s（約193分）である。

[海域活断層から想定される地震による津波]

- ・海域活断層から想定される地震による津波の第1波は地震発生後約3分程度で押し波として来襲し2分間水位上昇(1m程度)する。その後、引き波傾向となり、地震発生後、6分30秒において基準津波4の最低水位（2号機取水口：EL-4.3m）となる。以降は、水位変動1m程度で上昇下降を繰り返す。

表 4.2.1.1-1(1)-1 基準津波 1 の水位変動・流向ベクトルから得られる情報

時刻	水位変動・流向ベクトルの考察		
	発電所周辺海域	発電所港湾部（輪谷湾）	
		防波堤有り	防波堤無し
0分～ 108分	— (津波が到達していない。)	— (津波が到達していない。)	— (津波が到達していない。)
109分	津波の第1波が敷地の東側から来襲する。	— (津波が到達していない。)	— (津波が到達していない。)
114分	東側から来襲する津波は徐々に発電所方向に進行する。 西側からも津波が来襲する。	— (津波が到達していない。)	— (津波が到達していない。)
116分30秒	—	第1波が輪谷湾内に来襲する。 水位が1m程度上昇する。	防波堤有りと同様の傾向を示す。
116分30秒～ 183分	発電所沖合において、1m/s以上の流速は発生していない。	最大でも3m程度（138分、142分、160分～161分、164分～165分、166分～167分、170分～171分、174分、175分、178分～179分、180分）の水位変動を繰り返す。また、水位変動の周期（押し波または引き波継続時間）は最大でも4分程度（121分～124分30秒）である。	防波堤有りと同様の傾向を示す。
183分～ 184分30秒	—	強い押し波により水位が5m程度上昇する。また、5m/s程度の流速が発生する。押し波時間は2分間程度継続し、その後引き波に転じる。	防波堤有りと同様の傾向を示す。
186分～ 187分30秒	—	強い押し波により水位が5m程度上昇する。また、5m/s程度の流速が発生する。押し波時間は2分間程度継続し、その後引き波に転じる。	防波堤有りと同様の傾向を示す。
187分30秒～ 189分30秒	—	強い引き波により水位が6m程度下降する。	防波堤有りと同様の傾向を示す。
189分30秒～ 190分30秒	(沖合において) 水位変動が3mを超える津波が発電所方向に来襲する。	強い押し波により水位が5m程度上昇する。また、5m/sを超える流速が発生する。押し波時間は1分間程度継続し、その後引き波に転じる。	防波堤有りと同様の傾向を示す。



表 4.2.1.1-1(1)-2 基準津波 1 の水位変動・流向ベクトルから得られる情報

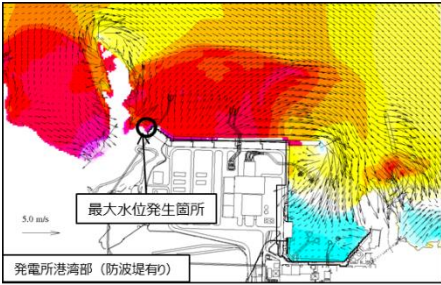
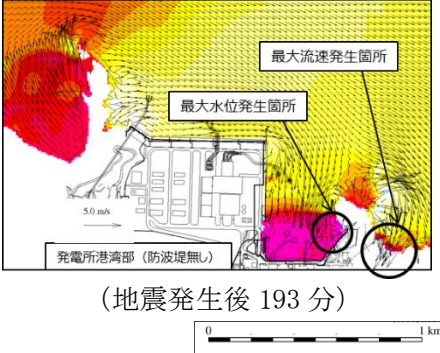
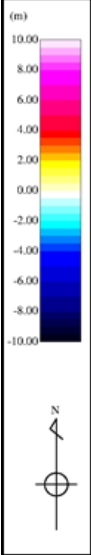
時刻	水位変動・流向ベクトルの考察			
	発電所 周辺海域	発電所港湾部（輪谷湾）		
		防波堤有り	防波堤無し	
192 分 30 秒 ～ 193 分 30 秒	—	<p>西側方向から（沖合において）水位変動が 3m を超える津波が来襲する。 基準津波 1 における最高水位 EL 10.7m が 3 号機北側の防波壁の西端付近で確認される（192 分 30 秒）。押し波時間は 1 分間程度継続し、その後引き波に転じる。</p>  <p>（地震発生後 192 分 30 秒）</p>	<p>防波堤有りと同様の傾向を示す。防波堤無しにおいて、最高水位 EL 11.9m が輪谷湾の東側の隅角部で確認される（約 193 分）。</p>  <p>（地震発生後 193 分）</p>	
194 分 以降	<p>発電所沖合において、1m/s 以上の流速は発生していない。</p>	<p>水位変動は最大でも 3m 程度（206 分、207 分～208 分、210 分、214 分、222 分）で、また、水位変動の周期（押し波または引き波継続時間）は最大でも 3 分程度（233 分～236 分）で押し波、引き波を繰り返す。</p>	<p>防波堤有りと同様の傾向を示す。</p>	

表 4.2.1.1-1(2) 基準津波 2 の水位変動・流向ベクトルから得られる情報

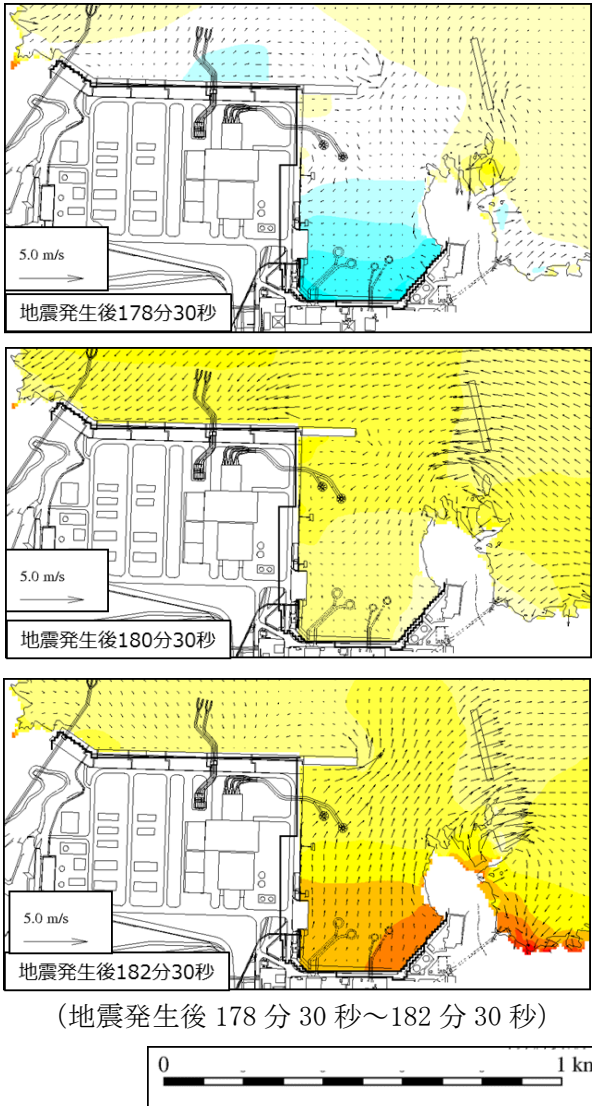
時刻	水位変動・流向ベクトルの考察	
	発電所周辺海域	発電所港湾部（輪谷湾） 防波堤有り
170分～ 195分	発電所沖合において、 1m/s以上の流速は発生していない。	<p>最大でも 3m 程度（182 分，190 分）の水位変動を繰り返す。また，水位変動の周期は最大でも 4 分（178 分 30 秒～182 分 30 秒）程度である。</p>  <p>（地震発生後 178 分 30 秒～182 分 30 秒）</p>
195分～ 196分30秒	—	強い引き波により水位が 5m 程度下降する。引き波継続時間は 1 分 30 秒程度で，その後，すぐに押し波となる。
197分～ 198分	—	基準津波 2 における最大水位 EL 9.0m が輪谷湾の西側で確認される（約 198 分）。
198分 以降	発電所沖合において、 1m/s以上の流速は発生していない。	水位変動は最大でも 3m 程度（202 分，207 分）で，押し波，引き波を繰り返す。

表 4.2.1.1-1(3) 基準津波 3 の水位変動・流向ベクトルから得られる情報

時刻	水位変動・流向ベクトルの考察	
	発電所周辺海域	発電所港湾部
		防波堤有り
170分～ 189分	発電所沖合において、1m/s以上の流速は発生していない。	最大でも3m程度（178分30秒、181分30秒、182分）の水位変動を繰り返す。また、水位変動の周期は最大でも4分程度（173分～177分）である。
189分～ 190分 30秒	—	強い引き波により2号機取水口で最低水位EL-5.0mが確認される。引き波時間は1分30秒程度継続し、その後押し波に転じる。
191分以降	発電所沖合において、1m/s以上の流速は発生していない。	水位変動は最大でも3m程度（192分、194分、196分30秒、198分）で、押し波、引き波を繰り返す。

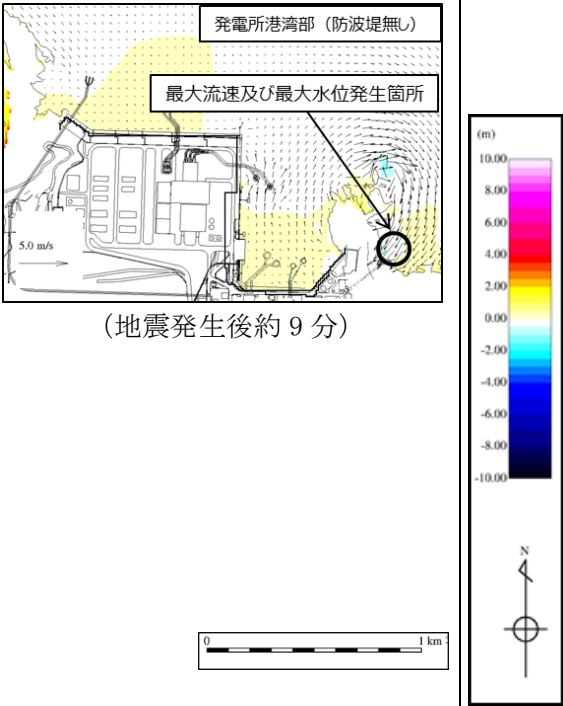
表 4.2.1.1-1(4) 基準津波 5 の水位変動・流向ベクトルから得られる情報

時刻	水位変動・流向ベクトルの考察	
	発電所周辺海域	発電所港湾部
		防波堤無し
170分～ 190分	発電所沖合において、1m/s以上の流速は発生していない。	水位変動は最大でも3m程度（176分30秒、181分）で、押し波、引き波を繰り返す。
190分～ 192分	—	強い引き波により水位が6m程度下降する。引き波継続時間は2分間程度であり、その後押し波に転じる。
192分～ 193分	—	強い押し波により基準津波5における最大水位EL 11.5mが輪谷湾の東側の隅角部で確認される（約193分）。押し波時間は1分間程度であり、その後引き波に転じる。
198分～ 199分 30秒	—	押し波時間は1分30秒間程度であり、その後引き波に転じる。

表 4. 2. 1. 1-1(5) 基準津波 6 の水位変動・流向ベクトルから得られる情報

時刻	水位変動・流向ベクトルの考察	
	発電所周辺海域	発電所港湾部
		防波堤無し
170分～ 188分 30秒	発電所沖合において、1m/s以上の流速は発生していない。	水位変動は最大でも3m程度（182分、185分、188分30秒）
189分～ 190分 30秒	—	強い引き波により2号機取水口で最低水位EL-6.5mが確認される。（190分30秒）。 引き波時間は1分30秒程度であり、その後押し波に転じる。
190分 30秒 ～ 191分 30秒	—	強い押し波により水位が6m程度上昇する。
197分 ～ 198分	—	強い押し波により水位が6m程度上昇する。

表 4. 2. 1. 1-1(6) 基準津波 4 の水位変動・流向ベクトルから得られる情報

時刻	水位変動・流向ベクトルの考察		
	発電所周辺 海域	発電所港湾部	
		防波堤有り	防波堤無し
0分 ～2 分	水位変動 1m 程度の津波 が確認でき る。また、 その後水位- 2m 程度の津 波が確認で きる。	—  (津波が到達していない。)	—  (津波が到達していない。)
3分	1m/s 以上の 流速は発生 していな い。	港湾内に押し波が来襲。 水位が 1m 程度上昇する。	防波堤有りと同様の傾向。
6分 以降	—	引き波により最低水位 EL-4.0 m が 確認される (約 6 分 30 秒)。 最大流速 3.3m/s が 3 号機北側の防 波壁の西端付近で確認される。(約 6 分) 最高水位 EL 3.0m が 3 号機北側の防 波壁の西端付近で確認される。(約 6 分 30 秒)	防波堤有りと同様の傾向。 防波堤無しにおいて、最低水位 EL- 4.3m が確認される (約 6 分 30 秒)。   (地震発生後約 9 分)

基準津波の波源，断層幅と周期の関係，海底地形，最大水位上昇量分布，最大流速分布及び水位変動・流向ベクトルを踏まえた敷地及び敷地周辺に來襲する津波の特性に係る考察は以下のとおり。

- ・日本海東縁部に想定される地震による津波の周期はプレート間地震による津波に比べ短い傾向にあり，流向は最大でも4分程度で反転している。
- ・日本海東縁部に想定される地震による津波は，大和堆，隠岐諸島の海底地形の影響を受け島根原子力発電所に到達する。
- ・海域活断層から想定される地震による津波に対して，日本海東縁部に想定される地震による津波の方が流速が速い。
- ・日本海東縁部に想定される地震による津波の中でも基準津波1の流速が比較的速い。
- ・基準津波1は，基準津波の策定において考慮した津波の中で，施設護岸又は防波壁における水位上昇量が最大となることから，エネルギー保存則を踏まえると流速も最も大きくなると考えられる。
- ・基準津波の流速は発電所沖合よりも沿岸付近の方が速くなる傾向がある。
- ・発電所沖合において，防波堤の有無による基準津波の流速への有意な影響はない。

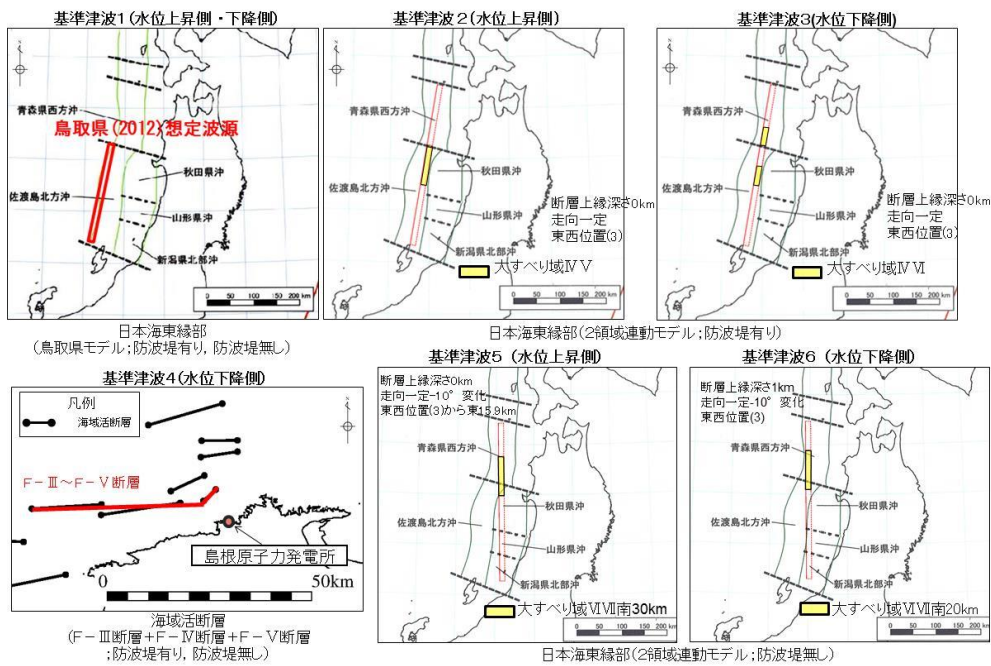
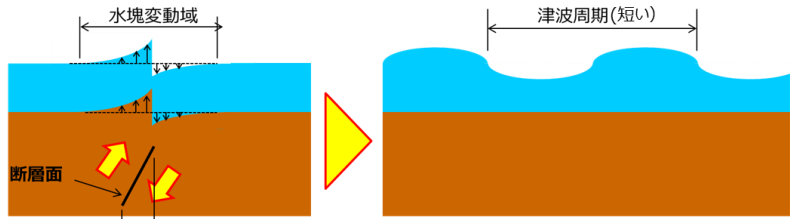


図 4. 2. 1. 1-2 基準津波の波源

●日本海側（活断層）

・傾斜角：高角  
 ・断層幅：狭い  
 ⇒断層幅（平面）が狭く、  
 水塊変動域が狭くなる  
 ため、津波周期が短く  
 なる傾向がある。



●太平洋側（プレート間地震）

・傾斜角：低角  
 ・断層幅：広い  
 ⇒断層幅（平面）が広く、  
 水塊変動域が広くなる  
 ため、津波周期が長く  
 なる傾向がある。

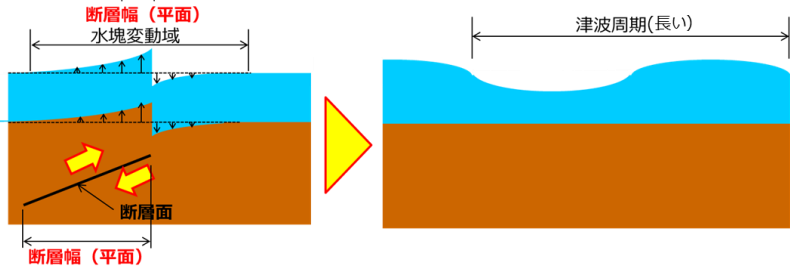


図 4. 2. 1. 1-3 断層幅と周期の関係



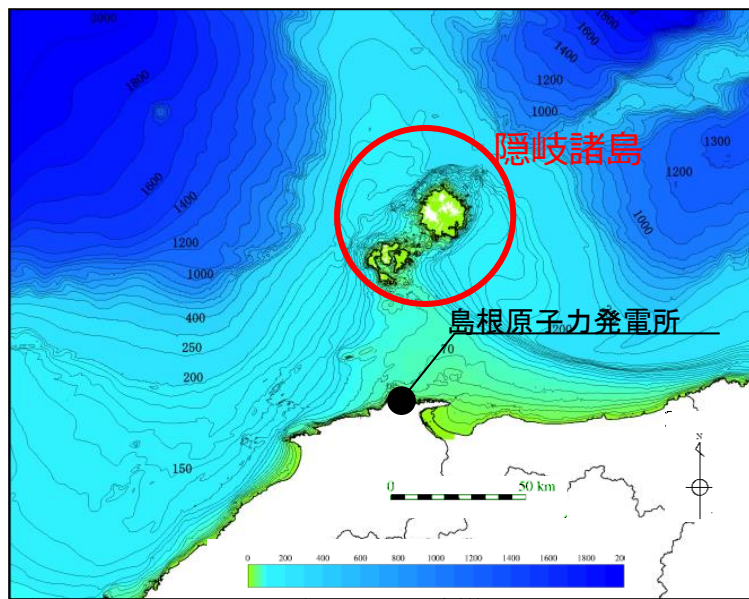
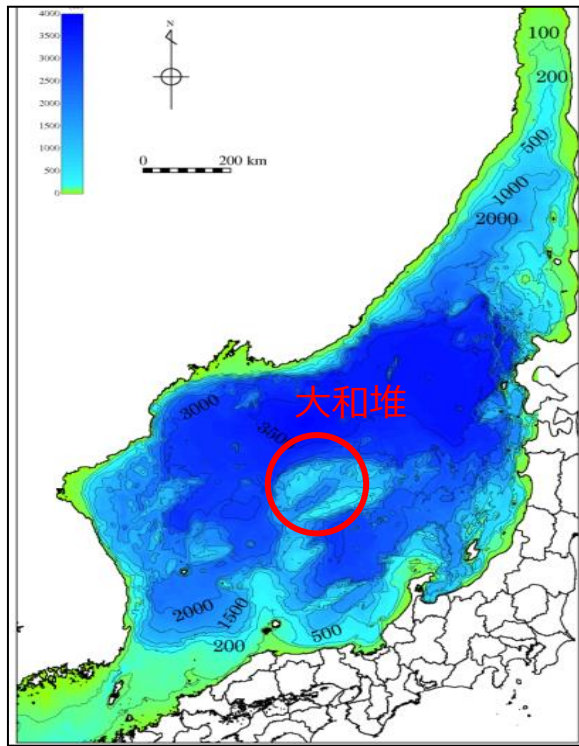
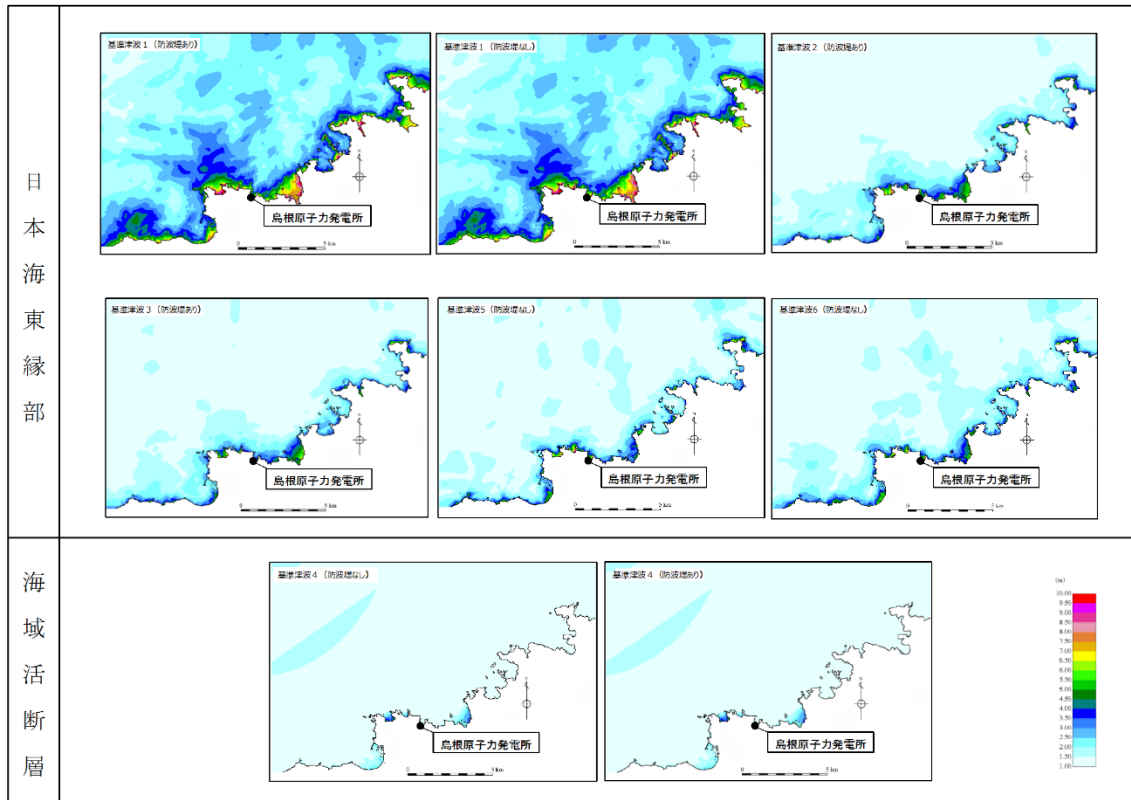
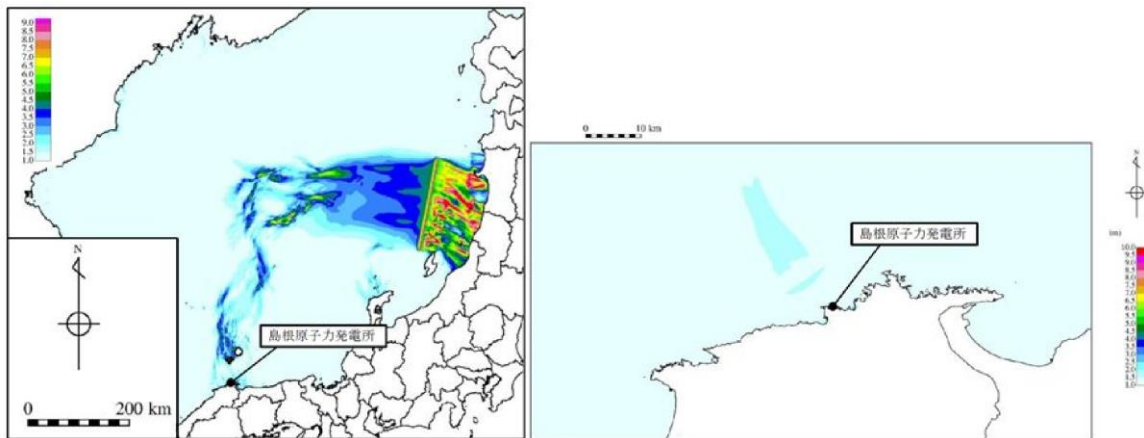


図 4. 2. 1. 1-4 海底地形



(参考) 波源位置から島根原子力発電所までの最大水位上昇量分布



(日本海東縁部に想定される地震による津波)

(海域活断層から想定される地震による津波)

図 4.2.1.1-5 最大水位上昇量分布

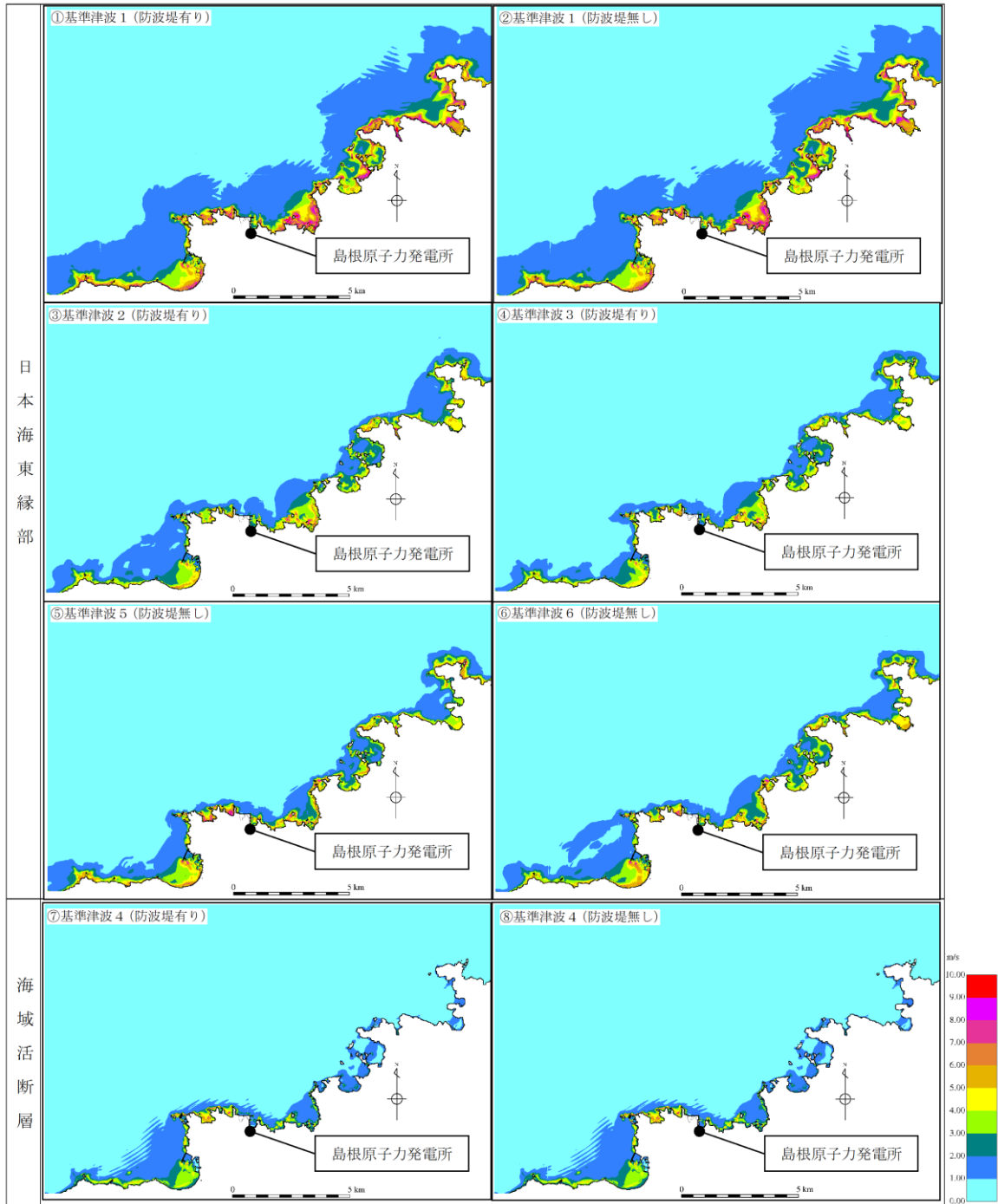


図 4.2.1.1-6 最大流速分布

さらに、津波の平面二次元解析から求まる流向及び流速により仮想的な浮遊物が辿る経路を確認することで、より詳細に基準津波の流向及び流速の特徴が把握できるため、仮想的な浮遊物の軌跡解析\*を基準津波 1～6 について実施した。

仮想的な浮遊物の移動開始位置については、日本海側に面している島根原子力発電所の敷地形状を踏まえ、敷地前面の 9 箇所（地点 1～9）に加え、周辺漁港の位置や漁船の航行等を考慮し、4 箇所（地点 10～13）を設定した。計 13 箇所の仮想的な浮遊物の移動開始位置を図 4.2.1.1-7 に示す。

解析時間については、基準津波の解析時間と同様、日本海東縁部に想定される地震による津波は6時間、海域活断層から想定される地震による津波は、3時間とした。基準津波による軌跡解析結果を図4.2.1.1-8に示す。

軌跡解析の結果、基準津波の特性で示した特徴と同様、3 km及び5kmの地点（地点4～9）において仮想的な浮遊物は、初期位置からほとんど移動しないことが確認された。

なお、軌跡解析は津波の平面二次元解析から求まる流向及び流速により仮想的な浮遊物が移動する経路（軌跡）を示したものであり、漂流物の挙動と仮想的な浮遊物の軌跡が完全に一致するものではないが、仮想的な浮遊物の軌跡は漂流物の挙動と比較して敏感であり、漂流物の影響を評価する上で重要な漂流物の移動に係る傾向把握の参考情報として用いることができると思う。

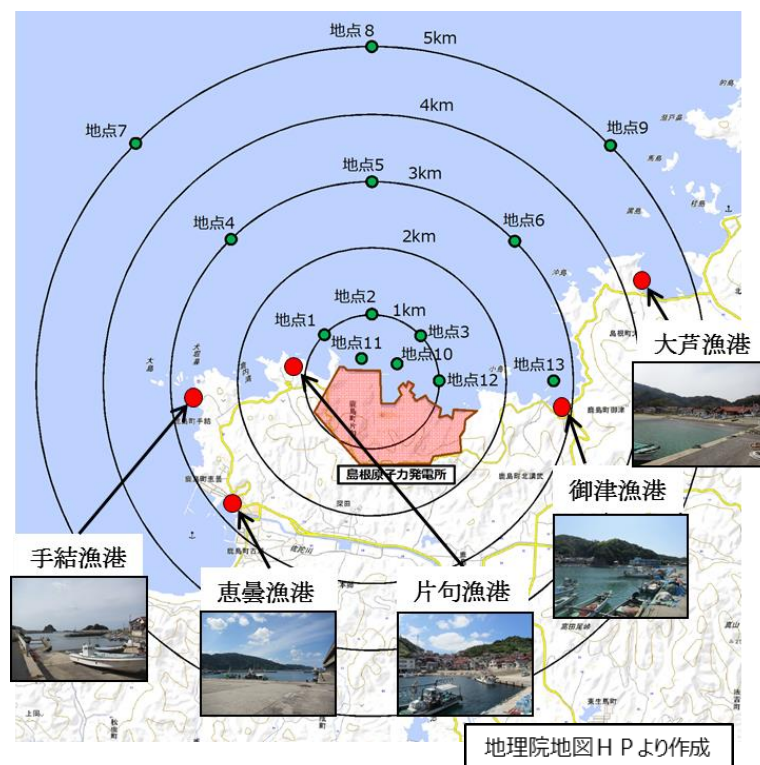


図 4.2.1.1-7 仮想的な浮遊物の移動開始位置

注記\*：津波解析から求まる流向流速をもとに、質量を持たず、抵抗を考慮しない仮想的な浮遊物が、水面を移動する軌跡を示す解析。

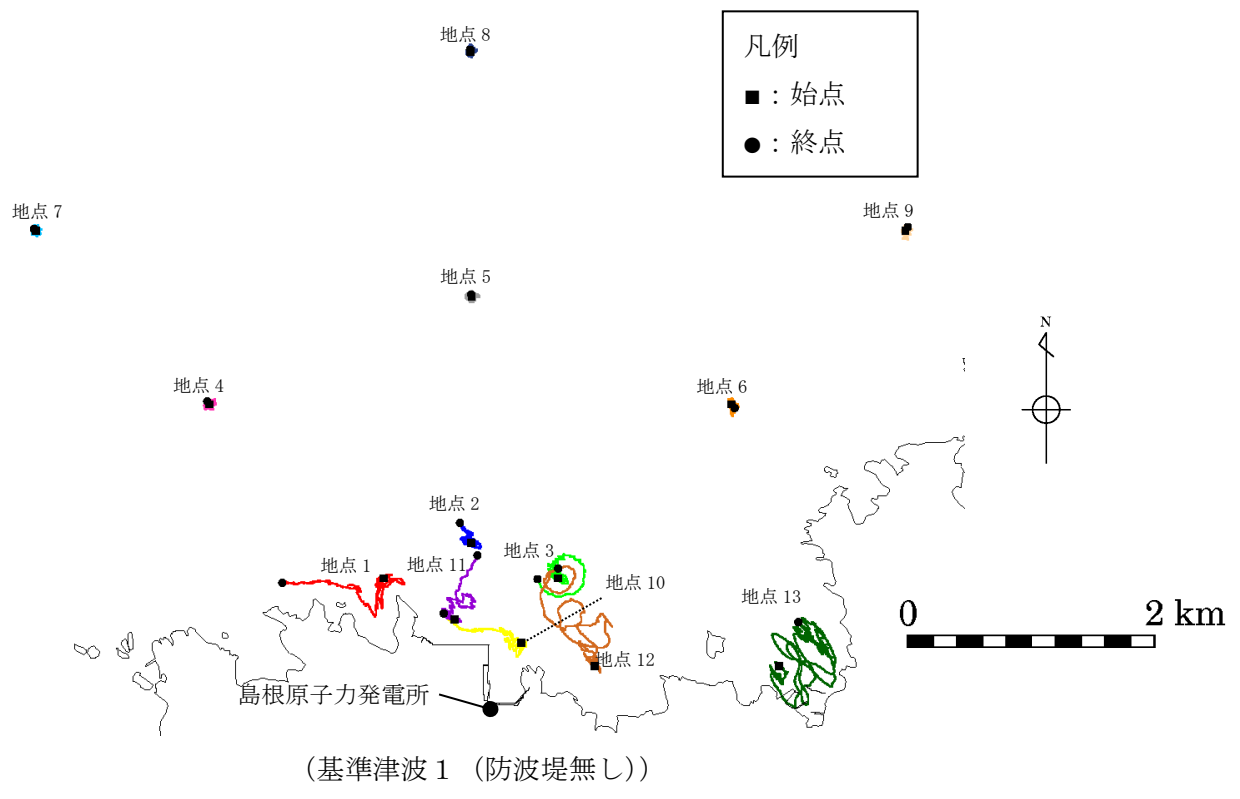
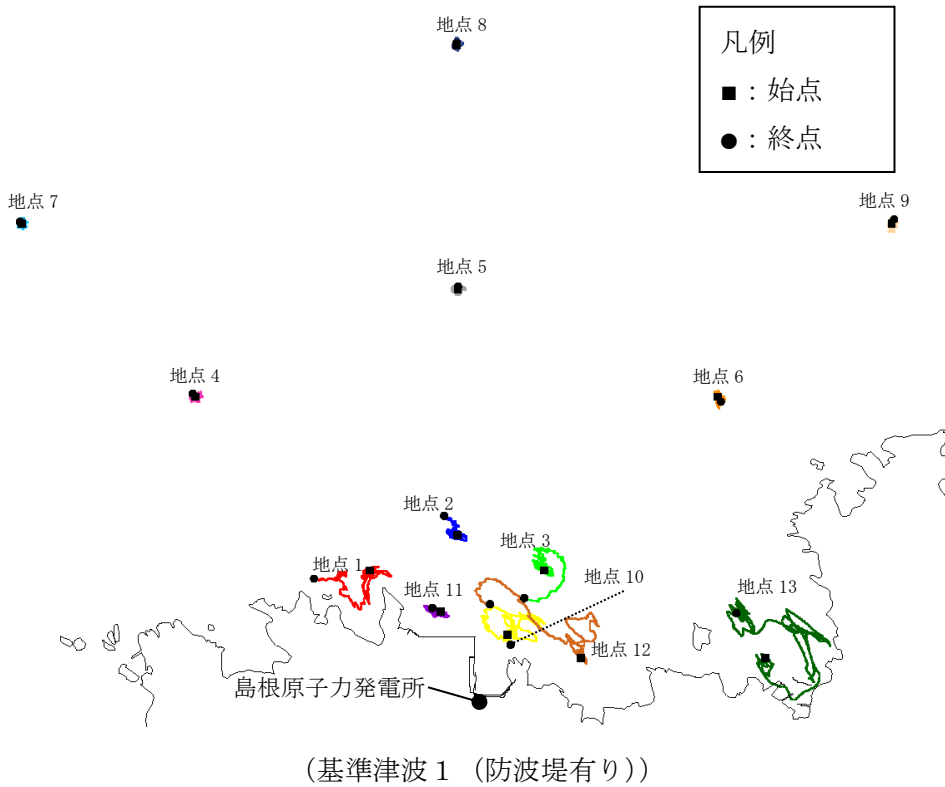


図 4.2.1.1-8(1) 軌跡解析結果

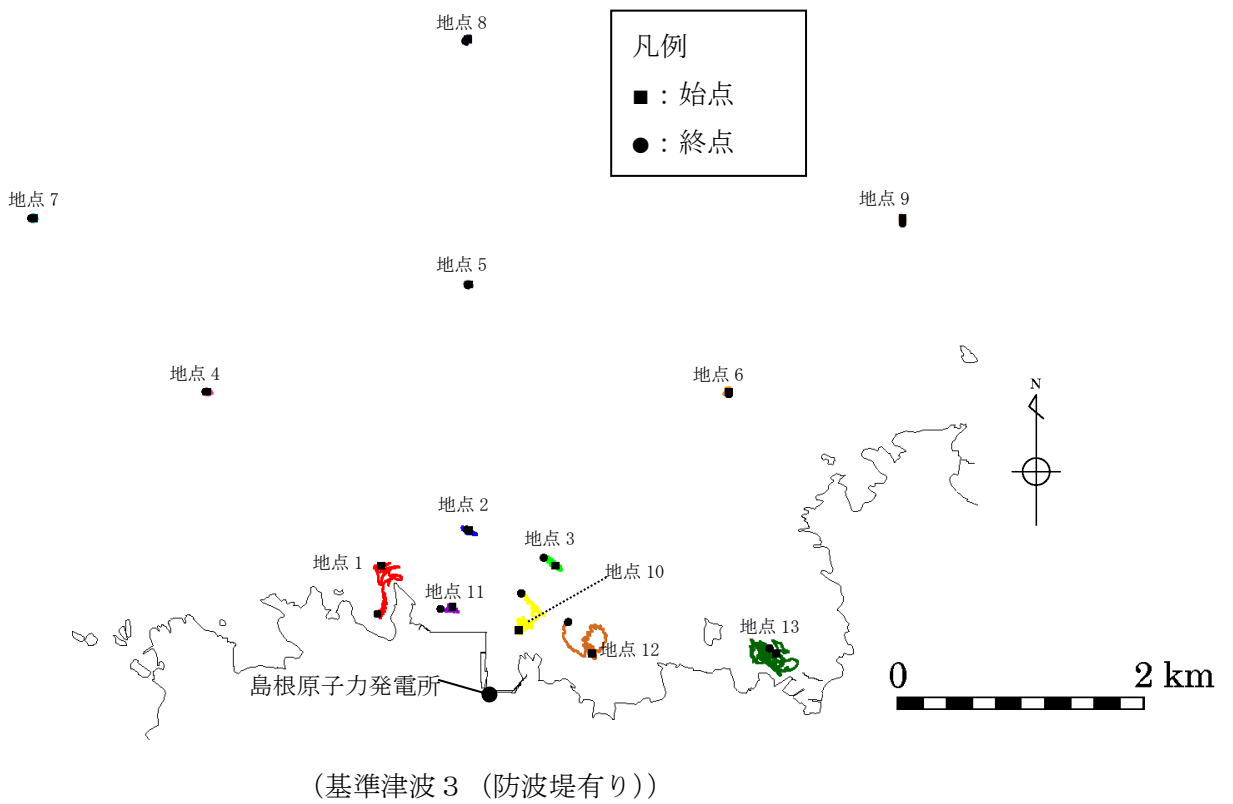
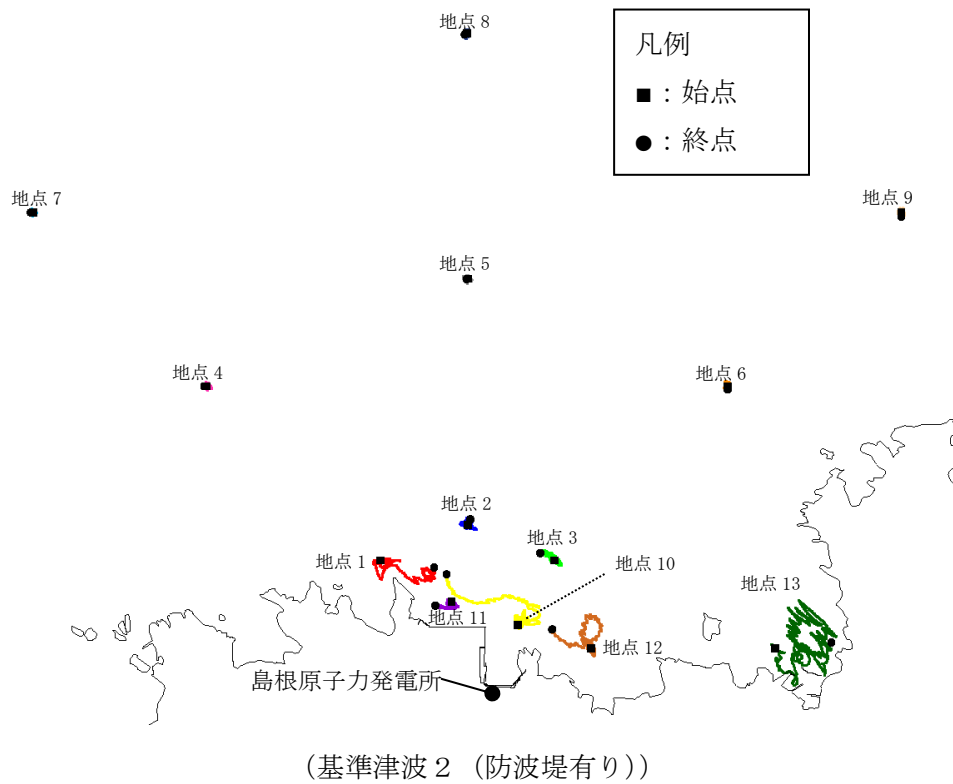


図 4.2.1.1-8(2) 軌跡解析結果

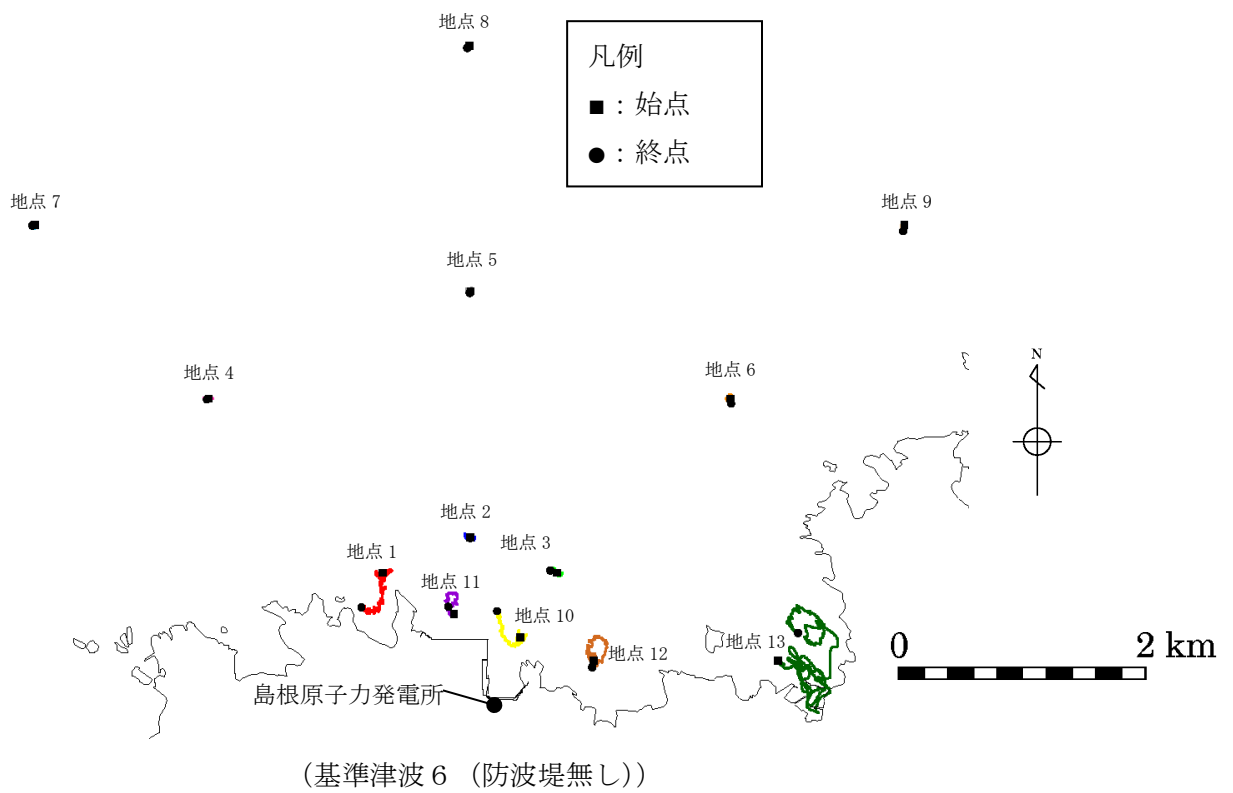
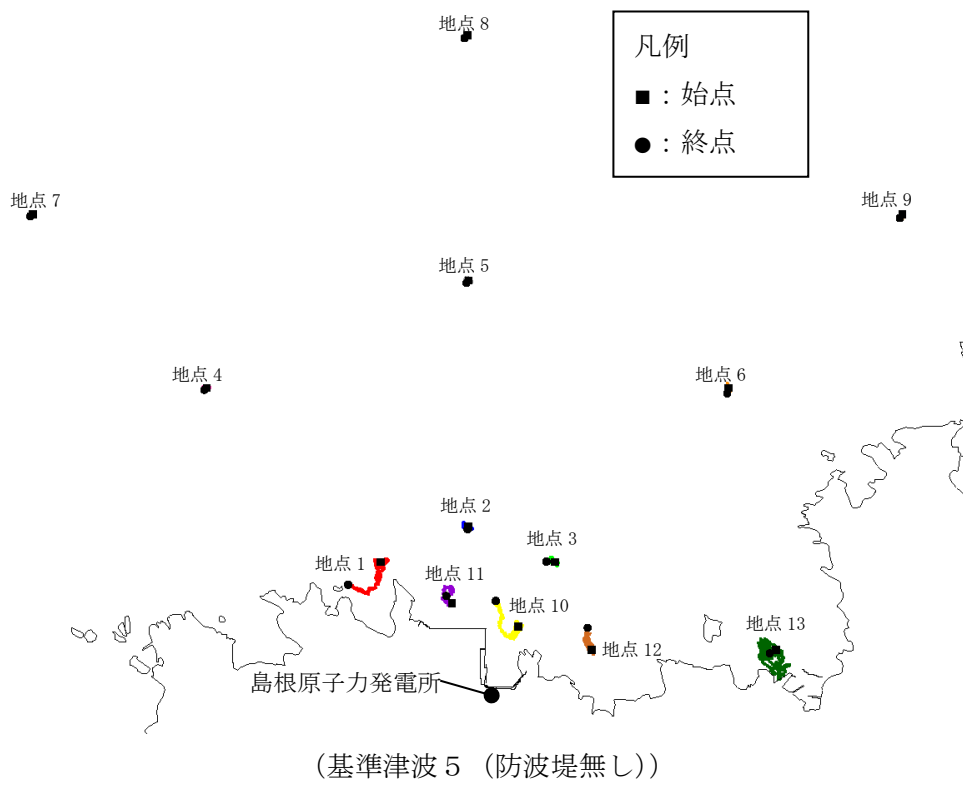


図 4.2.1.1-8(3) 軌跡解析結果

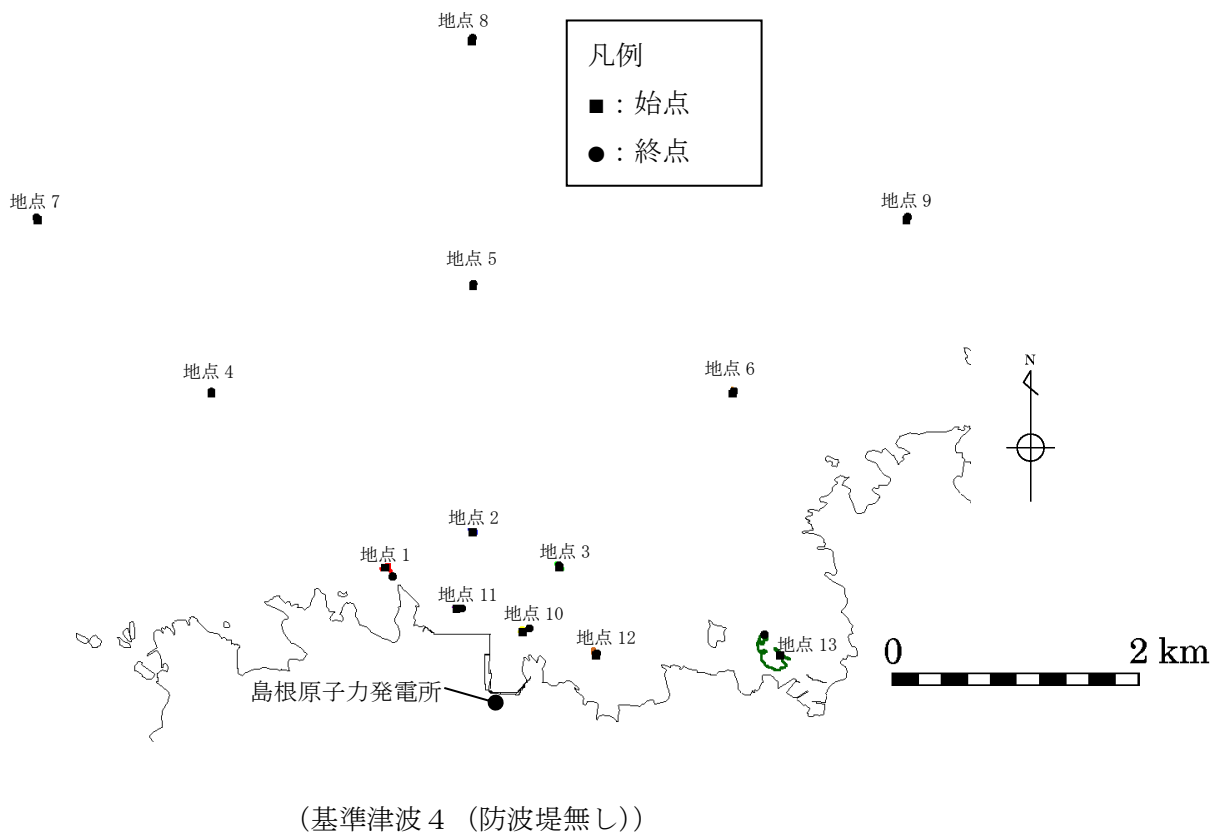
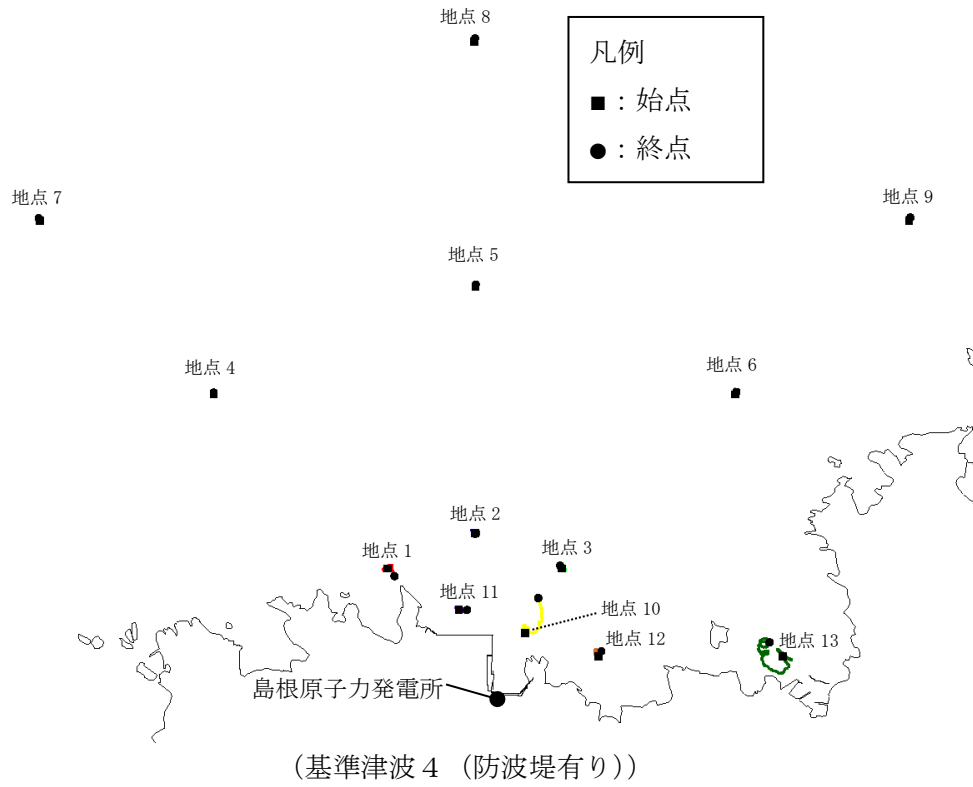


図 4.2.1.1-8(4) 軌跡解析結果



#### 4.2.1.2 漂流物調査範囲の設定

漂流物調査の範囲については、前項に示した発電所周辺地形並びに敷地及び敷地周辺に來襲する津波の特性を考慮し、基準津波による漂流物の移動量を算出し、調査範囲を設定する。

前項「b. 敷地及び敷地周辺に來襲する津波の特性の把握」における基準津波の特徴を踏まえ、漂流物の抽出における津波としては、基準津波の策定で考慮した津波のうち、発電所へ向かう流速が最も大きいと考えられる基準津波1で代表させる。日本海東縁部に想定される地震による津波である基準津波1について、図4.2.1.1-7に示す計13の地点において、水位、流向、流速の時系列データを抽出した。なお、日本海東縁部に想定される地震による津波は、添付資料1図1に示すとおり、地震発生後、約110分程度から水位が上昇し始め、190分程度で最大水位を示し、230分以降は収束傾向（水位1m以下）となることから、100分から260分の範囲を検討対象とした。

津波の流向が発電所へ向かっている時に、漂流物が発電所に接近すると考え、流向が発電所へ向かっている時(地点1~11:南方向, 地点12:南西方向, 地点13:西方向)の最大流速と継続時間より、漂流物の移動量を算出する。

漂流物の移動量の算出に当たっては、発電所へ向かう流向が継続している間にも流速は刻々と変化しているが、保守的に最大流速が継続しているものとして、最大流速と継続時間の積によって移動量を算出する。

また、安全側の想定として引き波による反対方向の流れを考慮せず、寄せ波の2波分が最大流速で一定方向に流れるものとして評価を行った。

なお、評価においては、その他の基準津波に比べ、基準津波1の流速が比較的速く、また港湾外においては、防波堤有無による有意な影響が見られないこと及び3km, 5km地点(地点4~9)においては、仮想的な浮遊物の軌跡解析の結果からも移動量が小さい傾向が確認されたことから、基準津波1における1km圏内の地点1~3, 周辺漁港等を考慮した地点10~13を抽出し、そのうち発電所方向に向かう流速が最大となる地点1及び地点13を評価対象とした。

基準津波1における水位、流向、流速を図4.2.1.2-1に示す。

$$\text{移動量} = \text{継続時間} \times 2 \times \text{最大流速}$$

以上の条件において、各抽出地点の漂流物の移動量を評価した。評価の結果、抽出地点(地点1)における移動量900mが最大となった(図4.2.1.2-2)。以上により漂流物の移動量が900mとなるが、安全側に半径5kmの範囲を漂流物調査の範囲として設定する。

図 4.2.1.2-2(1)

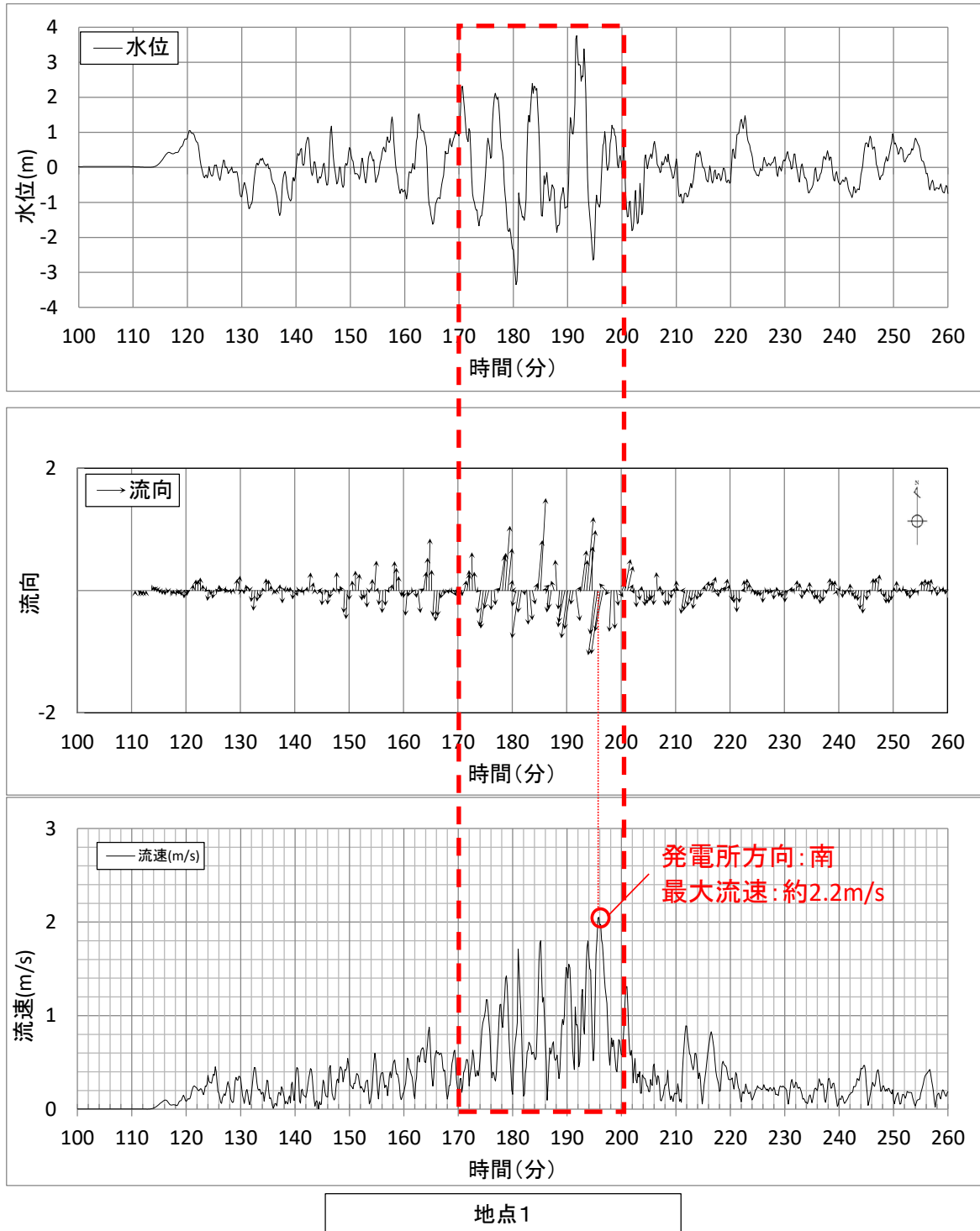
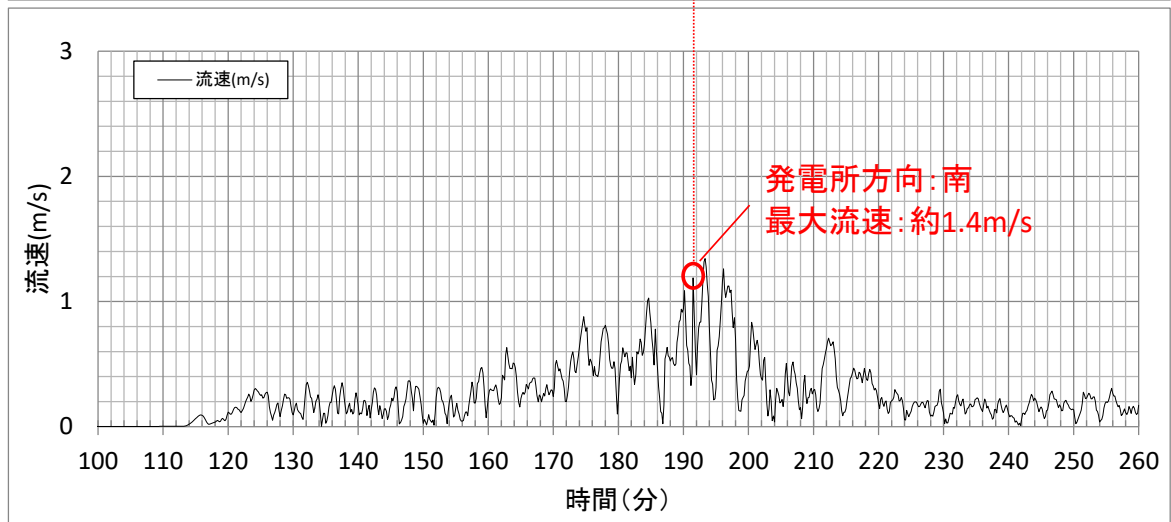
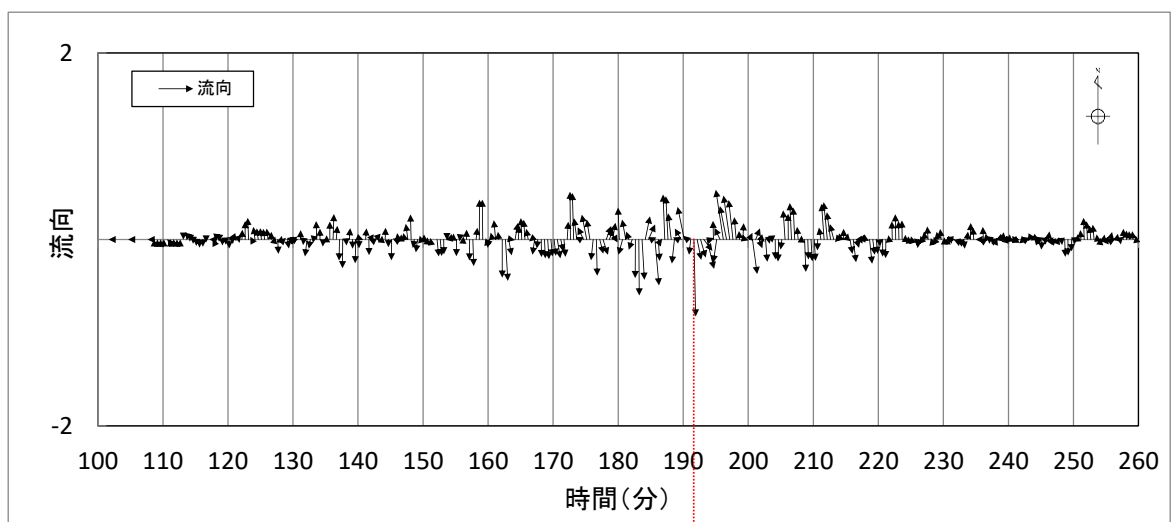
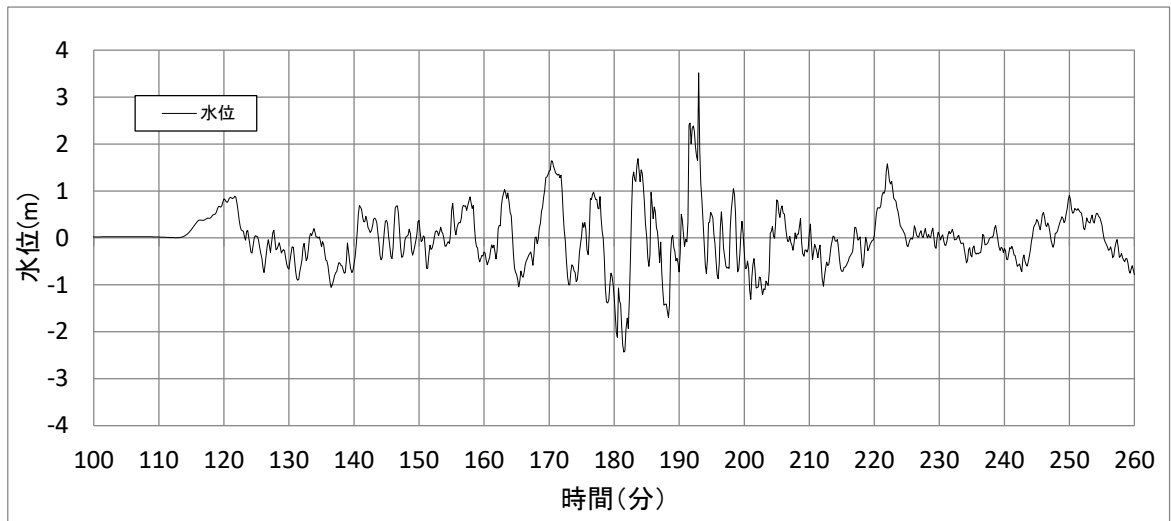
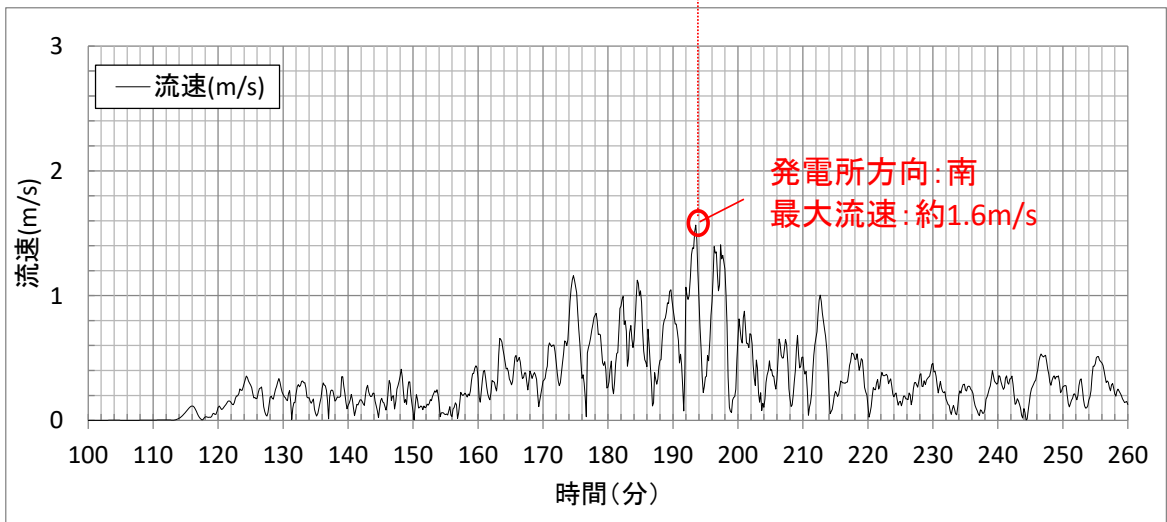
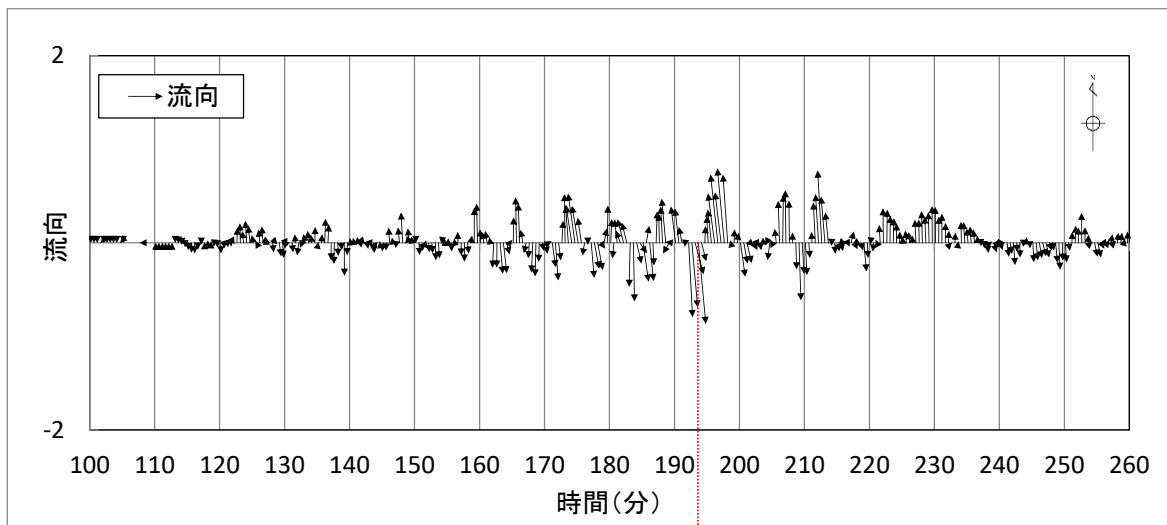
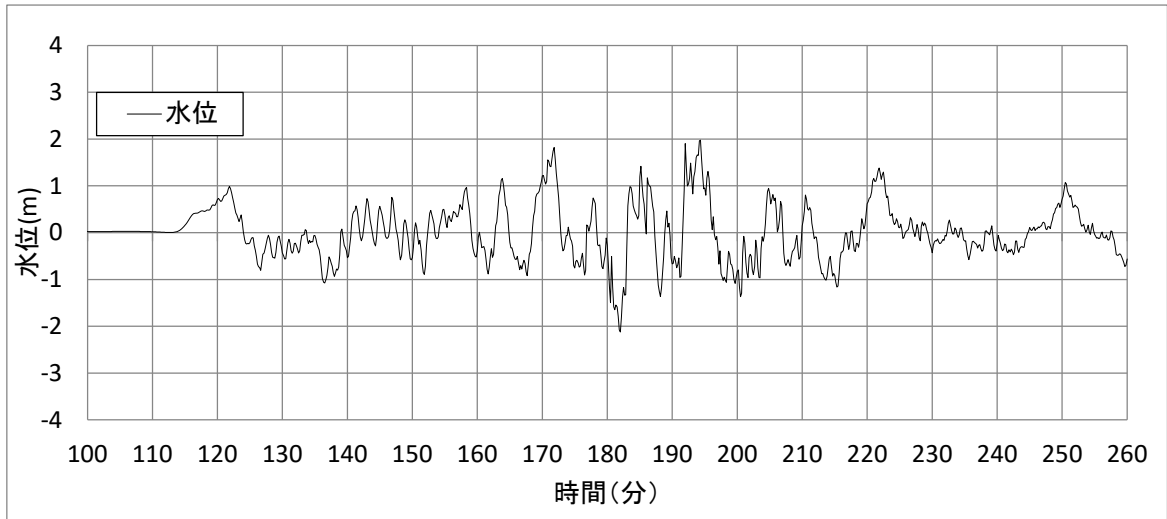


図 4.2.1.2-1(1) 抽出地点 1 における水位，流向及び流速（基準津波 1）



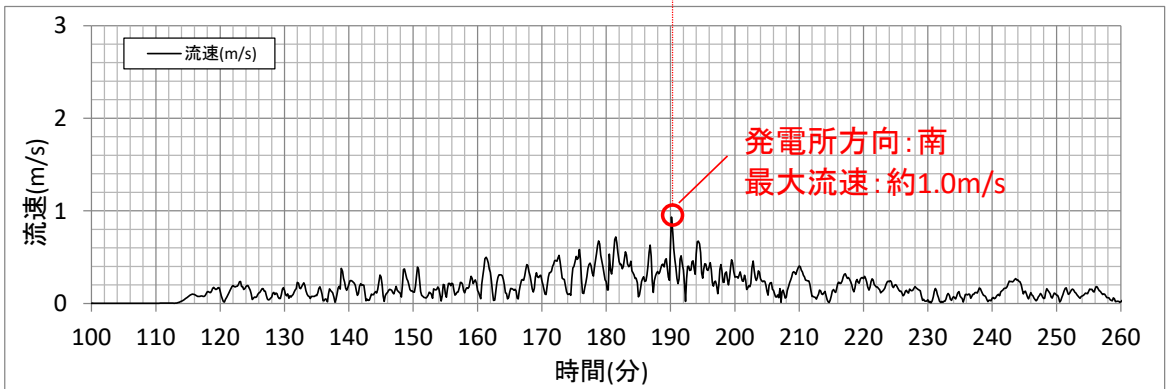
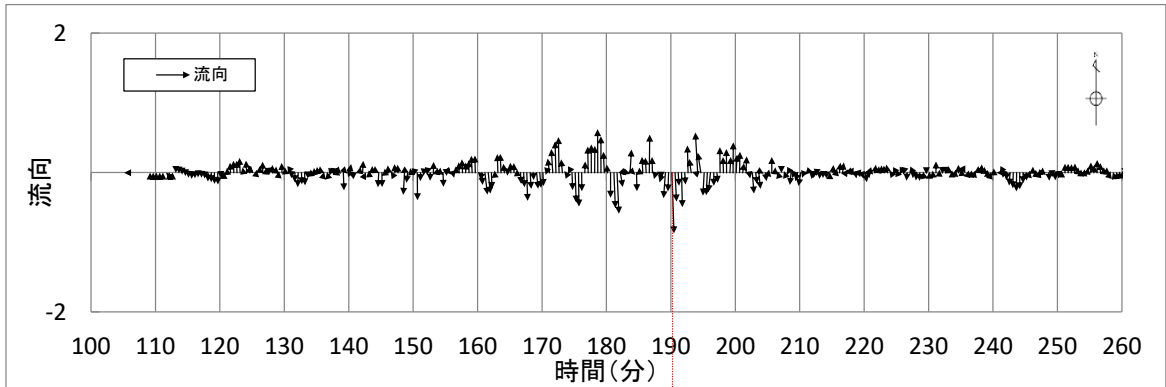
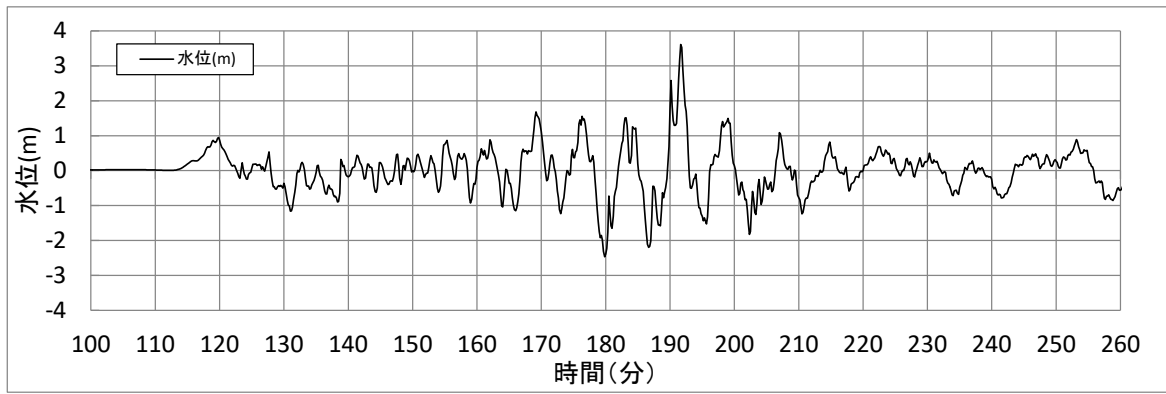
地点2

図 4.2.1.2-1(2) 抽出地点 2 における水位，流向及び流速（基準津波 1）



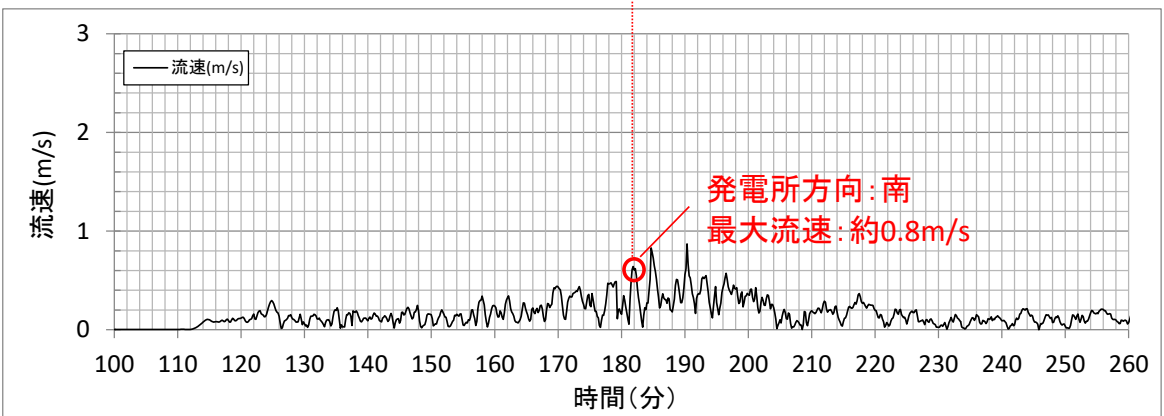
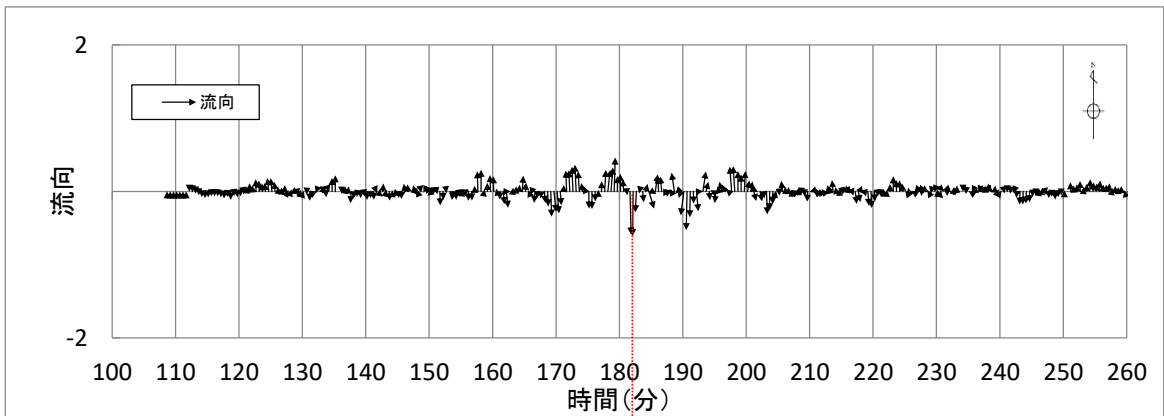
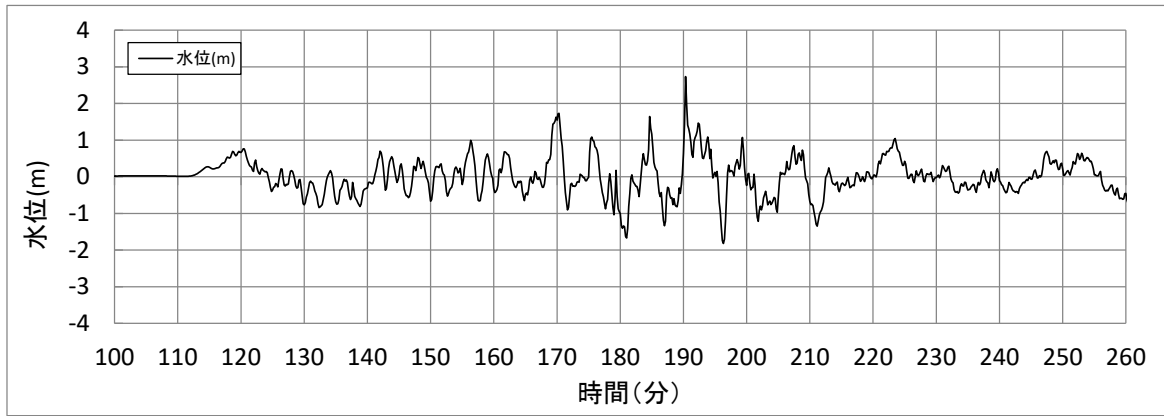
地点3

図 4.2.1.2-1(3) 抽出地点3における水位，流向及び流速（基準津波1）



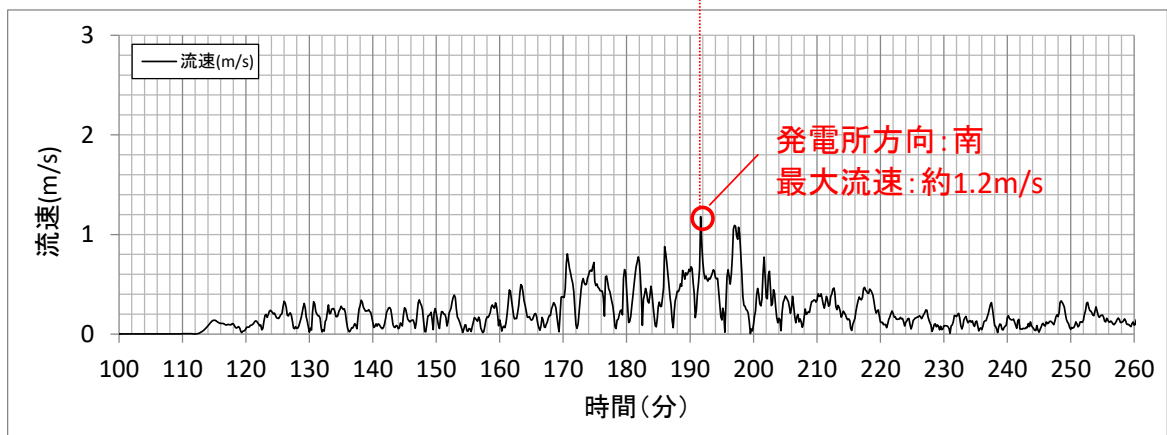
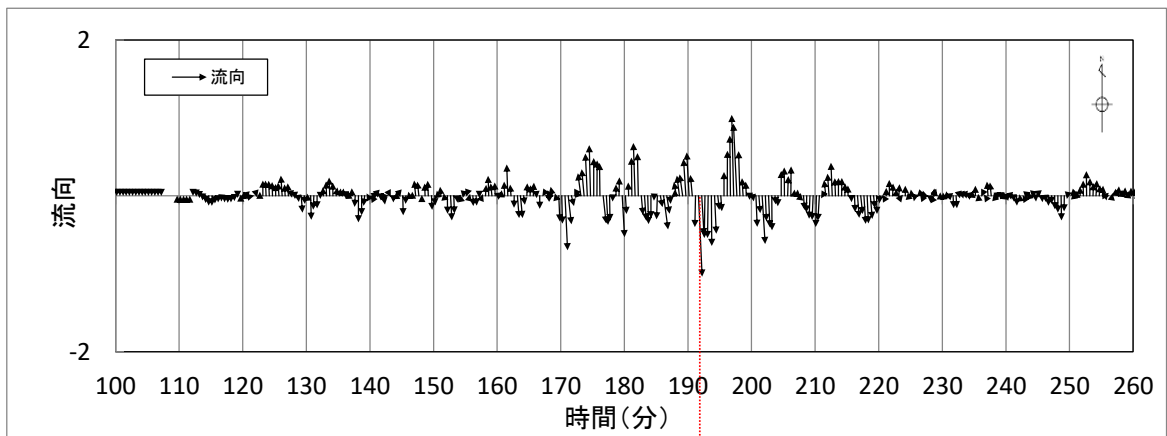
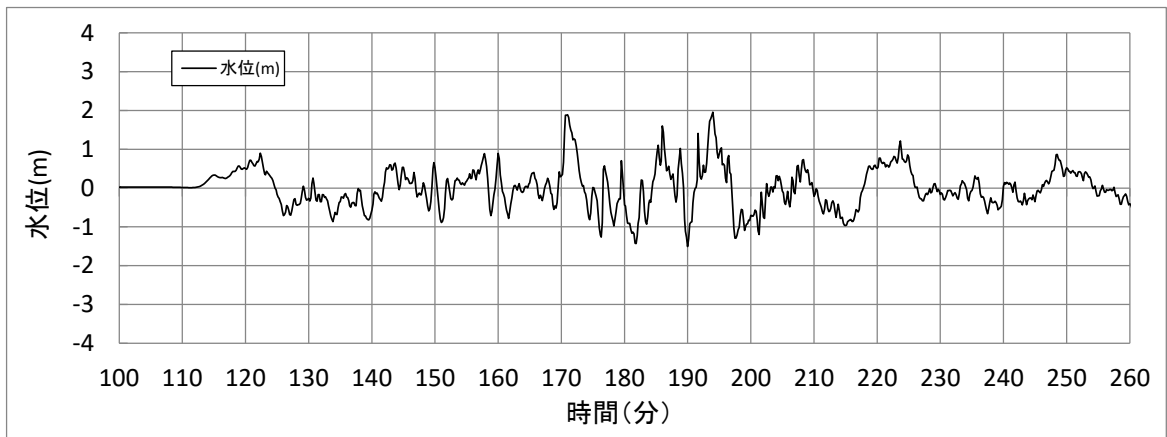
地点4

図 4.2.1.2-1(4) 抽出地点4における水位，流向及び流速（基準津波1）



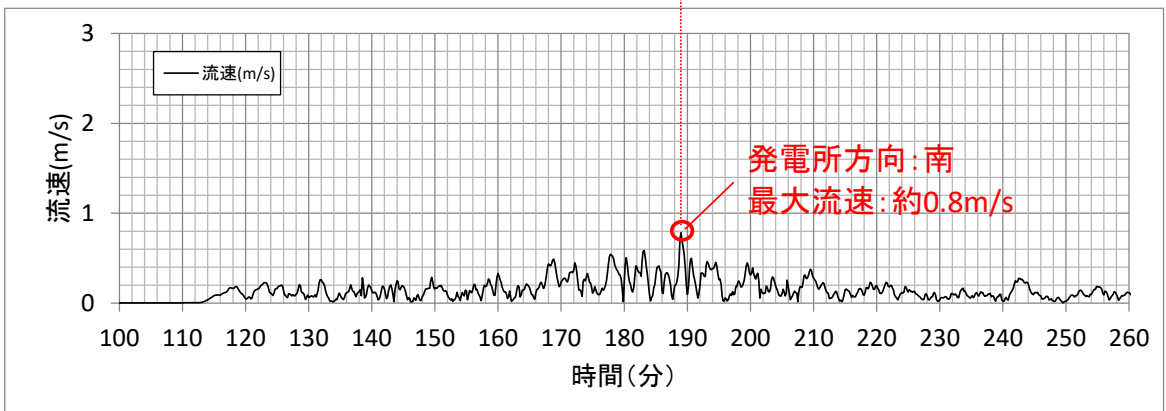
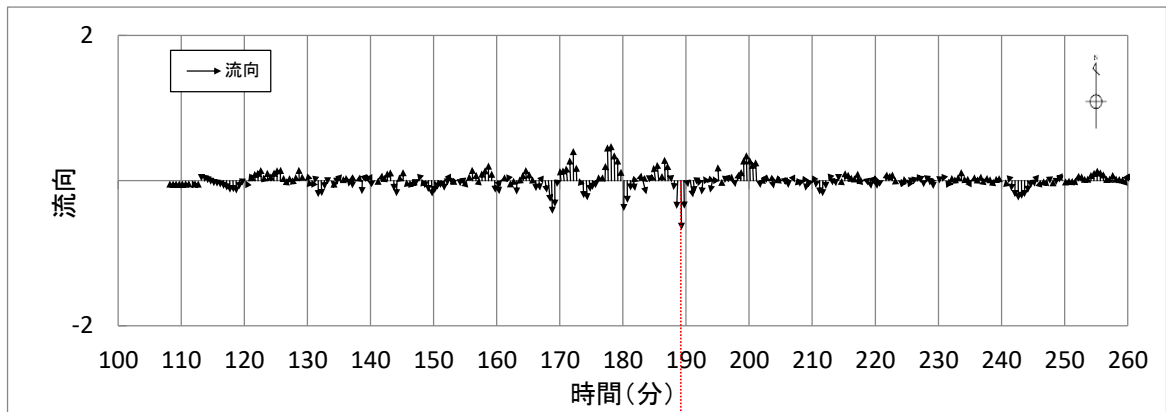
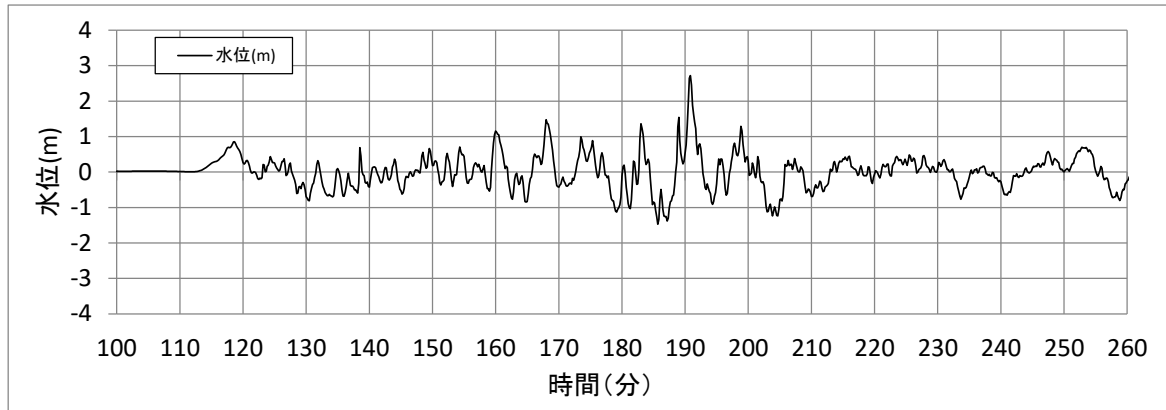
地点5

図 4.2.1.2-1(5) 抽出地点5における水位, 流向及び流速 (基準津波1)



地点6

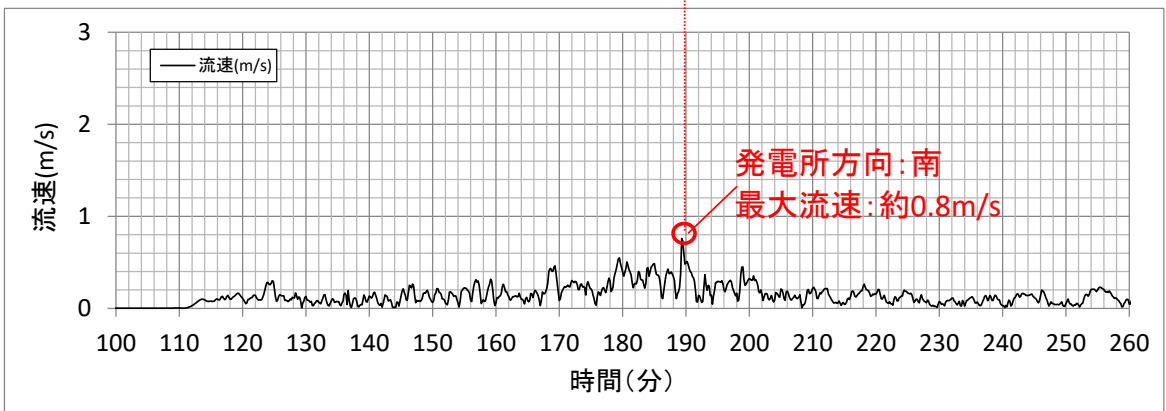
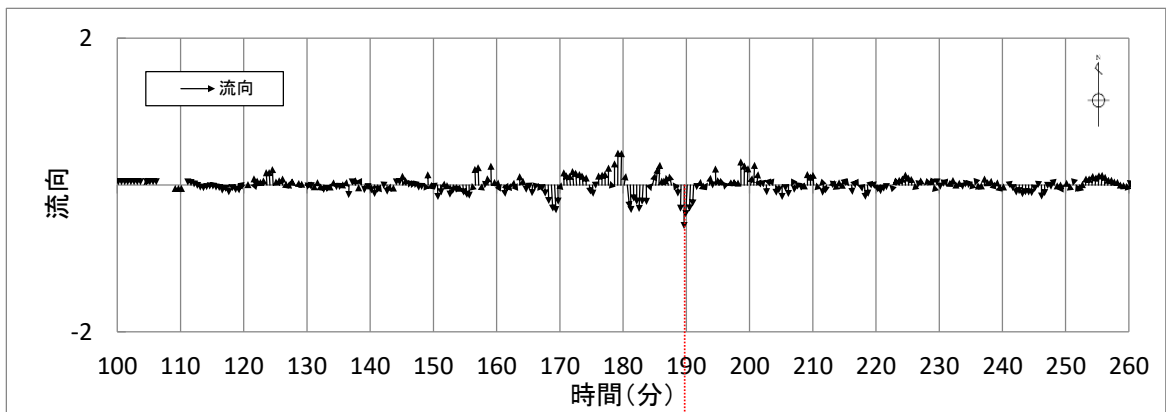
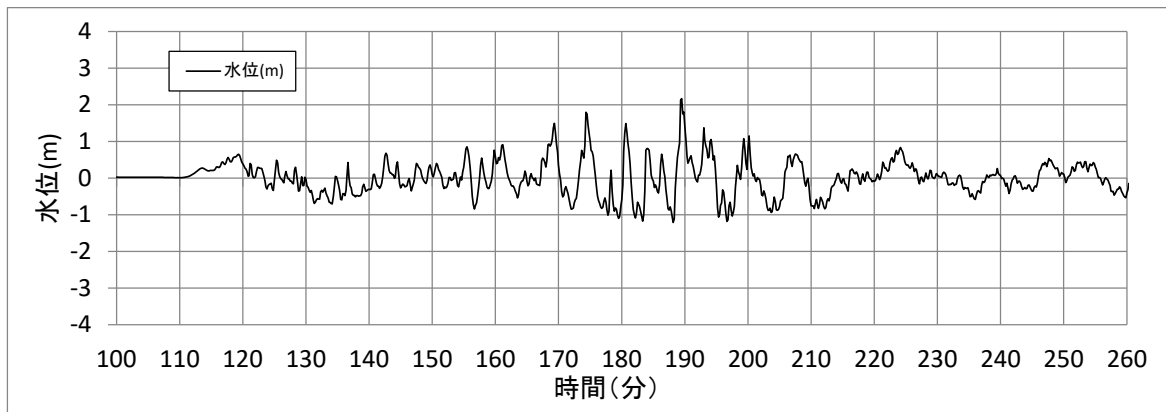
図 4.2.1.2-1(6) 抽出地点6における水位, 流向及び流速 (基準津波1)



地点7

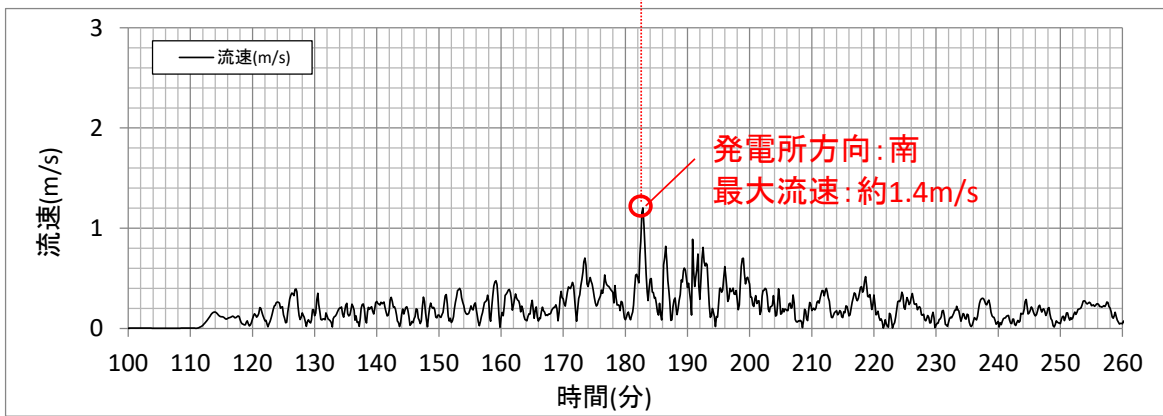
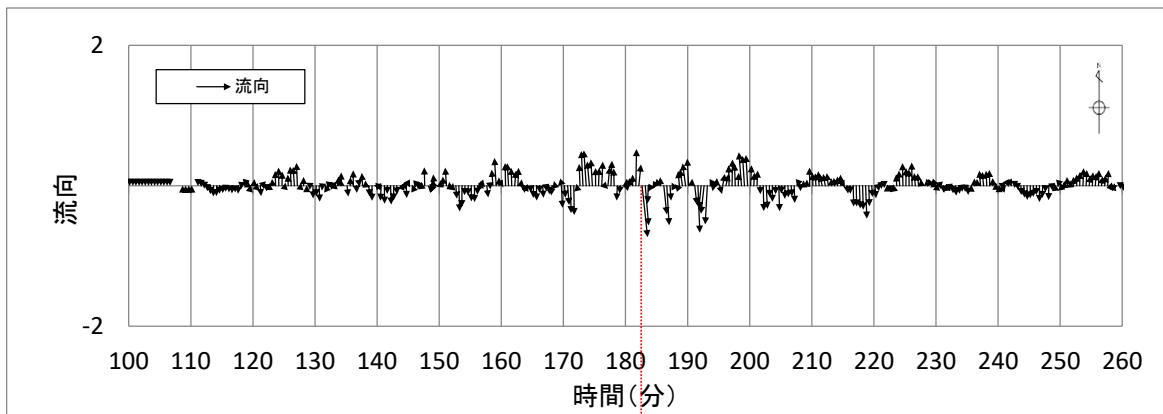
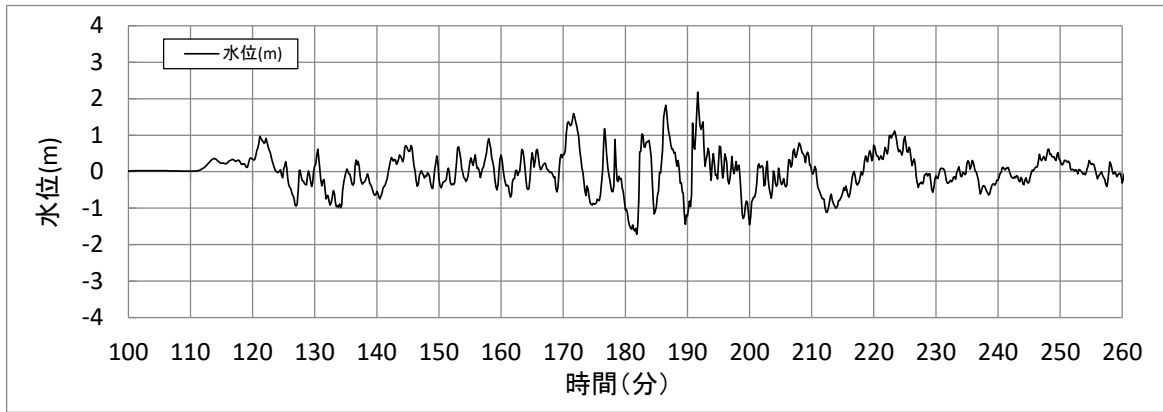
図 4.2.1.2-1(7) 抽出地点7における水位，流向及び流速（基準津波1）





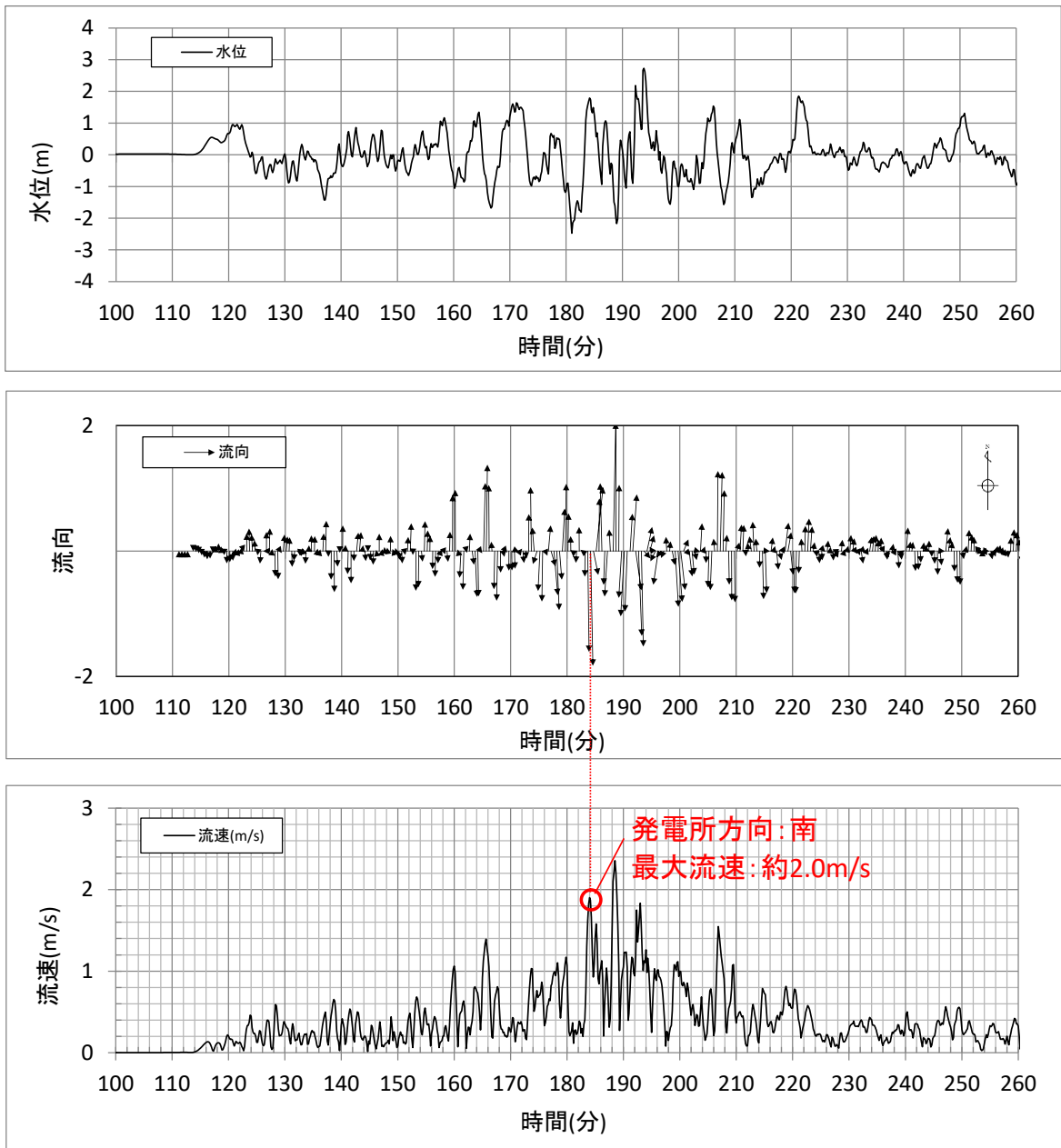
地点8

図 4.2.1.2-1(8) 抽出地点8における水位, 流向及び流速 (基準津波1)



地点9

図 4.2.1.2-1(9) 抽出地点9における水位, 流向及び流速 (基準津波1)



地点10

図 4. 2. 1. 2-1 (10) 抽出地点 10 における水位，流向及び流速（基準津波 1）

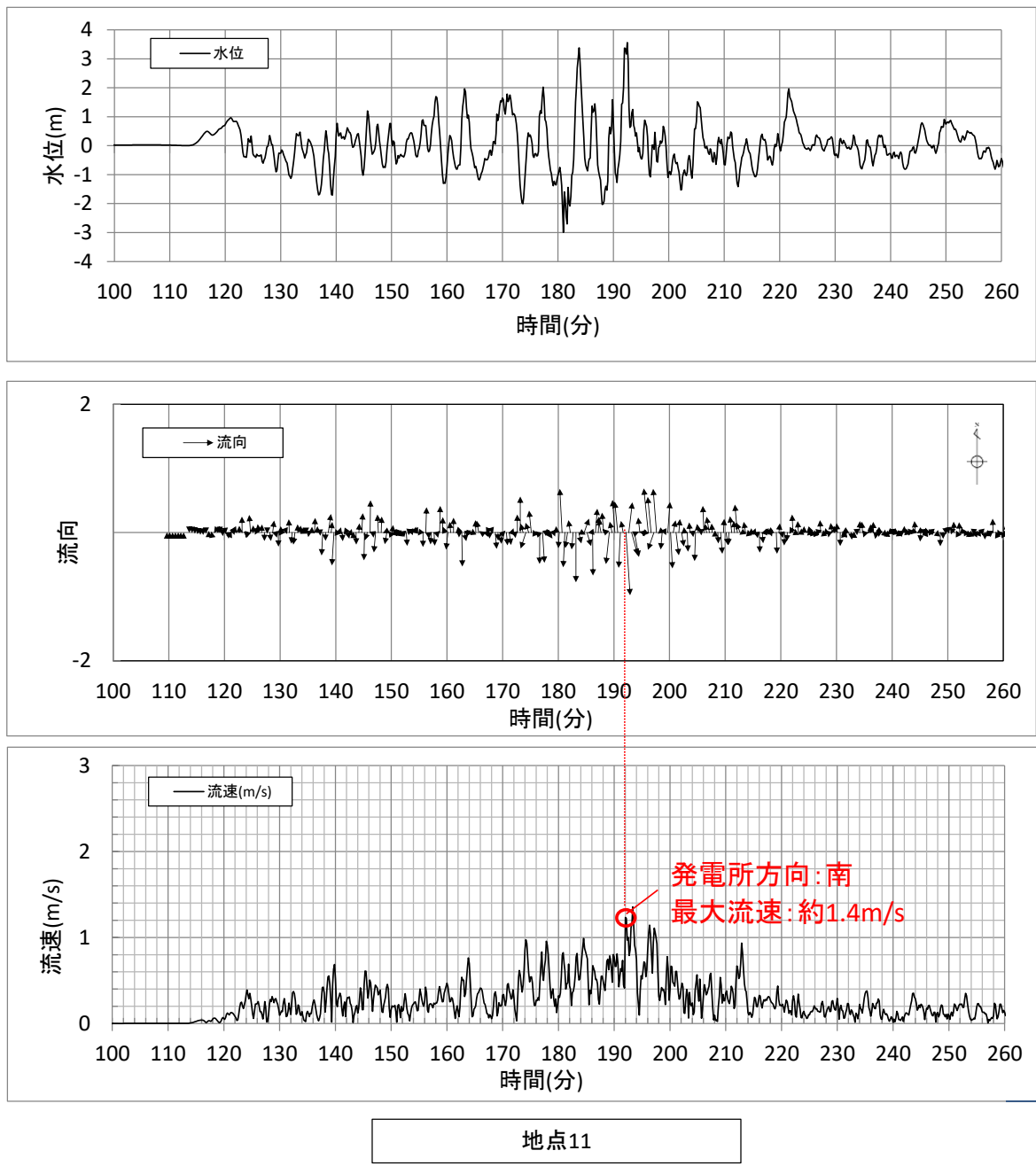


図 4. 2. 1. 2-1 (11) 抽出地点 11 における水位，流向及び流速（基準津波 1）

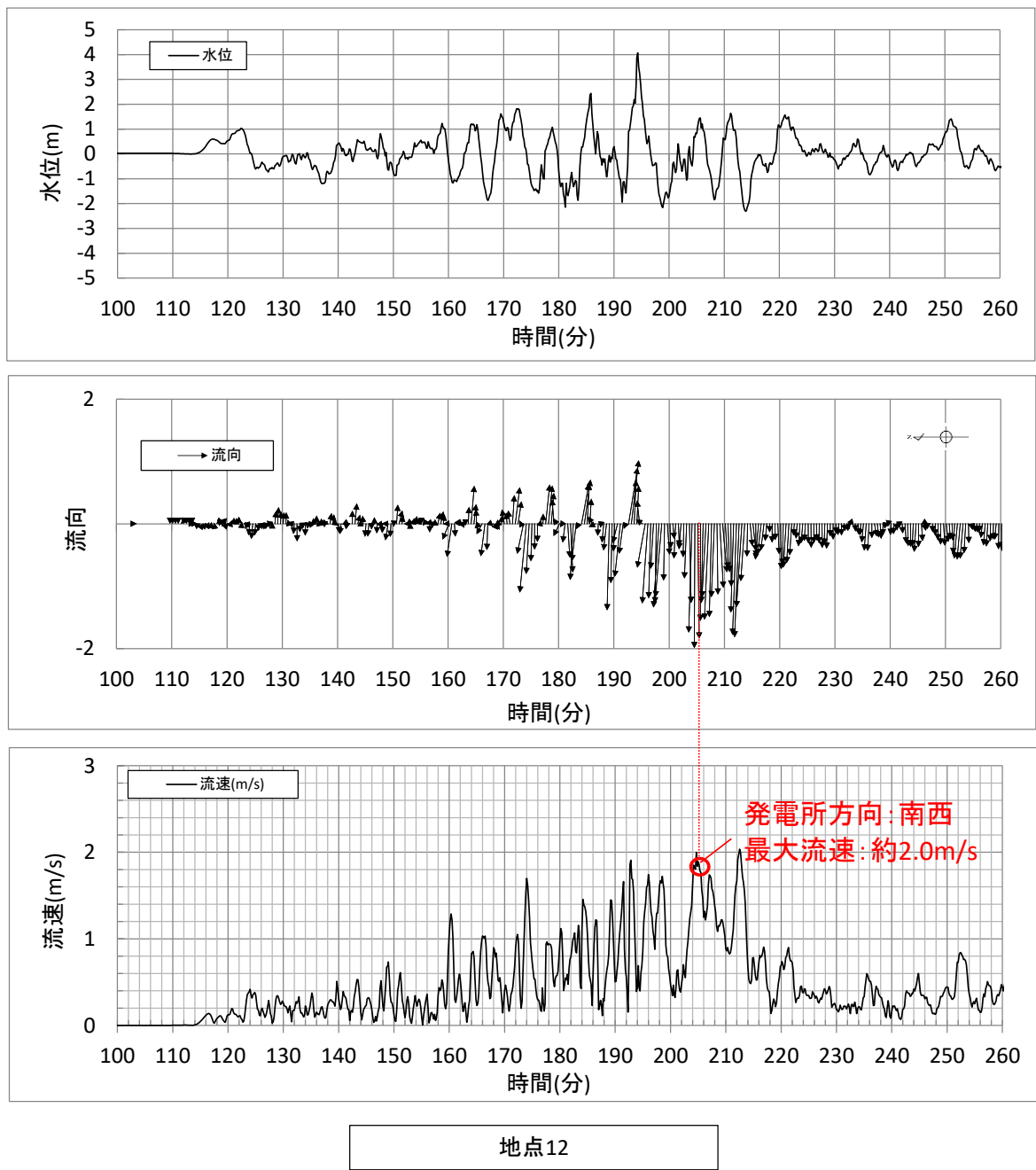


図 4.2.1.2-1 (12) 抽出地点 12 における水位，流向及び流速（基準津波 1）

図 4. 2. 1. 2-2(2)

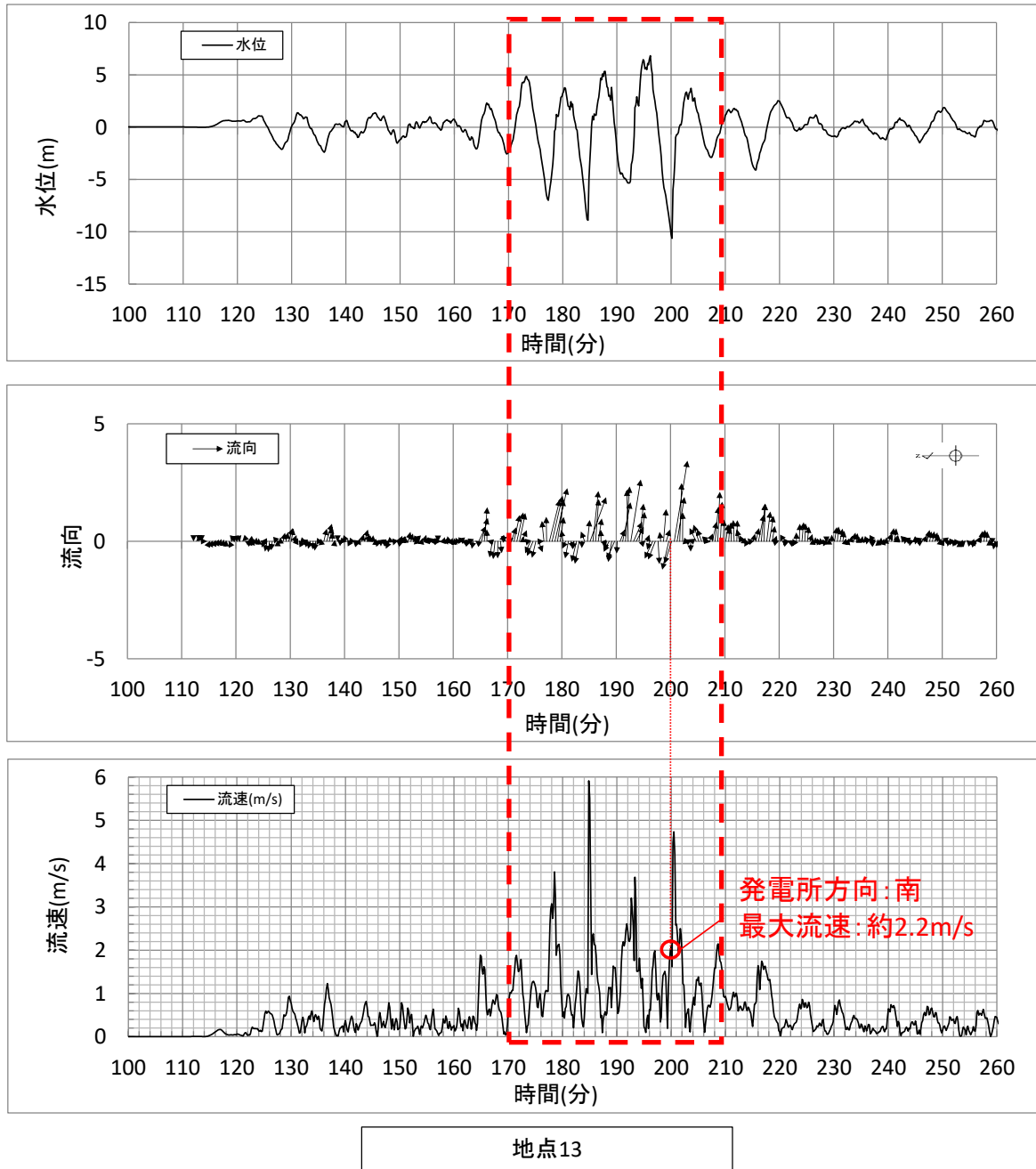
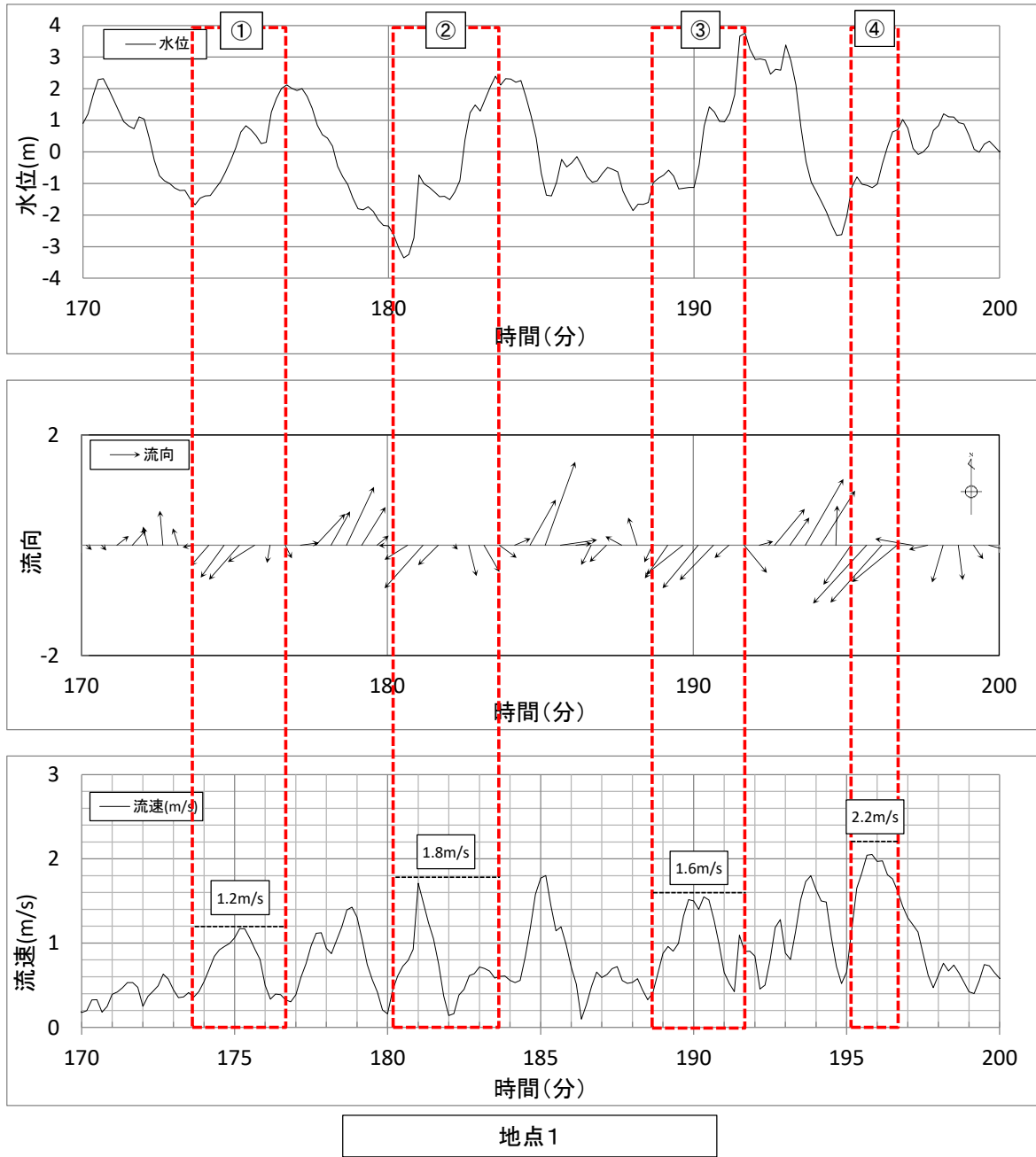


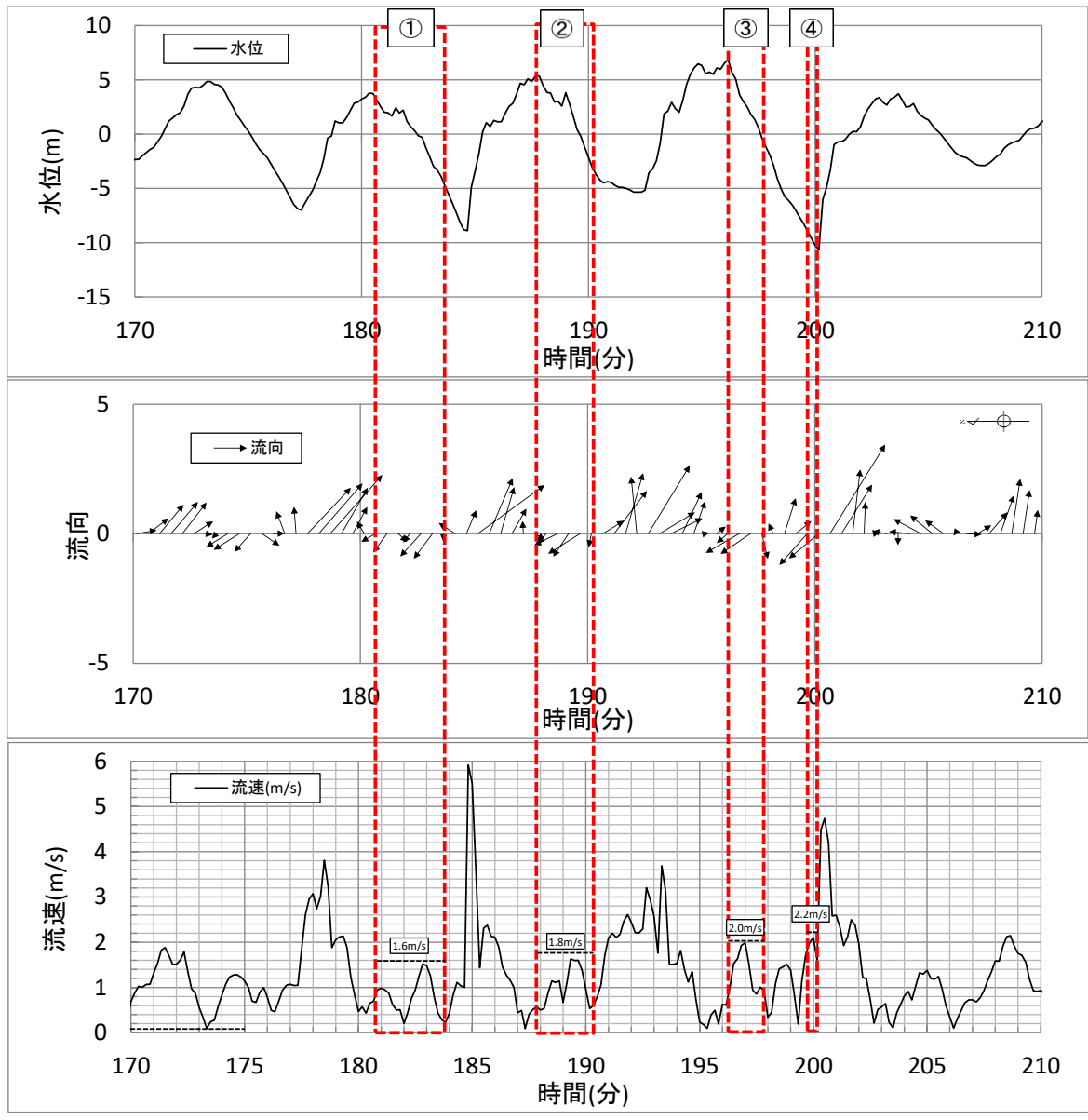
図 4. 2. 1. 2-1(13) 抽出地点 13 における水位，流向及び流速（基準津波 1）



地点 1	①	②	③	④
継続時間 (s)	185	222	193	98
流速 (m/s)	1.2	1.8	1.6	2.2
移動量 (m)	222	400	309	216

注：②における継続時間を保守的に4分（240秒）とし、移動量を約450mと算定

図 4.2.1.2-2(1) 基準津波による水の移動量(地点1)



地点13

地点 13	①	②	③	④
継続時間 (s)	181	150	97	31
流速 (m/s)	1.6	1.8	2.0	2.2
移動量 (m)	290	270	194	69

注：①における継続時間を保守的に 200 秒とし，移動量を約 320m と算定

図 4.2.1.2-2(2) 基準津波による水の移動量(地点 13)



#### 4.2.1.3 漂流物となる可能性のある施設・設備の抽出

設定した漂流物調査範囲を、発電所構内と構外、また海域と陸域に分類し、漂流物となる可能性のある施設・設備を抽出した。各分類における調査対象、調査方法及び調査実施期間を表 4.2.1.3-1 に、調査範囲を図 4.2.1.3-1(1)及び図 4.2.1.3-1(2)に示す。

調査結果を踏まえ、図 4.2.1.3-2 に示す漂流物の選定・影響確認フローに基づき、取水性への影響を評価した。

なお、漂流物の影響については、東北太平洋沖地震に伴う津波の被害実績\*も踏まえ評価した。

注記\*：国土交通省 国土技術政策総合研究所 国土技術政策総合研究所資料第 674 号 独立行政法人 建築研究所 建築研究資料「平成 23 年（2011 年）東北地方太平洋沖地震被害調査報告」

表 4.2.1.3-1 漂流物の調査方法

調査範囲		調査対象	調査方法	調査実施期間①	調査実施期間②
発電所構内・構外	海域・陸域				
発電所構内	海域	船舶等	資料調査	H25.1.25～H25.2.28 H28.4.20～H28.5.13	H31.3.27～ H31.4.12
			聞き取り調査	H25.1.25～H25.2.28 H28.4.20～H28.5.13	
	陸域	人工構造物 車両等	聞き取り調査	H24.8.3～H24.8.24	H31.3.8
			現場調査	H24.8.3～H24.8.24 H26.9.8～H26.10.16	
発電所構外*	海域	船舶等	資料調査	H24.8.3～H24.8.24 H26.9.8～H26.10.16	H31.3.28
			聞き取り調査	H24.8.3～H24.8.24 H26.9.8～H26.10.16	H31.3.22～ H31.3.28, R2.8.6～ R2.8.11 R2.9.8～ R2.9.10 R3.1.7
			現場調査	H24.8.3～H24.8.24 H26.9.8～H26.10.16	R 元.5.10
	陸域	人工構造物 車両等	聞き取り調査	—	H31.3.22, ～H31.3.27
			現場調査	H24.8.3～H24.8.24 H26.9.8～H26.10.16	H31.3.22～ H31.3.27, R 元.5.10

注記\*：発電所構外については、半径 5km までの調査を実施

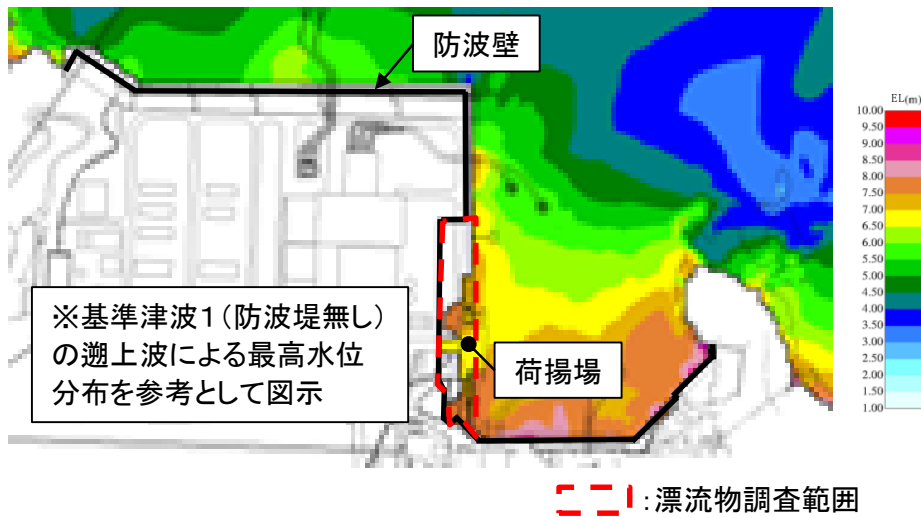
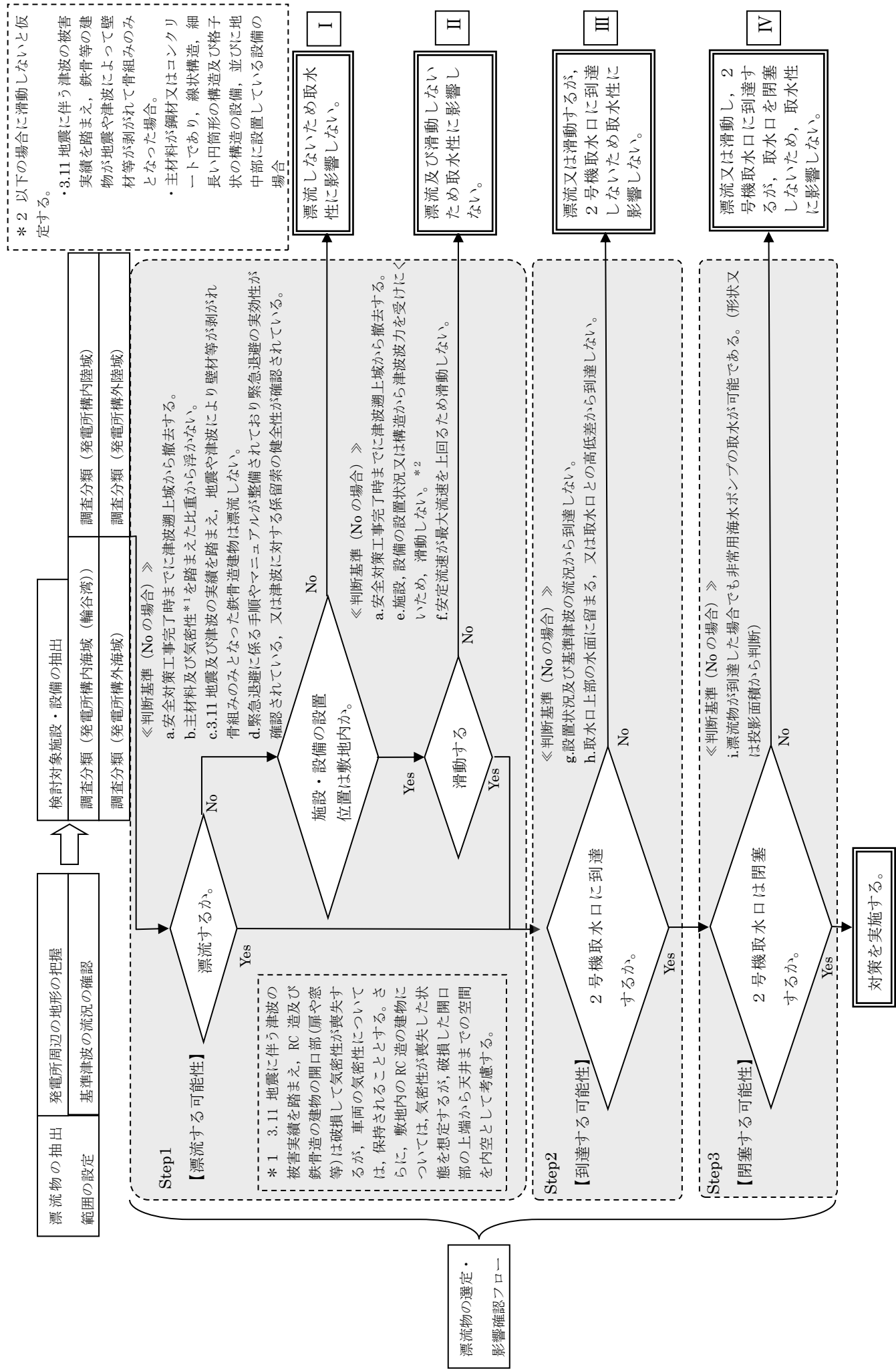


図 4. 2. 1. 3-1(1) 漂流物調査範囲 (発電所構内陸域)



図 4. 2. 1. 3-1(2) 漂流物調査範囲 (発電所構外)



漂流物の抽出範囲の設定	発電所周辺の地形の把握	検査対象施設・設備の抽出
基準津波の流況の確認	調査分類 (発電所構内海城 (輪谷湾))	調査分類 (発電所構内陸域)
	調査分類 (発電所構外海城)	調査分類 (発電所構外陸域)

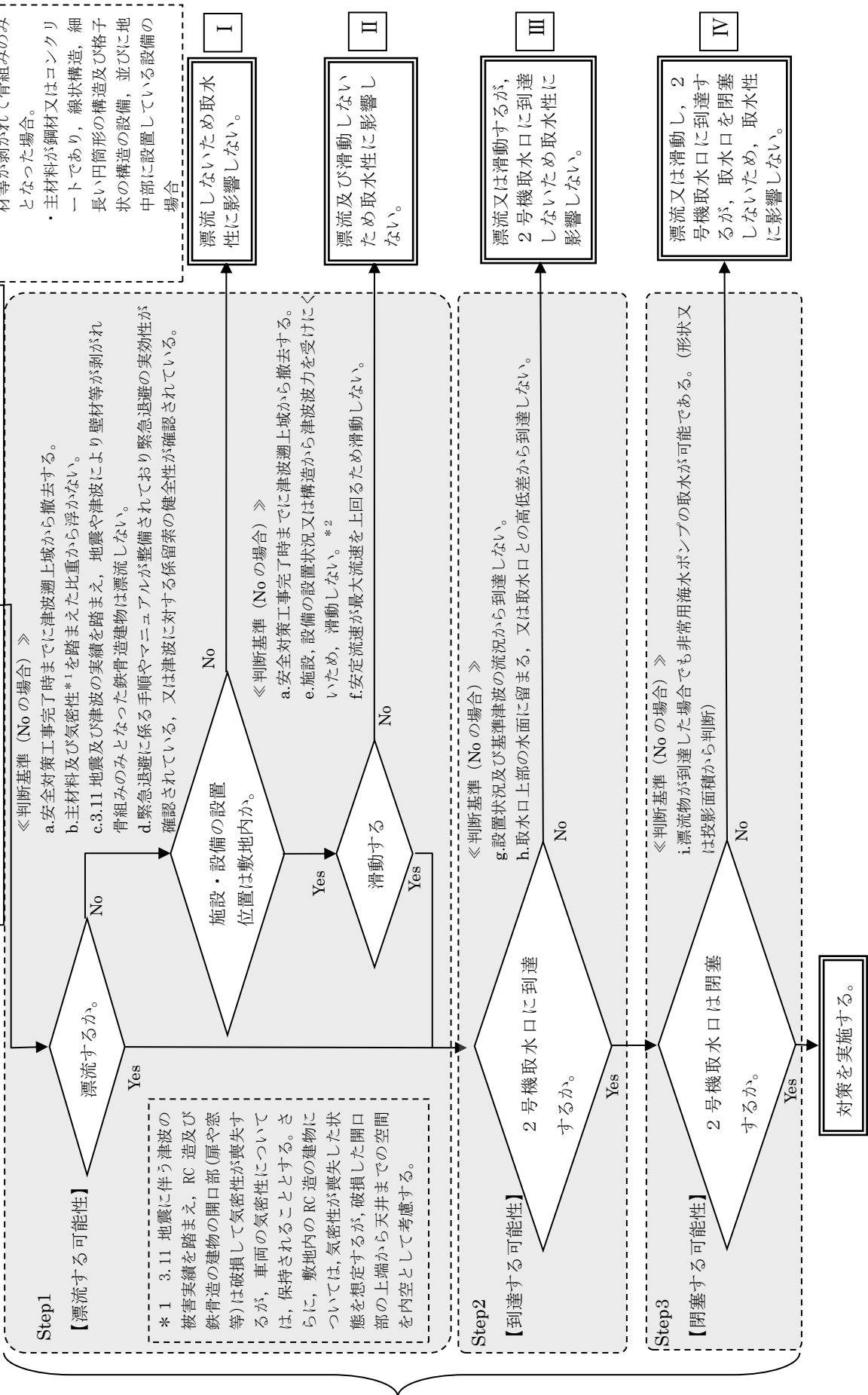


図 4.2.1.3-2 漂流物の選定・影響確認フロー

#### 4.2.1.4 取水性に与える影響の評価

##### (1) 発電所構内における評価

###### a. 発電所構内海域（輪谷湾）における評価

発電所の構内（港湾内）にある港湾施設としては、2号機の取水口の西方約60mの位置に荷揚場がある。港湾周辺及び港湾内に定期的に来航する船舶としては、燃料等輸送船（総トン数約5,000トン）が年に数度来航し、荷揚場に停泊する。また、温排水影響調査、環境試料採取等のための作業船（総トン数1トン未満～約10トン）が港湾の周辺及び港湾内に定期的に来航し、年に5回程度、港湾内で漁船が操業する。

これらの他に、設備、資機材等の搬出入のための貨物船等が不定期に停泊し、また、発電所港湾の境界を形成する防波堤、護岸がある。なお、発電所の港湾内には海上設置物はない。

抽出された以上の船舶等に対して図4.2.1.3-2に示す漂流物の選定・影響フローに従って、漂流する可能性(Step1)、到達する可能性(Step2)及び閉塞する可能性(Step3)の検討を行い、取水性への影響を評価した。

なお、発電所港湾の境界を形成する防波堤、護岸については津波影響軽減施設として設計しているものではないため、地震や津波波力による損傷を想定すると、損傷した構成要素が滑動、転動により流される可能性は否定できず、2号機の取水口の通水性に影響を及ぼす可能性が考えられる。滑動する可能性を検討する上で用いる流速は、2号機取水口が港湾内に位置することを踏まえ、発電所近傍の最大流速とする(4.1参照)。また、評価にあたっては、「港湾の施設の技術上の基準・同解説（日本港湾協会、平成19年7月）」に準じて、イスバッシュ式を用いた。この式は米国の海岸工学研究センターが潮流による洗掘を防止するための捨石質量として示したものであり、水の流れに対するマウンド被覆材の安定質量を求めるものであることから、津波来襲時における対象物の滑動可能性評価に適用可能であると考えられる。イスバッシュ式の定数はマウンド被覆材が露出した状態に相当する0.86とする。イスバッシュ式をもとに、対象物が水の流れによって動かない最大流速（以下「安定流速」という。）を算出し、解析による流速が安定流速以下であることを確認する。

以上を踏まえ、発電所構内海域（輪谷湾）における評価について、以下の項目毎に、評価結果を示す。

- ①燃料等輸送船
- ②作業船
- ③貨物船等
- ④漁船
- ⑤防波堤
- ⑥護岸

①燃料等輸送船

発電所敷地内の港湾施設として荷揚場があり、燃料等輸送船が停泊する。燃料等輸送船の主な輸送工程を図 4.2.1.4-1 に示す。

津波注意報，津波警報及び大津波警報（以下「津波警報等」という。）発令時には，原則，緊急退避（離岸）することとしており，東日本大震災以降に，図 4.2.1.4-2 に示すフローを取り込んだ緊急時対応マニュアルを整備している。

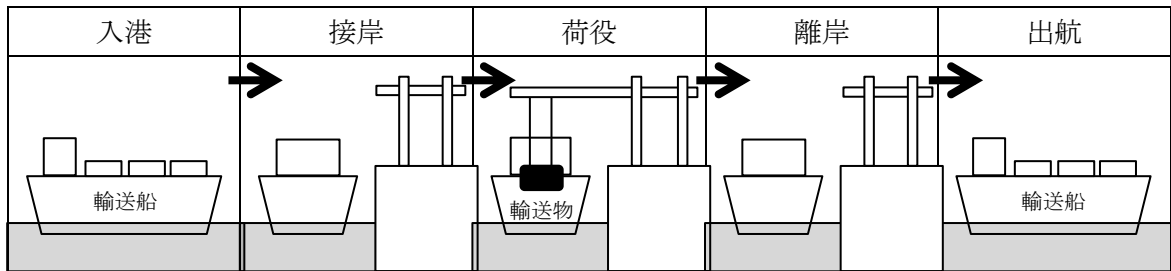


図 4.2.1.4-1 主な輸送工程

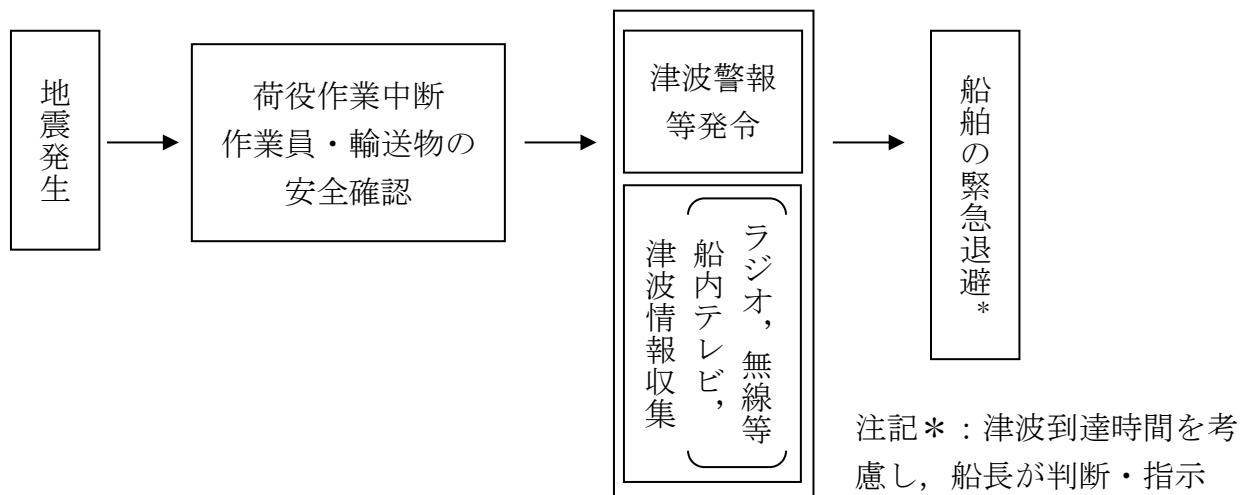
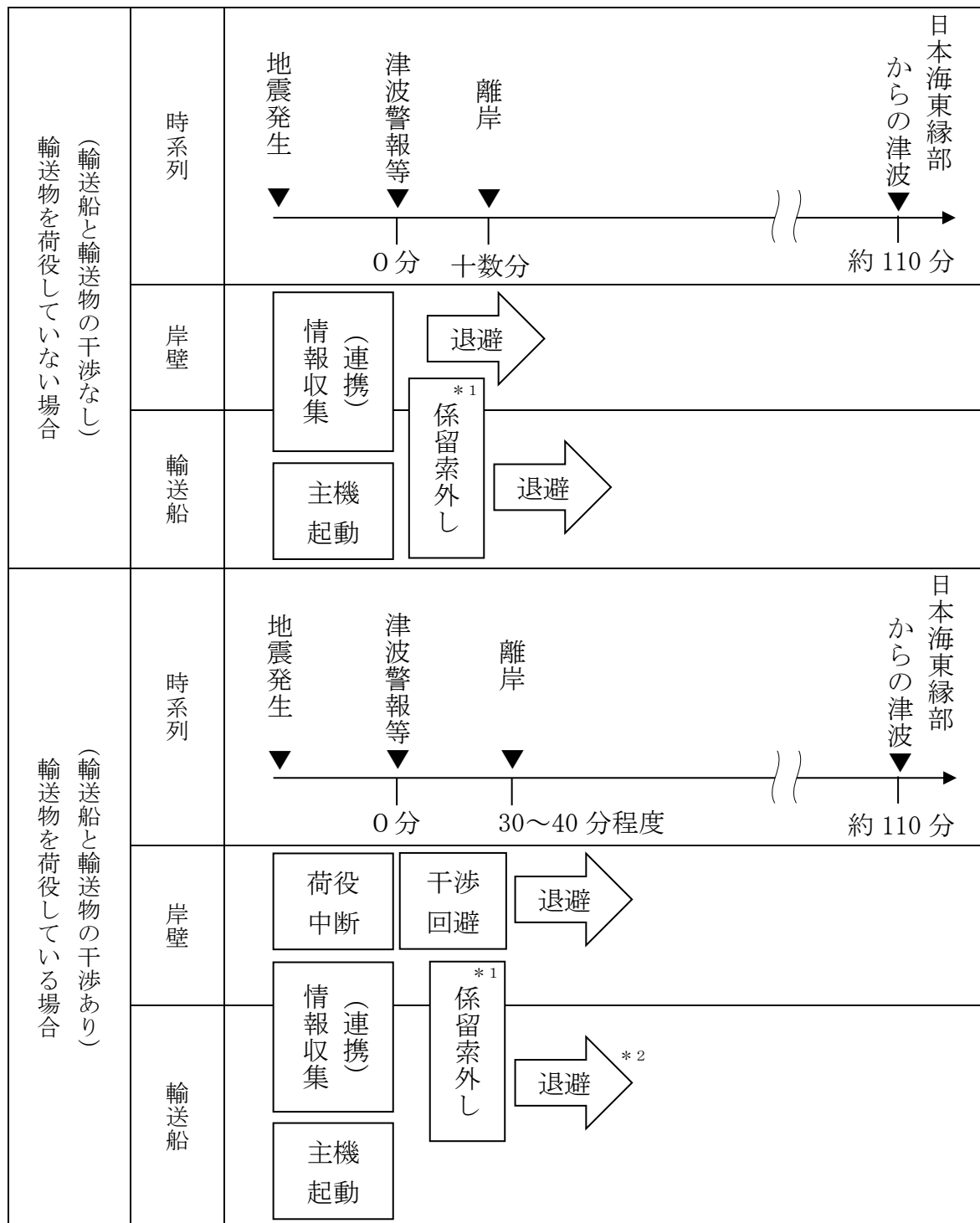


図 4.2.1.4-2 緊急退避フロー図（例）

このマニュアルに沿って実施した訓練実績では，輸送船と輸送物の干渉がある「荷役」工程において津波警報が発令した場合でも，警報発令後の30分程度で退避が可能であることを確認しており，日本海東縁部に想定される地震による津波に対しては，緊急退避が可能である。

以上を踏まえ，津波の到達と緊急退避に要する時間との関係を示すと図 4.2.1.4-3 のとおりとなる。



注記\*1：平成24年の訓練実績では10分程度。

\*2：平成24年の訓練実績では大津波警報発令から50分程度で2.5km沖合（水深60m以上：船会社が定める安全な海域として設定する水深）の海域まで退避しており，日本海東縁部に想定される地震による津波来襲（約110分）までに退避可能。

図4.2.1.4-3 津波の到達と燃料等輸送船の緊急退避に要する時間との関係

図 4.2.1.4-3 より、燃料等輸送船は、島根原子力発電所に来襲が想定される津波のうち、時間的な余裕がない海域活断層から想定される地震による津波に対して、緊急退避ができない可能性がある。しかしながら、この場合も以下の理由から輸送船は航行不能となることはなく、漂流物になることはないと考えられる。

- ・輸送船は荷揚場に係留されている。
- ・津波高さと喫水高さの関係から、輸送船は荷揚場を越えない。
- ・荷揚場に接触しても防げん材を有しており、かつ通達（海査第 520 号：照射済核燃料等運搬船の取扱いについて）に基づく二重船殻構造等十分な船体強度を有する。

以上の評価に関わる津波に対する係留索の耐力評価を 4.3 に、荷揚場への乗り上げ及び着底に伴う座礁及び転覆の可能性に関わる喫水と津波高さとの関係を 4.4 に示す。

以上より、燃料等輸送船は、非常用海水冷却系に必要な 2 号機の取水口及び取水管の通水性及び津波防護施設に影響を及ぼさないと評価した。

なお、燃料等輸送船の緊急退避は輸送事業者・船会社（以下「船会社」という。）と協働で行うことになるが、その運用における当社と船会社の関係を示すと図 4.2.1.4-4 のとおりとなる。すなわち、地震・津波が発生した場合には、速やかに作業を中断するとともに、船会社及び当社は地震・津波の情報を収集し、船会社が津波来襲までに時間的余裕があると判断した際には船会社からの輸送船緊急退避の決定連絡を受け、当社にて輸送船と輸送物の干渉回避や係留索取り外し等の陸側の必要な措置を実施し、また陸側作業員・輸送物の退避を決定するなど、両者で互いに連絡を取りながら協調して緊急退避を行う。ここで、電源喪失時にも荷揚場のクレーンを使用して上記の対応ができるように、同クレーンには非常用電源を用意している。

これら一連の対応を行うため、当社では、当社－船会社間の連絡体制を整備するとともに前述の緊急時対応マニュアルを定めており、船会社との間で互いのマニュアルを共有した上で、合同で緊急退避訓練を実施することにより、各々のマニュアルの実効性を確認している。

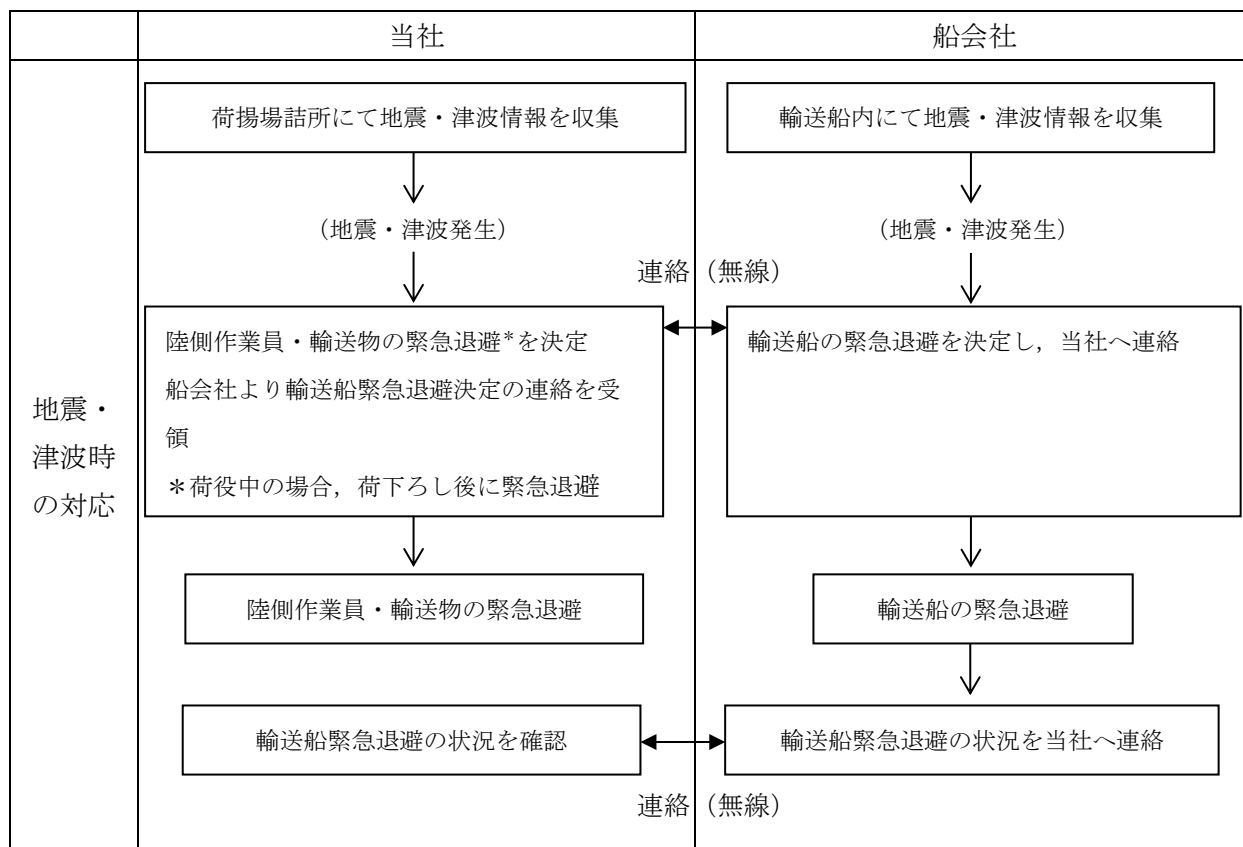


図 4.2.1.4-4 輸送船緊急退避時の当社と船会社の関係性

## ②作業船

港湾の周辺及び港湾内への船舶の来航を伴う作業のうち温排水影響調査、環境試料採取のため1トン未満～約10トンの作業船が港湾内外で作業を実施する。

これらの作業船については、津波警報等発令時には、原則、緊急退避するとともに、これを定めた緊急時対応マニュアルを整備し、緊急退避に係る対応を行うため、当社一協力会社及び関係機関との間で連絡体制を整備する。また、協力会社及び関係機関との間で互いのマニュアルを共有した上で、合同で緊急退避訓練を実施することにより、各々のマニュアルの実効性を確認する。

これにより、日本海東縁部に想定される地震による津波に対しては、緊急退避が可能である。一方、時間的な余裕がない海域活断層から想定される地震による津波に対しては、緊急退避ができない可能性があるため、その影響を評価する。

海域活断層から想定される地震による津波の取水口位置における入力津波高さ(引き波)はEL-4.3mである。取水口呑口の高さはEL-9.5mであり、十分に低く、作業船は取水口上部の水面に留まることから、取水口に到達せず、海水ポンプに必要な通水性が損なわれることはない。さらに、万一、防波堤に衝突する等により沈降した場合においても、以下に示す取水口呑口の断面寸法並びに非常用海水冷却系に必要な通水量及び作業船の寸法から、その接近により取水口が閉塞し、非常用海水冷却系に必要な取水口及び取水管の通水性に影響を及ぼさないと評価した。



一方、海域活断層から想定される地震による津波の施設護岸又は防波壁位置における入力津波高さはEL 4.2mであり、輪谷湾内の津波防護施設のEL 4.2m以下の部位に到達する可能性がある。

〈作業船の取水路通水性に与える影響に関わる諸元〉

○取水口呑口断面寸法(図 4.2.1.4-5)

- ・高さ：3.0m
- ・幅：17m

○非常用海水冷却系必要通水量

- ・通常時（循環水系）の5%未満

注：循環水系の定格流量約 3370m<sup>3</sup>/分に対して非常用海水冷却系の定格流量は約 150m<sup>3</sup>/分(ポンプ全台運転)

○作業船寸法(総トン数約 10 トンの作業船代表例)

- ・長さ：約 10m
- ・幅：約 4m
- ・喫水：約 1.5m
- ・水面下断面積：約 15m<sup>2</sup>（長手方向）

以上より、その他の作業船は非常用海水冷却系に必要な2号機の取水口及び取水管の通水性に影響を及ぼす漂流物とはならないものと評価する。

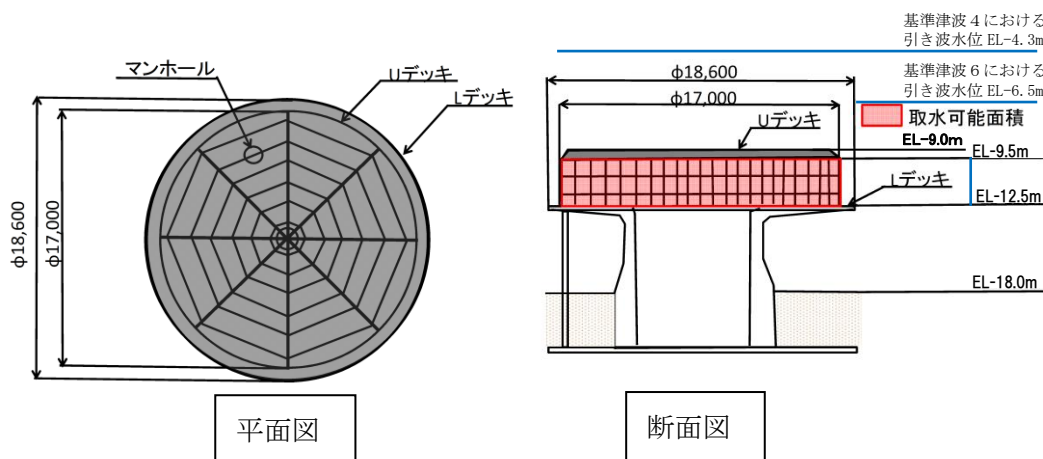


図 4.2.1.4-5 取水口呑口概要図

### ③貨物船等

定期的に来航する作業船のほか、設備、資機材等の搬出入のための貨物船等が不定期に停泊する。これらの貨物船等については、入港する前までに、津波警報等発令時には、原則、緊急退避する緊急時対応マニュアルを整備し、緊急退避の実効性を確認することにより、日本海東縁部に想定される地震による津波に対しては、緊急退避が可能である。時間的な余裕がない海域活断層から想定される地震による津波に対しては、入港する前

までに、津波時には漂流物とならない係留方法を策定し、係留することから、取水口及び取水管の通水性に影響を及ぼすことはない(津波時に漂流物とならない係留ができない貨物船等は用いないこととする)。

#### ④漁船

輪谷湾内では、図 4.2.1.4-9 に示す通り、年に 5 回程度、漁船 (4 隻、総トン数 0.4 ~0.7 トン) が操業する。大津波警報発令時には、「災害に強い漁業地域づくりガイドライン (水産庁 (平成 24 年 3 月))」において、沖合に退避すると記載されており、津波来襲まで時間的に余裕のある日本海東縁部に想定される地震による津波に対しては、沖合に退避すると考えられるが、漁船が航行不能となった場合には漂流物となり、輪谷湾に面する津波防護施設に到達する可能性がある。ただし、その場合においても、図 4.2.1.4-5 に示すとおり、日本海東縁部に想定される地震による津波の取水口位置における入力津波高さ (引き波) は EL-6.5m であり、取水口呑口の高さは EL-9.5m と十分に低く、漁船は取水口上部の水面に留まることから、取水口に到達せず、海水ポンプに必要な通水性が損なわれることはない。

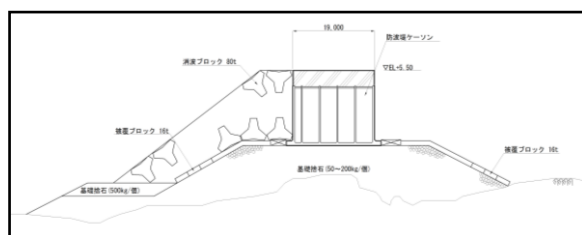
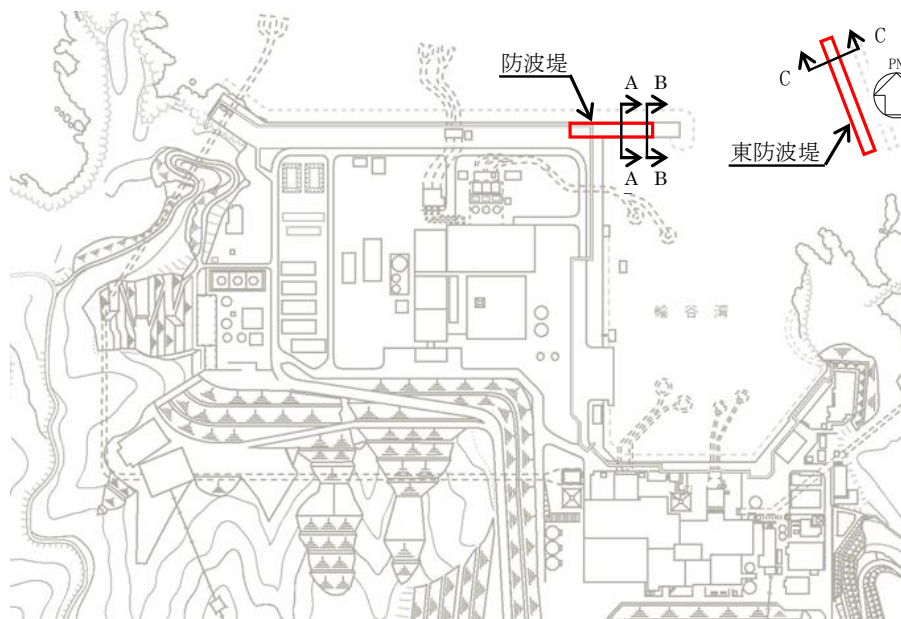
海域活断層から想定される地震による津波に対しては輪谷湾内で漂流物となり、輪谷湾に面する津波防護施設の EL 4.2m 以下の部分に到達する可能性がある。ただし、漂流した場合においても、図 4.2.1.4-5 に示すとおり、海域活断層から想定される地震による津波の取水口位置における入力津波高さ (引き波) は EL-4.3m であり、取水口呑口の高さは EL-9.5m と十分に低く、漁船は取水口上部の水面に留まることから、取水口に到達せず、海水ポンプに必要な通水性が損なわれることはない。

さらに、万一、防波堤に衝突する等により沈降した場合においても、図 4.2.1.4-5 に示す取水口呑口の断面寸法及び非常用海水冷却系に必要な通水量及び漁船の寸法から、その接近により取水口が閉塞し、非常用海水冷却系に必要な取水口及び取水管の通水性に影響を及ぼさないと評価した。

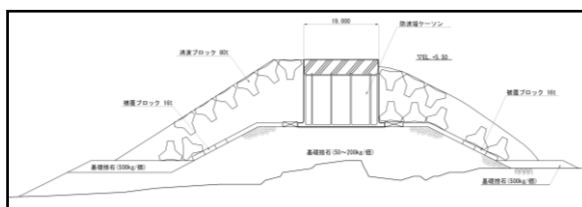
#### ⑤防波堤

防波堤の配置及び構造概要を図 4.2.1.4-6 に示す。

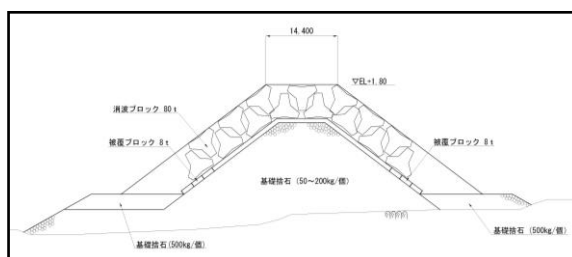
図に示されるとおり、防波堤と東防波堤から成り、ケーソン式混成堤と混成傾斜堤により構成されている。2号機の取水口との位置関係としては、取水口から最短約 340m の位置に防波堤 (ケーソン式混成堤) が配置されている。



防波堤 標準部 (A-A 断面)



防波堤 堤頭部 (B-B 断面)



東防波堤 標準部 (C-C 断面)

図 4.2.1.4-6 防波堤の配置及び構造概要

防波堤と2号機の取水口との間には最短で約340mの距離があるが、防波堤は津波影響軽減施設として設計しているものではないため、地震や津波波力、津波時の越流による洗掘により漂流・滑動する可能性について検討する。

漂流に対する評価として、図4.2.1.4-6に示す防波堤の主たる構成要素である防波堤ケーソン、消波ブロック、被覆ブロック及び基礎捨石は海水の比重より大きいことから、漂流して取水口に到達することはない。

また、損傷した状態で津波による流圧力を受けることにより、滑動する可能性が考えられるが、防波堤近傍の津波流速(3m/s)に対して安全側に発電所近傍の最大流速(10m/s)を用いて安定質量の評価を行うと、コンクリートの安定質量は約195t、石材の安定質量は188tと算定される。これに対し、防波堤ケーソンを除く消波ブロック、被覆ブロック及び基礎捨石は、安定質量を有しないことから、滑動すると評価する。

滑動すると評価した防波堤構成要素のうち、消波ブロック及び被覆ブロックについては、イスバッシュ式より安定流速がそれぞれ8.6m/s、5.8~6.5m/sと算出されており、安定流速を上回る取水口への連続的な流れが発生していないこと、防波堤から2号機取水口との間に距離があることから取水口に到達することはない。

なお、50kg~500kg程度の基礎捨石については、被覆ブロック等の下層に敷かれていること、2号機の取水口との間に距離があること、港湾内に沈んだ場合においても海底面から取水口呑口下端まで5.5mの高さがあることを考えると、津波により滑動、転動し、取水口に到達することはない。

以上より、防波堤は地震あるいは津波により損傷した場合においても、非常用海水冷却系に必要な2号機の取水口及び取水管の通水性に影響を及ぼすことはないものと評価する。

#### ⑥護岸

護岸の配置及び構造概要を図4.2.1.4-7に示す。

図に示されるとおり、護岸前面は消波ブロック、被覆石及び捨石により構成されている。

2号機の取水口との位置関係としては、取水口から最短約75mの位置に護岸が配置されている。

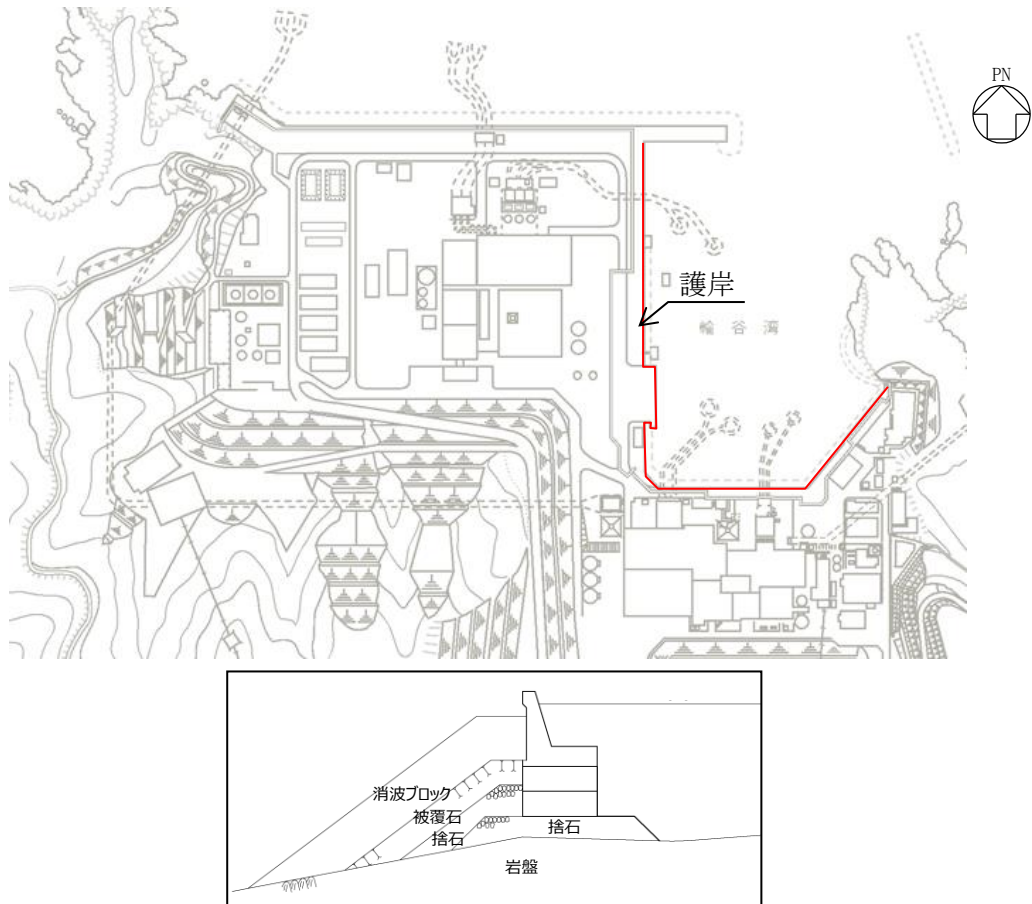


図 4.2.1.4-7 護岸の配置及び構造概要

護岸と2号機の取水口との間には最短で約75mの距離があるが、地震や津波波力により漂流・滑動する可能性が考えられる。

漂流に対する評価として、消波ブロック、被覆石及び捨石は海水の比重より大きいことから、漂流して取水口に到達することはない。

また、護岸近傍の津波流速(7m/s)に対して安全側に発電所近傍の最大流速(10m/s)を用いて安定質量の評価を行うと、コンクリートの安定質量は約195t、石材の安定質量は188tと算定される。護岸の主たる構成要素である消波ブロック、被覆石及び捨石はいずれも安定質量を有しないことから、滑動すると評価する。

港湾内に沈んだ場合においても、海底面から取水口呑口下端まで5.5mの高さがあることから、消波ブロック、被覆石及び捨石が取水口に到達することはないと評価した。また、防波壁東端部付近に落石を確認しているが、落石は消波ブロック(12.5t)より小さく、上記と同様な評価となる。

以上より、護岸は地震あるいは津波により損傷した場合においても、非常用海水冷却系に必要な2号機の取水口及び取水管の通水性に影響を及ぼすことはないものと評価する。

これらの評価結果について、表4.2.1.4-1にまとめて示す。

＜安定質量の試算＞

「港湾の施設の技術上の基準・同解説」<sup>1)</sup>の流れに対する被覆材の所要質量の評価手法に基づき、発電所近傍の最大流速の条件（4.1より最大約10m/s）における安定質量を算定すると下表の結果となる。

これより、コンクリート塊については質量が195t程度、石材については質量が188t程度あれば安定することが分かる。

なお、本手法は石を別の石の上に乗せた状態における流圧力と摩擦力の釣り合い式及び流圧力と重力によるモーメントの釣り合い式から導出されている<sup>2)</sup>。津波により損傷した防波堤は本手法の想定状態と類似していると考えられ、本手法を適用できる。

港湾の施設の技術上の基準・同解説（抜粋）

1. 7. 3 流れに対する被覆石及びブロックの所要質量

(1) 一般

水の流れに対するマウンドの捨石等の被覆材の所要質量は、一般的に、適切な水理模型実験又は次式によって算定することができる。式中において、記号 $\gamma$ はその添字に関する部分係数であり、添字 $k$ 及び $d$ はそれぞれ特性値及び設計用値を示す。

$$M_d = \frac{\pi \rho_r U_d^6}{48 g^3 (\gamma_d)^6 (S_r - 1)^3 (\cos \theta - \sin \theta)^3} \quad (1.7.18)$$

ここに、

$M$ ：捨石等の安定質量 (t)

$\rho_r$ ：捨石等の密度 (t/m<sup>3</sup>)

$U$ ：捨石等の上面における水の流れの速度 (m/s)

$g$ ：重力加速度 (m/s<sup>2</sup>)

$\gamma$ ：イスバッシュ(Isbash)の定数(埋め込まれた石にあつては1.20,露出した石にあつては0.86)

$S_r$ ：捨石等の水に対する比重

$\theta$ ：水路床の軸方向の斜面の勾配 (°)

条件：①津波流速  $U$ ：10m/s

②重力加速度  $g$ ：9.8m/s<sup>2</sup>

③イスバッシュの定数  $\gamma$ ：0.86

④斜面の勾配：0.0°

材料	$\rho$ (t/m <sup>3</sup> )	$S_r$	$M$ (t)
コンクリート	2.34* <sup>1</sup>	2.27	195
石材	2.36	2.29* <sup>2</sup>	188

注記\*1：コンクリートの密度は道路橋示方書・同解説より設定。

\*2：石材の比重は港湾の施設の技術上の基準・同解説より設定。

参考文献

1) (社)日本港湾協会：港湾の施設の技術上の基準・同解説（下巻），pp.561, 2007.

2) 三井順, 松本朗, 半沢稔：イスバッシュ式の導出過程と防波堤を越流する津波への適用性, 土木学会論文集 B2 (海岸工学), Vol. 71, No. 2, pp. I\_1063-I\_1068, 2015.

表 4.2.1.4-1 漂流物評価結果（発電所構内海域（輪谷湾））

No.	分類	名称	総トン数	Step1（漂流する可能性） 検討結果		Step2 （到達する可能性）	Step3 （閉塞する可能性）	評価		
				比重						
①		燃料等輸送船	約 5,000 トン	【判断基準:d】 日本海東縁部に想定される地震による津波に対しては、緊急退避に係る手順が整備されており緊急退避の実効性を確認した。また、海域活断層に想定される地震による津波に対しては、荷揚場に係留することから漂流物とならない。	-	-	-	I		
									温排水影響調査作業船	約 10 トン
									人工リーフ海藻草調査作業船 格子状定緑水温測定作業船	約 3～6 トン 約 3 トン
②	船舶	港漏油拡散防止業務作業船	1 トン未満～ 約 10 トン	日本海東縁部に想定される地震による津波に対しては、緊急退避に係る手順を整備し、緊急退避の実効性を確認する。一方、海域活断層に想定される地震による津波に対しては、緊急退避できず、輪谷湾内で漂流する可能性がある。	-	【判断基準:h】 漂流した場合においても、取水口上部の水面に留まることから、取水口に到達しない。	-	III (IV)		
		環境試料採取作業船	1 トン未満～ 約 3 トン							
		海象計点検作業船	約 2～10 トン							
		使用済燃料の輸送に伴う作業船	約 2～10 トン							
		フラップゲート点検作業船	約 7 トン							
		貨物船等 （不定期に來航する船舶）	-							
③		-	-	【判断基準:d】 日本海東縁部に想定される地震による津波に対しては、緊急退避に係る手順を整備し、緊急退避の実効性を確認する。海域活断層から想定される地震による津波に対しては、入港する前までに、津波時に漂流物とならない係留方法を策定し、係留することから漂流物とならない（津波時に漂流物とならない係留ができない貨物船等は用いないこととする）。	-	-	-	I		

表 4.2.1.4-1 漂流物評価結果（発電所構内海域（輪谷湾））

No.	分類	名称	質量	Step1(漂流する可能性)			Step2 (到達する可能性)	Step3 (閉塞する可能性)	評価
				漂流		滑動			
				検討結果	比重*				
④	船舶	漁船	約0.4~0.7トン	大津波警報発令時には、「災害に強い漁業地域づくりガイドライン（水産庁（平成24年3月））」において、沖合に退避すると記載されており、津波来襲まで時間的に余裕のある日本海東縁部に想定される地震による津波に対しては、沖合に退避すると考えられるが、漁船が航行不能となった場合を想定し、漂流物となるものとして評価。 海域活断層から想定される地震による津波に対しては、漂流する可能性があるものとして評価。	-	-	【判断基準:h】 漂流した場合においても、取水口上部の水面に留まることから、取水口に到達しない。	【判断基準:i】 万一、防波堤に衝突する等により沈降した場合においても、漁船の最大規模は約0.7トン（総トン数は約10トン）の作業船より小さく、取水口の取水面積は十分に大きいことから、取水口を閉塞する可能性はない。	III (IV)
⑤	防波堤	防波堤 ケーソン	10,000t 以上	【判断基準:b】 当該設備と海水の比重を比較した結果、漂流物とはならない。	コンクリート比重 【2.27】	【判断基準:f】 発電所近傍の最大流速10.0m/sに対して、当該設備の安定流速は19.2m/s以上であることから、滑動しない。	-	II	

注記\*：コンクリートの比重は道路橋示方書・同解説より設定、石材の比重は港湾の施設の技術上の基準・同解説より設定。



表 4.2.1.4-1 漂流物評価結果（発電所構内海域（輪谷湾））

No.	分類	名称	質量	Step1 (漂流する可能性)			Step2 (到達する可能性)	Step3 (閉塞する可能性)	評価
				漂流		滑動			
				検討結果	比重*				
⑤	防波堤	消波ブロック	80t	<b>【判断基準・b】</b> 当該設備と海水の比重を比較した結果、漂流物とはならない。	コンクリート比重 <b>【2.27】</b>	発電所近傍の最大流速 10.0m/s に対して、当該設備の安定流速はそれぞれ、8.6m/s, 5.8~6.5m/s, 2.5~3.7m/s であることから、滑動する。	<b>【判断基準・g】</b> 安定流速を上回る取水口への連続的な流れは確認されないことから取水口へ到達しない。	-	III
		被覆ブロック	8~16t		石材比重 <b>【2.29】</b>				
		基礎捨石	50~500kg						
⑥	護岸	消波ブロック	12.5t	<b>【判断基準・b】</b> 当該設備と海水の比重を比較した結果、漂流物とはならない。	コンクリート比重 <b>【2.27】</b>	発電所近傍の最大流速 10.0m/s に対して、当該設備の安定流速はそれぞれ、6.3m/s, 4.4m/s, 2.3m/s 以上であることから、滑動する。	<b>【判断基準・h】</b> 港湾内に沈んだ場合においても、海底面から 5.5m の高さがある取水口に到達することはない。	-	III
		被覆石	1.5t		石材比重 <b>【2.29】</b>				
		捨石	30kg 以上						

注記\*：コンクリートの比重は道路橋示方書・同解説より設定、石材の比重は港湾の施設の技術上の基準・同解説より設定。

b. 発電所構内陸域における評価

本調査範囲（構内・陸域）は防波壁外側の津波遡上域である荷揚場周辺である。図 4.2.1.3-1 に示した本調査範囲にある漂流物となる可能性のある施設・設備等は、大別すると、表 4.2.1.4-2 のように分類でき、評価はこの施設・設備等の分類ごとに行った。抽出した設備を図 4.2.1.4-8 に示す。なお、荷揚場作業に係る車両・資機材については、添付資料 2 に示すとおり漂流物になることはない。

表 4.2.1.4-2 荷揚場にある漂流物となる可能性のある施設・設備等の分類

分類		漂流物となる可能性のある施設・設備
No.	種類	
①	鉄骨造建物	荷揚場詰所
		デリッククレーン巻上装置建物
②	機器類	キャスク取扱収納庫
		デリッククレーン
		デリッククレーン荷重試験用品①
		デリッククレーン荷重試験用品②
		デリッククレーン荷重試験用品③
		デリッククレーン荷重試験用ウエイト
		オイルフェンスドラム・オイルフェンス
		変圧器盤・ポンプ制御盤①
		変圧器盤・ポンプ制御盤②
		変圧器盤・ポンプ制御盤③
③	その他 漂流物になり 得る物	防舷材（フォーム式）
		防舷材（空気式）
		エアコン室外機
		電柱・電灯
		枕木
		H型鋼
		廃材箱
		フェンス
案内板		



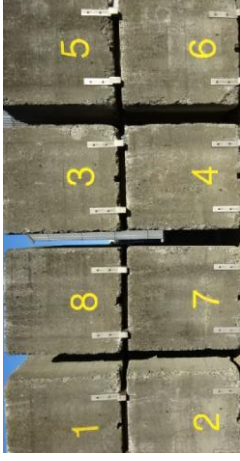
	<p>荷揚場詰所</p>		<p>デリッククレーン巻上装置建物</p>		<p>キャスク取扱収納庫</p>		<p>デリッククレーン</p>
				<p>デリッククレーン荷重試験用品①</p>	<p>デリッククレーン荷重試験用品②</p>	<p>デリッククレーン荷重試験用品③</p>	<p>デリッククレーン荷重試験用ウエイト</p>

図 4.2.1.4-8(1) 荷揚場周辺にある漂流物となる可能性のある施設・設備


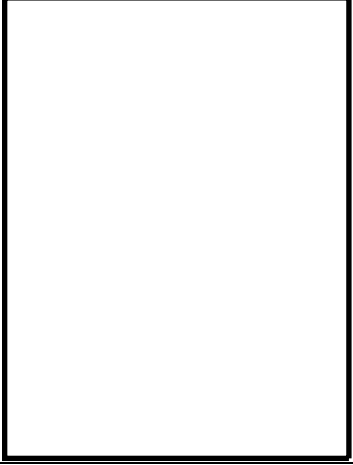






 <p>オイルフェンスドラム・ オイルフェンス</p>			 <p>変圧器盤・ポンプ制御盤③</p>	 <p>防舷材 (フォーム式)</p>	 <p>防舷材 (空気式)</p>	 <p>エアコン室外機</p>	 <p>電柱・電灯</p>
--	---	---	---	---	---	---	---

図 4.2.1.4-8(2) 荷揚場周辺にある漂流物となる可能性のある施設・設備



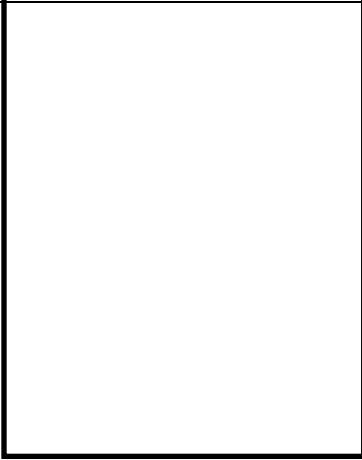


 <p>枕木</p>	 <p>H型鋼</p>	 <p>廢材箱</p>	 <p>フェンス</p>
 <p>案内板</p>			

図 4.2.1.4-8(3) 荷揚場周辺にある漂流物となる可能性のある施設・設備

漂流物となる可能性のある施設・設備等として抽出されたもののうち、図 4.2.1.3-2 に示す漂流物の選定・影響確認フローに従って、漂流する可能性(Step1)、到達する可能性(Step2)及び閉塞する可能性 (Step3) の検討を行い、取水性への影響を評価した。

なお、調査範囲（発電所構内陸域）については、漂流する可能性 (Step1) において、滑動する可能性の検討を実施する。滑動する可能性を検討する上で用いる流速は、荷揚場における最大流速 11.9m/s とする（4.1 参照）。また、評価にあたっては、発電所構内（海域）における評価において示したイスバッシュ式を用いた。

#### ①鉄骨造建物

荷揚場詰所及びデリッククレーン巻上装置建物は、鉄骨造の建物で、扉や窓等の開口部及び壁材は地震又は津波波力により破損して気密性が喪失し、施設内部に津波が流入すると考えられる。また、東北地方太平洋沖地震に伴う津波の漂流物の実績から、鉄骨造の建物は津波波力により壁材等が施設本体から分離して漂流物となったが建物自体は漂流していないこと、主材料である鋼材の比重（7.85）が海水の比重

（1.03）を上回っていることから、施設本体は漂流物とはならないと評価した。また、施設本体の滑動についても、施設本体が鉄骨であり、津波の波力を受けにくい構造であること、東北地方太平洋沖地震に伴う津波の漂流物の実績でも鉄骨造の建物本体が漂流していないことから、滑動しないと評価した。一方、施設本体から分離した壁材等については、がれき化して漂流物となる可能性があるが、比重が海水比重を下回る物は、取水口上部の水面に留まることから、水中にある取水口に到達することはなく、比重が海水比重を上回る物は、津波波力を受けにくい構造であることから、滑動しないと評価した。

#### ②機器類

キャスク取扱収納庫については安全対策工事完了時までに津波遡上域から撤去するため、取水性に影響しない。

デリッククレーン及びデリッククレーン荷重試験用品①～③については、主材料である鋼材の比重（7.85）と海水比重（1.03）を比較した結果、当該設備の比重の方が大きいことから漂流物とならないと評価した。また、滑動については、当該設備は線状構造であり、津波波力を受けにくい構造であることから、滑動しないと評価した。

デリッククレーン荷重試験用ウエイトについては、主材料であるコンクリートの比重（2.34）と海水比重（1.03）を比較した結果、当該設備の比重の方が大きいことから漂流物とならないと評価した。また、滑動については、荷揚場における最大流速 11.9m/s に対し、安定流速が 6.9m/s であったことから、滑動すると評価した。ただし、滑動し港湾内に沈んだ場合においても、海底面から取水口呑口下端まで 5.5m の高さがあることから、本設備の形状（高さ約 1.5m×長さ約 3m×幅 1.25m）を考慮すると取水口に到達することはないと評価した。

オイルフェンスドラム・オイルフェンスについては、主材料である鋼材の比重（7.85）と海水比重（1.03）を比較した結果、当該設備の比重の方が大きいことから

漂流物とならないと評価した。また、滑動については、当該設備は格子状の構造であり、津波波力を受けにくい構造であることから、滑動しないと評価した。

変圧器盤・ポンプ制御盤①～③については、主材料である鋼材の比重（7.85）と海水比重（1.03）を比較した結果、当該設備の比重の方が大きいことから漂流物とならないと評価した。また、滑動については、軽量物であることから、滑動すると評価した。ただし、滑動した場合においても、港湾内に沈むため、海底面から取水口呑口下端まで5.5mの高さを有する取水口に到達することはないと評価した。

### ③その他漂流物になり得る物品

防舷材（フォーム式及び空気式）については、重量が比較的軽く気密性があるため、漂流物となると評価した。ただし、気密性があり漂流物となるものは、取水口上部の水面に留まるため、取水口に到達することはないと評価した。

エアコン室外機については、主材料である鋼材の比重（7.85）と海水比重（1.03）を比較した結果、当該設備の比重の方が大きいことから、漂流物とならないと評価した。また、滑動については、軽量物であることから、滑動すると評価した。ただし、滑動した場合においても、港湾内に沈むため、海底面から取水口呑口下端まで5.5mの高さを有する取水口に到達することはないと評価した。

電柱、電灯等については、主材料であるコンクリートの比重（2.34）と海水比重（1.03）を比較した結果、当該設備の比重の方が大きいことから漂流物とならないと評価した。また、滑動については、当該設備は細長い円筒形の構造であり、津波波力を受けにくい構造であることから、滑動しないと評価した。

枕木については、主材料である木の比重（1以下）と海水比重（1.03）を比較した結果、漂流物となると評価した。ただし、漂流物した場合においても、取水口上部の水面に留まるため、取水口に到達することはないと評価した。

H型鋼、**廃材箱及び案内板**については、安全対策工事完了時まで津波遡上域から撤去するため、取水性に影響しない。

フェンスについては、主材料である鋼材の比重（7.85）と海水比重（1.03）を比較した結果、当該設備の比重の方が大きいことから、漂流物とならないと評価した。また、滑動については、当該設備は格子状の構造であり、津波波力を受けにくい構造であることから、滑動しないと評価した。

以上の評価を表4.2.1.4-3にまとめて示す。

表 4.2.1.4-3(1) 漂流物評価結果 (発電所構内陸域) (Step1)

No.	評価分類	種類	名称	主材料	質量	Step1			評価	
						漂流		滑動		
						検討結果	比重	設置場所		検討結果
1	①	鉄骨造 建物	荷揚場 詰所	施設本体 (鋼材) 壁材 (ALC版)	-	【判断基準:b, c】 扉や窓等の開口部及び壁材等が地震又は津波波力により破損して気密性が喪失し, 施設内部に津波が流入する。施設本体については, 主材料である鋼材の比重から漂流物とはならない。また, 壁材 (スレート) は海水の比重と比較した結果, 漂流物とはならない。	《施設本体》 鋼材比重 【7.85】	【判断基準:e】 施設本体 (鉄骨のみ) は, 津波波力を受けにくい構造であるとともに, 3.11 地震に伴う津波の実績から滑動しない。	II	
						一方, 海水比重を下回る壁材 (ALC版) については漂流する可能性がある。	《施設本体以外》 ALC 版比重 【0.65】			発電所敷地内
2			デリッククレーン巻上装置建物	施設本体 (鋼材) 壁材 (スレート)	-		《施設本体以外》 スレート比重 【1.5】	【判断基準:e】 津波波力を受けにくい構造であることから, 滑動しない。	II	



表 4.2.1.4-3(2) 漂流物評価結果（発電所構内陸域）(Step1)

No.	評価分類	種類	名称	主材料	質量	Step1			評価	
						漂流		滑動		
3			キャスク 取扱収納庫	鋼材	カバー部： 約 4.3t 定盤部： 約 7.9t	安全対策工事完了時までに津波遡上 域から撤去することから、取水性に影 響しない。	—	—	I	
4			デリック クレーン	鋼材	約 144 t	【判断基準:b】 当該設備の比重と海水の比重を比較 した結果、漂流物とはならない。	鋼材比重 【7.85】	発電所 敷地内	【判断基準:e】 線状構造であり、津波波 力を受けにくいため、滑 動しない。	II
5	②	機器類	試験用品①	鋼材	約 6.2t	【判断基準:b】 当該設備の比重と海水の比重を比較 した結果、漂流物とはならない。	鋼材比重 【7.85】	発電所 敷地内	【判断基準:e】 線状構造であり、津波波 力を受けにくいため、滑 動しない。	II
6			試験用品②		約 11t					
7			試験用品③		—					
8			試験用 ウエイト	コンク リート	約 22t	【判断基準:b】 当該設備の比重と海水の比重を比較 した結果、漂流物とはならない。	コンクリ ート比重 【2.34】	発電所 敷地内	荷揚場における最大流速 11.9m/s に対して、当該設 備の安定流速は 6.95m/s であることから、滑動す る。	Step2 (滑動)

表 4.2.1.4-3(3) 漂流物評価結果 (発電所構内陸域) (Step1)

No.	評価分類	種類	名称	主材料	質量	Step1				評価
						漂流		滑動		
9			オイルフェン スドラム・オ イルフェンス	鋼材	約 3.8t	【判断基準:b】 当該設備の比重と海水の比重を比較 した結果、漂流物とはならない。	鋼材比重 【7.85】	発電所 敷地内	【判断基準:e】 格子状の構造であり、 津波波力を受けにくい ため、滑動しない。	II
10		機器類	変圧器・ポン プ制御盤①	鋼材	約 0.1t	【判断基準:b】 当該設備の比重と海水の比重を比較 した結果、漂流物とはならない。	鋼材比重 【7.85】	発電所 敷地内		Step2 (滑動)
11	変圧器・ポン プ制御盤②		—							
12	変圧器・ポン プ制御盤③		約 0.04t							
13	その他 漂流物 となり 得る物		防舷材 (フォーム 式)	ゴム	約 1t	重量が比較的軽く、気密性があるた め、漂流する可能性があるとして評 価。	—	発電所 敷地内	—	Step2 (漂流)
14			防舷材 (空気式)	ゴム	約 0.5t					

表 4.2.1.4-3(4) 漂流物評価結果（発電所構内陸域）(Step1)

No.	評価分類	種類	名称	主材料	質量	Step1				評価
						漂流		滑動		
15			エアコン 室外機	鋼製	約 0.2t	【判断基準:b】 当該設備の比重と海水の比重を比較した結果、漂流物とはならない。	鋼材比重 【7.85】	発電所 敷地内	軽量であり、滑動する ものとして評価した。	Step2 (滑動)
16		その他 漂流物	電柱・電灯	コンク リート	約 0.1t	【判断基準:b】 当該設備の比重と海水の比重を比較した結果、漂流物とはならない。	コンクリート比 重 【2.34】	発電所 敷地内	【判断基準:e】 細長い円筒形の構造で あり、津波波力を受け にくいため、滑動しな い。	II
17	③	となり 得る物	枕木	木	約 12kg	当該設備の比重と海水の比重を比較した結果、漂流する可能性がある。	木材比重 【1以下】	発電所 敷地内	—	Step2 (漂流)
18			H型鋼	鋼製	約 0.4t	安全対策工事完了時までに津波遡上 域から撤去することから、取水性に影 響しない。	—	—	—	I
19			廃材箱	鋼製	約 0.9t	安全対策工事完了時までに津波遡上 域から撤去することから、取水性に影 響しない。	—	—	—	I

表 4.2.1.4-3(5) 漂流物評価結果（発電所構内陸域）(Step1)

No.	評価分類	種類	名称	主材料	質量	Step1			評価	
						漂流		滑動		
20	③	その他漂流物となり得る物	フェンス	鋼製	約 10kg	【判断基準:b】 当該設備の比重と海水の比重を比較した結果、漂流物とはならない。	鋼材比重 【7.85】	発電所敷地内	【判断基準:e】 格子状の構造であり、津波波力を受けにくいため、滑動しない。	II
						安全対策工事完了時までに津波遡上域から撤去することから、取水性に影響しない。	—	—	I	
21			案内板	コルク リート	約 60 kg					

表 4.2.1.4-3(6) 漂流物評価結果（発電所構内陸域）(Step2～3)

No.	評価分類	種類	名称	主材料	Step1の結果	Step2 (到達する可能性)	Step3 (閉塞する可能性)	評価
1	①	鉄骨造 建物	荷揚場 語所	施設本体 (鋼材) 壁材 (ALC版)	地震又は津波波力により施設 本体から分離した海水比重を 下回る壁材については、がれき 化して漂流物となる。	<b>【判断基準 h】</b> 想定する壁材については、がれき化 して漂流物となる可能性があるが、 取水口上部の水面に留まることか ら、水中にある取水口に到達しな い。	—	III
8			デリックク レーン試験用 ウエイト	コンクリート	荷揚場における最大流速 11.9m/s に対して、当該設備の 安定流速は 6.9m/s であること から、滑動する。	<b>【判断基準 h】</b> 滑動し港湾内に沈んだ場合におい ても、海底面から 5.5m の高さがあ る取水口に到達することはない。	—	III
10	②	機器類	変圧器・ポンプ 制御盤①	鋼材	軽量であり、滑動するとして評 価。	<b>【判断基準:i】</b> 滑動し港湾内に沈んだ場合におい ても、海底面から 5.5m の高さを有 する取水口に到達することはない。 い。	—	III
11		変圧器・ポンプ 制御盤②						
12		変圧器・ポンプ 制御盤③						

表 4.2.1.4-3(7) 漂流物評価結果 (発電所構内陸域) (Step2~3)

No.	評価分類	種類	名称	主材料	Step1の結果	Step2 (到達する可能性)	Step3 (閉塞する可能性)	評価
13	③	その他 漂流物 となり 得る物	防舷材 (フォーム 式)	ゴム	重量が比較的軽く、気密 性があるため、漂流する 可能性があるものとして 評価。	【判断基準 i】 気密性があり漂流物となる設備 は、取水口上部の水面に留まる ため、取水口に到達しない。	-	III
14			防舷材 (空気式)	ゴム				
15			エアコン 室外機	鋼製	軽量であり、滑動すると して評価。	【判断基準:i】 滑動し港湾内に沈んだ場合にお いても、海底面から5.5mの高さ を有する取水口に到達すること はない。	-	III
17		枕木	木	当該設備の比重と海水の 比重を比較した結果、漂 流する可能性があるもの として評価。	【判断基準 i】 取水口上部の水面に留まるた め、取水口に到達しない。	-	III	

## (2) 発電所構外における評価

### a. 発電所構外海域における評価

調査範囲内にある港湾施設としては、発電所西方1 km程度に片匂（かたく）漁港、発電所西方2 km程度に手結（たゆ）漁港、南西2 km程度に恵曇（えとも）漁港、東方3 km及び4 km程度に御津（みつ）漁港、大芦（おわし）漁港があり、漁船が停泊している。

また、発電所から2 kmから3 km程度離れた位置に定置網の設置海域がある。

この他に調査範囲内を航行し得る船舶として発電所から3.5 km以内に漁船等の総トン数30トン程度の比較的小型な船舶が、3.5 km以遠に巡視船、引き船、タンカー、貨物船等の総トン数100トンを超える比較的大型な船舶が挙げられた。

さらに、(1) a. 発電所構内海域（輪谷湾）における評価で抽出したその他作業船についても、輪谷湾外でも作業を実施することから、ここでも抽出した。

抽出された発電所構外海域の船舶等を表4.2.1.4-4に、周辺漁港への聞き取り調査により確認した発電所沿岸で操業する漁船とその操業区域を表4.2.1.4-5及び図4.2.1.4-9に、発電所沖合で操業する漁船（総トン数10トン以上）とその位置を表4.2.1.4-6及び図4.2.1.4-10に示す。発電所沿岸で操業する漁船は、以下の理由から施設護岸から約500m以内と以遠の2つに区分した。

- ・水深が深くなるにつれ、流速が小さくなる傾向があり、施設護岸から50m以内（水深20m程度）で比較的速い5m/s程度の流速が確認され [図4.2.1.4-11(1)(2)], 施設護岸から500m程度（水深40m程度）の位置では流速が1m/s程度 [図4.2.1.4-11(3)] となっている（添付資料1）。

2号機の取水口及び取水管の通水性に与える影響を、図4.2.1.3-2に示すフローにより評価した。また、発電所周辺の漁港の漁船については、漁港に停泊する場合、発電所沿岸及び沖合で操業する場合、各々について津波が発生した場合の影響を評価した。

なお、潜戸（くけど）に観光遊覧船航路があるが、航路上の最も接近する位置でも発電所から5 km以上の距離があり、調査範囲内を航行するものではない。

表 4.2.1.4-4 発電所構外海域における漂流物調査結果

No.	名称	種類	設置箇所	発電所からの距離	総トン数
①	漁船	船舶	片句漁港（停泊）	西方約 1km	最大約 10 トン
			手結漁港（停泊）	西方約 2km	最大約 10 トン
			恵曇漁港（停泊）	南西約 2km	最大約 19 トン
			御津漁港（停泊）	東方約 3km	最大約 12 トン
			大芦漁港（停泊）	東方約 4km	最大約 3 トン
②*1	漁船	船舶	前面海域（航行）	3.5km 以内	約 30 トン*2
	プレジャーボート	船舶			約 30 トン*3
	巡視船	船舶		3.5km 以遠	約 2,000 トン*4
	引き船	船舶			約 200 トン*4
	タンカー	船舶			約 1000~2000 トン*4
	貨物船	船舶			約 500~2500 トン*4
	帆船	船舶			約 100 トン*4
③	定置網	漁具	前面海域	西方約 2km	—
				東方約 3km	—
④	その他作業船*5	船舶	港湾外周辺	—	最大約 10 トン

注記\*1：海上保安庁への聞取調査結果（平成 30 年 1 月～平成 30 年 12 月実績）を含む。

\*2：船種・船体長から「漁港，漁場の施設の設計参考図書」に基づき算定する。

\*3：プレジャーボートは船体長が不明であることから、「漁港，漁場の施設の設計参考図書」に示される最大排水トン数とした。

\*4：船種・船体長から「港湾の施設の技術上の基準・同解説」に基づき算定する。

\*5：発電所構内海域（輪谷湾）における評価で抽出したその他作業船と同じである。



表 4.2.1.4-5 発電所沿岸で操業する漁船

名称	施設 護岸 から の距 離	目的	漁港	総トン数 (質量)	数量 (隻)	備考	
漁船	約 500m 以内	サザエ網・ カナギ漁	片句漁港	1 トン未満 (3t 未満)	13	輪谷湾内で 4 隻 (0.4~0.7 トン (5回/年)) が操業	
		サザエ網・ 採貝藻漁	御津漁港	1 トン未満 (3t 未満)	18		
				2 トン未満 (6t 未満)	6		
				1 トン未満 (3t 未満)	13		
	一本釣り漁		3 トン未満 (9t 未満)	1			
	約 500m 以遠	わかめ養殖	片句漁港	1 トン未満 (3t 未満)	7		
		イカ釣り漁		5 トン未満 (15t 未満)	7		
				8 トン未満 (24t 未満)	3		
				10 トン未満 (30t 未満)	3		

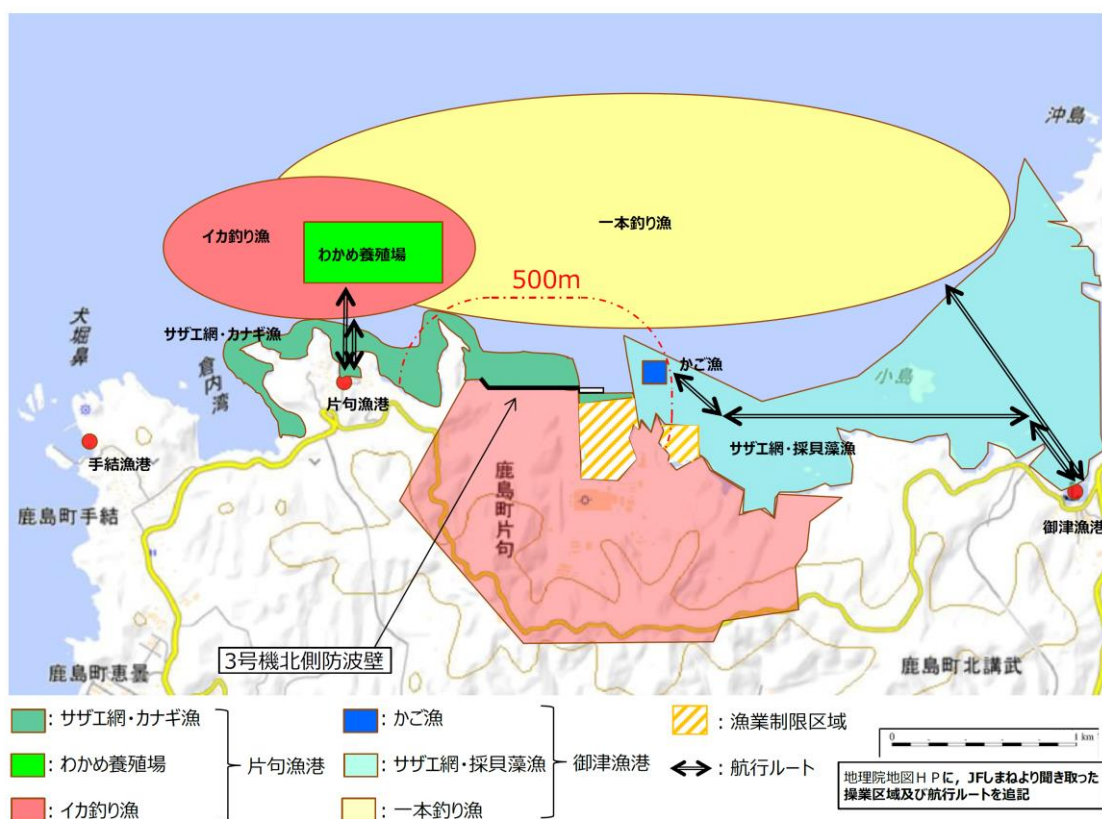


図 4. 2. 1. 4-9 発電所沿岸で操業する漁船の操業区域

表 4. 2. 1. 4-6 発電所沖合で操業する漁船 (総トン数 10 トン以上)

名称	目的	漁港	総トン数(質量)	数量(隻)
漁船	イカ釣り漁*	恵曇漁港	約 19 トン (約 57t)	2
	底引き網漁	恵曇漁港	約 15 トン (約 45t)	2
	1 本釣り漁	片句漁港	約 10 トン (約 30t)	3
	定置網漁①	恵曇漁港	約 10 トン (約 30t)	1
			約 19 トン (約 57t)	1
定置網漁②	御津漁港	約 12 トン (約 36t)	1	

注記\* : 島根県漁業調整規則に基づき, 島根県知事が総トン数 10 トン以上の漁船によるイカ釣り漁業の操業禁止区域 (最大高潮時海岸線から 10 海里(約 18km) 内における操業を禁止) を定めている。(漁業調整規則: 漁業法等に基づき, 各都道府県知事が定める規則)

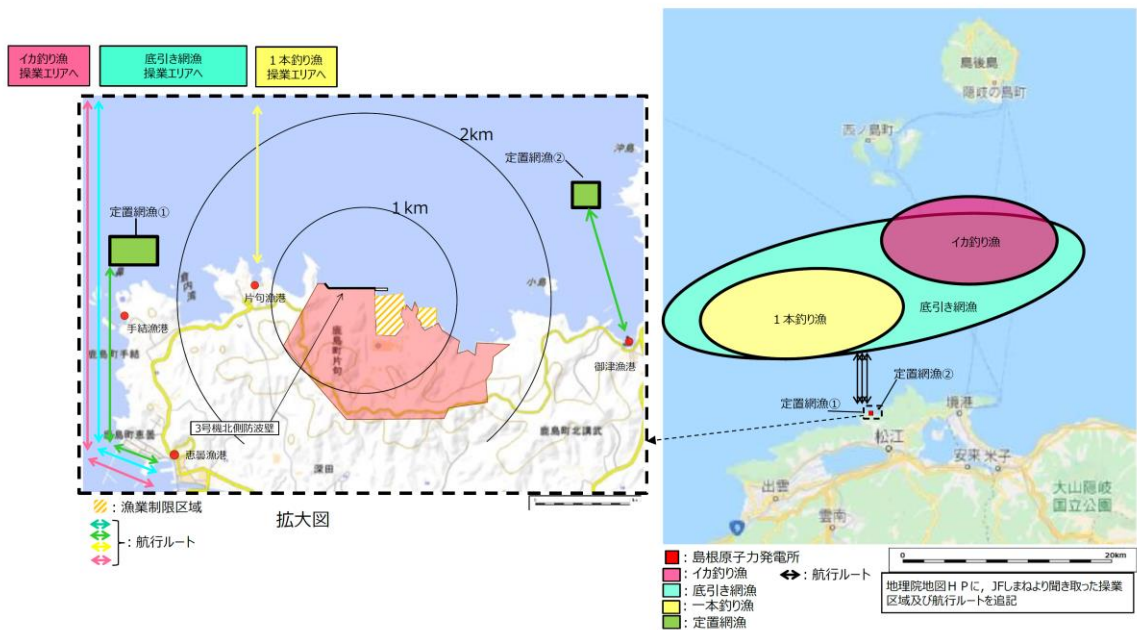


図 4.2.1.4-10 発電所沖合で操業する漁船（総トン数 10 トン以上）の操業区域

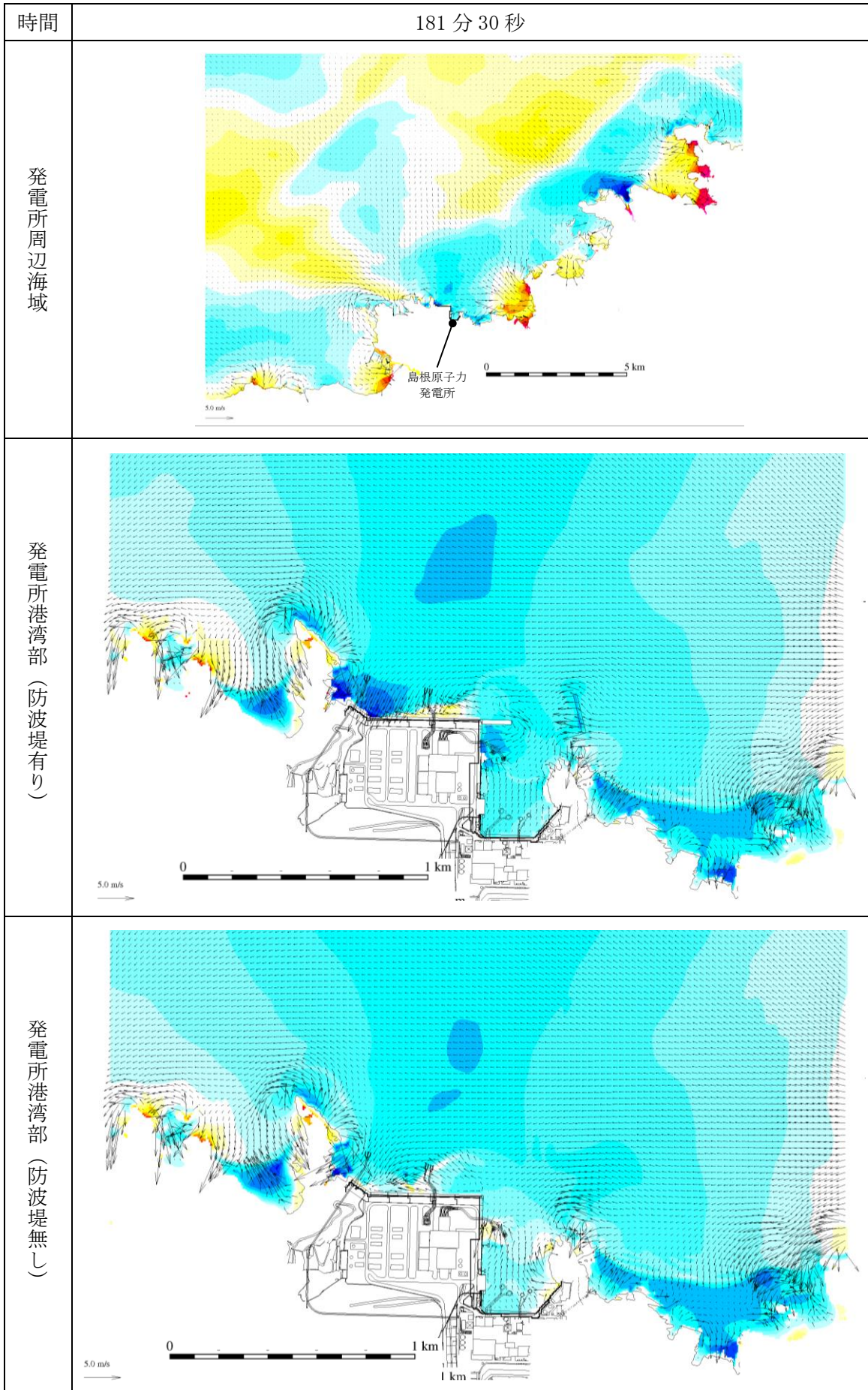


図 4. 2. 1. 4-11(1) 基準津波 1 の水位変動・流向ベクトル

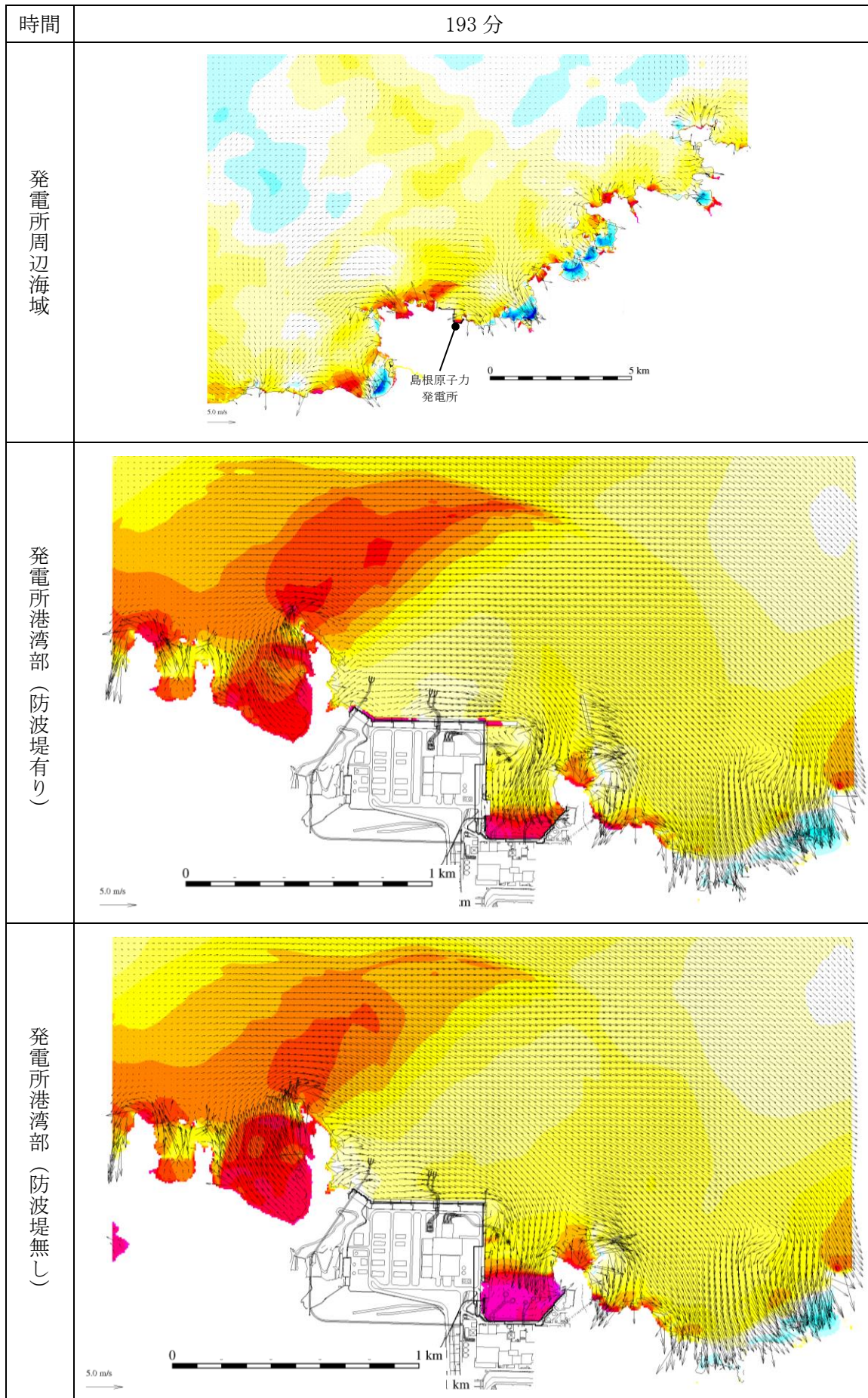


図 4. 2. 1. 4-11(2) 基準津波 1 の水位変動・流向ベクトル

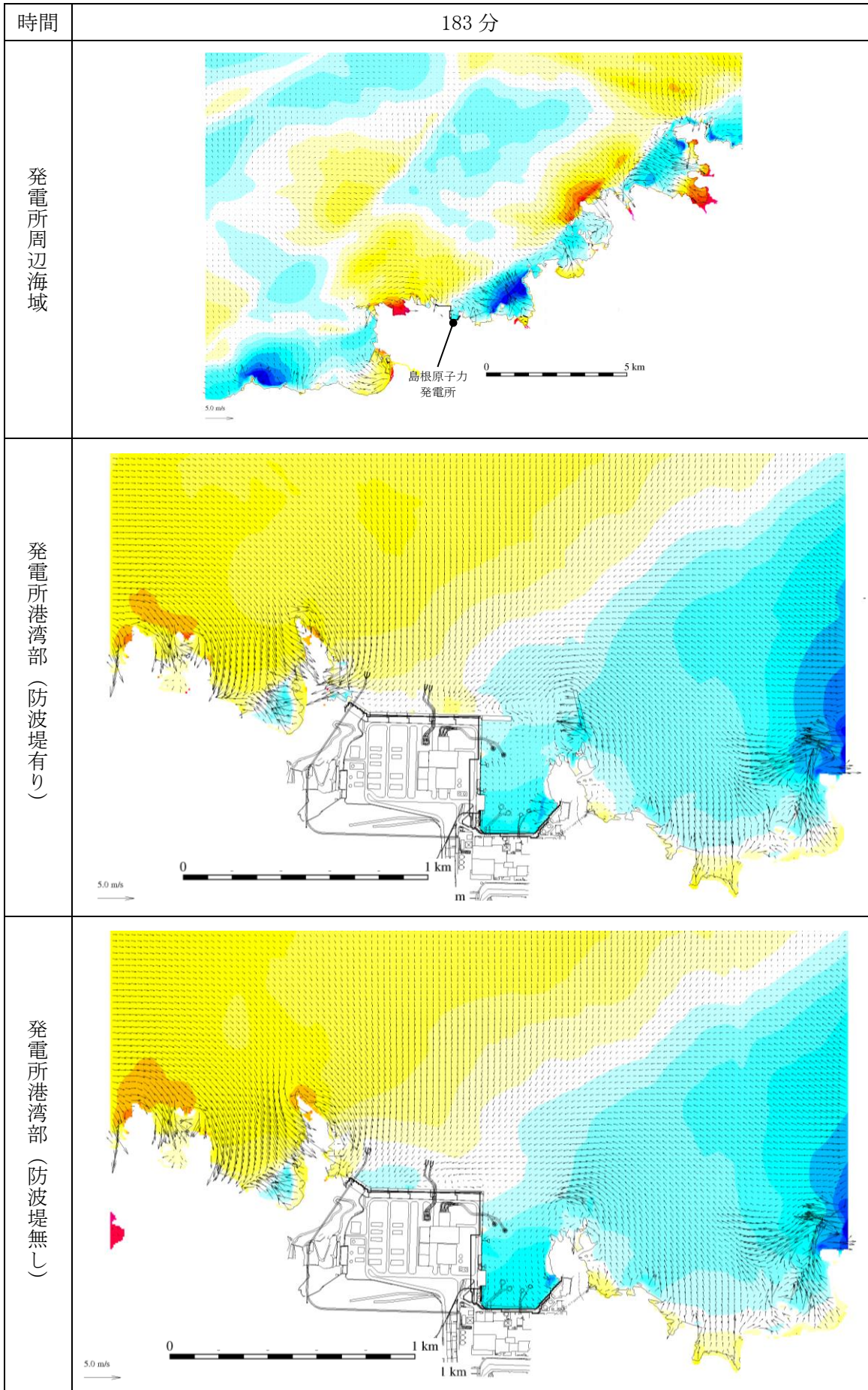


図 4. 2. 1. 4-11(3) 基準津波 1 の水位変動・流向ベクトル

## ①漁船

発電所周辺の漁港の漁船は、発電所沿岸及び沖合で操業する場合と漁港に停泊する場合、各々について評価した。

大津波警報発令時には、「災害に強い漁業地域づくりガイドライン（水産庁（平成24年3月））」において、沖合に退避すると記載されており、発電所沿岸及び沖合で操業する漁船は、津波来襲まで時間的に余裕のある日本海東縁部に想定される地震による津波に対して、沖合に退避すると考えられるが、航行不能となり漂流する可能性を考慮し、日本海東縁部に想定される地震による津波及び海域活断層から想定される地震による津波の各々に対して、施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性を評価した。その結果を、表 4.2.1.4-7 に示す。

施設護岸から 500m 以内で操業する漁船は、添付資料 3 に示すとおり、施設護岸及び輪谷湾に到達すると評価した。ただし、その場合においても、図 4.2.1.4-5 に示すとおり、日本海東縁部に想定される地震による津波の取水口位置における入力津波高さ（引き波）は EL-6.5m であり、取水口呑口の高さは EL-9.5m と十分に低く、漁船は取水口上部の水面に留まることから、取水口に到達せず、海水ポンプに必要な通水性が損なわれることはない。さらに、万一、防波堤に衝突する等により沈降した場合においても、図 4.2.1.4-5 に示す取水口呑口の断面寸法並びに非常用海水冷却系に必要な通水量及び漁船の寸法から、その接近により取水口が閉塞し、非常用海水冷却系に必要な取水口及び取水管の通水性に影響を及ぼさないと評価した。

海域活断層から想定される地震による津波に対しては漂流物となり、輪谷湾に面する津波防護施設の EL 4.2m 以下の部分に到達する可能性がある。ただし、漂流した場合においても、日本海東縁部に想定される地震による津波と同様に取水口が閉塞し、非常用海水冷却系に必要な取水口及び取水管の通水性に影響を及ぼさないと評価した。

一方、施設護岸から 500m 以遠で操業する漁船は、施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性は十分に小さいと評価した。

周辺漁港に停泊する漁船については、発電所から最も近くても 1km 離れており、上述したとおり施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性はないと評価した。

表 4.2.1.4-7 発電所沿岸及び沖合で操業する漁船の施設護岸及び輪谷湾への到達可能性

漁船の種類	施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性	
	日本海東縁部に想定される地震による津波	海域活断層から想定される地震による津波
周辺漁港で停泊している漁船	基準津波の流向・流速ベクトルの評価の結果、施設護岸及び輪谷湾に到達しない（添付資料3参照）。	基準津波の流向・流速ベクトルの評価の結果、施設護岸及び輪谷湾に到達しない（添付資料3参照）。
500m 以遠で操業する漁船	基準津波の流向・流速ベクトルの評価の結果、施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性は十分に小さい（添付資料3参照）。	基準津波の流向・流速ベクトルの評価の結果、施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性は十分に小さい（添付資料3参照）。
500m 以内で操業する漁船	施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性がある。	入力津波高さは EL 4.2m であり、津波防護施設の EL 4.2m 以下の部位及び輪谷湾に到達する可能性がある。



## ②船舶（発電所前面海域を航行する船舶）

発電所前面海域を航行する船舶としては、発電所から 3.5km 以内において漁船、プレジャーボート（総トン数 30 トン程度の比較的小型の船舶）が、発電所から 3.5km 以遠において巡視船、引き船、タンカー、貨物船、帆船（総トン数 100 トン以上の比較的大型の船舶）が確認された。海上保安庁への聞取調査結果より、発電所から 3.5km 以内を航行する漁船、プレジャーボートについても、発電所から約 2km 離れた沖合を航行していることを確認した。

基準津波による水位変動は、基準津波の策定位置（発電所沖合 2.5km 程度）において、2m 程度であり、図 4.2.1.1-8 に示す 3km, 5km の地点 4~9 の軌跡解析の結果からも、3 km 以遠を航行する船舶は、津波によりほぼ移動しないことが確認される。これら航行中の船舶は、津波来襲への対応が可能であり、漂流物にならないと考えられるが、施設護岸及び輪谷湾へ到達する可能性について評価した。基準津波の流向・流速等の分析を踏まえ評価した結果を、添付資料 3 に示す。発電所沖合から発電所方向への連続的な流れはなく、発電所前面海域を航行中の船舶が、施設護岸及び輪谷湾に到達することはないと考えられる。

## ③定置網

基準津波の流向・流速等の分析を踏まえ評価した上述の結果から、定置網を設置した海域から発電所方向への連続的な流れはなく、定置網が施設護岸及び輪谷湾へ到達することはないと考えられる。

## ④その他作業船

(1) a. ②その他作業船における評価に示したとおり、日本海東縁部に想定される地震による津波に対しては、緊急退避に係る手順を整備し、緊急退避の実効性を確認するが、海域活断層に想定される地震による津波に対しては緊急退避できず漂流する可能性があるため、施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性を評価した。①漁船に示したとおり、その他作業船は港湾外周辺で作業することから、施設護岸に到達すると評価した。また、輪谷湾に設置する取水口に対する到達可能性については、輪谷湾はその形状から、押し波後はすぐに引き波に転じることから、取水口に到達する可能性はないと評価した。

図 4.2.1.3-2 に示す漂流物の選定・影響確認フローに基づき、取水性への影響を評価した結果を表 4.2.1.4-8 に示す。

表 4.2.1.4-8(1) 漂流物評価結果（発電所構外海域）

No.	分類	名称	設置箇所	Step1 (漂流する可能性)	Step2 (到達する可能性)	Step3 (閉塞する可能性)	評価
①	船舶	漁船	片向漁港（停泊）	漂流する可能性があるものとして、施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性について評価する。	【判断基準:g】 流向・流速ベクトルから発電所方向への連続的な流れはなく、施設護岸及び輪谷湾に到達しない。なお、港湾部はその形状から、押し波後はすぐに引き波に転じることから、発電所の港湾内に設置する取水口に到達しないと評価。	-	III
			手結漁港（停泊）				
			恵曇漁港（停泊）				
			御津漁港（停泊）				
			大芦漁港（停泊）				
			施設護岸から500m以内（操業）				
施設護岸から500m以遠（操業）	【判断基準:g】 流向・流速ベクトルから発電所方向への連続的な流れはなく、輪谷湾に到達する可能性は十分小さい。なお、港湾部はその形状から、押し波後はすぐに引き波に転じることから、発電所の港湾内に設置する取水口に到達しないと評価。	【判断基準:h】 漂流した場合においても、取水口上部の水面に留まることから、取水口に到達しない。	III				

表 4.2.1.4-8(2) 漂流物評価結果 (発電所構外海域)

No.	分類	名称	設置箇所	Step1 (漂流する可能性)	Step2 (到達する可能性)	Step3 (閉塞する可能性)	評価
②	船舶	漁船	前面海域 (航行)	海上保安庁への聞取調査結果より発電所から約2km以上離れた沖合を航行しており、基準津波の策定位置 (発電所沖合 2.5km 程度) において、2m 程度の水位変動である。津波来襲への対応が可能であり、漂流物とならないと考えられるが、施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性について評価する。	【判断基準:g】 流向・流速ベクトルから発電所方向への連続的な流れはなく、施設護岸及び輪谷湾に到達しない。なお、港湾部はその形状から、押し波後はすぐに引き波に転じることから、発電所の港湾内に設置する取水口に到達しないと評価。	-	III
		プレジャーボート					
		巡視船					
		引き船					
		タンカー					
		貨物船					
帆船							
③	漁具	定置網	前面海域	漂流する可能性があるものとして、施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性について評価する。	【判断基準:g】 流向・流速ベクトルから発電所方向への連続的な流れはなく、施設護岸及び輪谷湾に到達しない。なお、港湾部はその形状から、押し波後はすぐに引き波に転じることから、発電所の港湾内に設置する取水口に到達しないと評価。	-	III
		その他作業船	港湾外周辺	日本海東縁部に想定される地震による津波に対しては、緊急退避に係る手順を整備し、緊急退避の実効性を確認する。 一方、海域活断層に想定される地震による津波に対しては、緊急退避できず、漂流する可能性があることから、施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性について評価する。	【判断基準:g】 港湾部はその形状から、押し波後はすぐに引き波に転じることから、発電所の港湾内に設置する取水口に到達しないと評価。	-	III

b. 発電所構外陸域における評価

調査範囲内にある港湾施設として挙げられた片句（かたく）漁港，手結（たゆ）漁港，恵曇（えとも）漁港，御津（みつ）漁港周辺及び大芦（おわし）漁港に家屋，車両等が確認された。

発電所構外陸域における漂流物調査結果を表 4.2.1.4-9，図 4.2.1.4-12 に示す。

表 4.2.1.4-9 漂流物調査結果

漁港周辺	漂流物調査結果*
片句（かたく） 漁港周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家屋：94 戸</li> <li>・車両：約 17 台</li> <li>・灯台：3 基</li> <li>・タンク：1 基</li> </ul>
手結（たゆ） 漁港周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家屋：174 戸</li> <li>・車両：約 40 台</li> <li>・灯台：1 基</li> </ul>
恵曇（えとも） 漁港周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家屋：525 戸</li> <li>・車両：約 241 台</li> <li>・灯台：4 基</li> <li>・工場：9 棟</li> <li>・タンク：3 基</li> </ul>
御津（みつ） 漁港周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家屋：152 戸</li> <li>・車両：約 133 台</li> <li>・工場：4 棟</li> <li>・灯台：4 基</li> <li>・タンク：1 基</li> </ul>
大芦（おわし） 漁港周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家屋：271 戸</li> <li>・車両：約 215 台</li> <li>・工場：4 棟</li> <li>・灯台：1 基</li> <li>・タンク：1 基</li> </ul>

注記\*：現地調査及び聞き取り調査により漂流物を抽出。

家屋の数量については，現地調査及び自治体関係者への聞き取り調査で確認した世帯数を記載。車両の数量については，現地における目視調査により確認した漁港周辺への駐車可能台数（駐車可能面積と一般的な車両の大きさから推定）を記載（発電所構外陸域の漂流物調査は漁港周辺の漂流物の種類を明確にすることを目的としており，家屋や車両の数量については，規模感を示すため，世帯数及び駐車可能台数を記載）。



図 4. 2. 1. 4-12 発電所構外陸域における漂流物調査結果

① 家屋・車両等

家屋・車両等は漁港周辺に存在しており、津波が遡上して仮に漂流物となった場合においても、a. 発電所構外海域における評価の①漁船に示したとおり、基準津波の流向・流速を踏まえると、施設護岸及び輪谷湾に到達する漂流物とはならないと評価する（添付資料3参照）。

これより、基準津波により漂流物となる可能性がある施設・設備等について、非常用海水冷却系に必要な取水口及び取水管の通水性に影響を与えることがないことを確認した。表 4.2.1.4-10 に評価結果を示す。

表 4.2.1.4-10 漂流物評価結果（発電所構外陸域）

No.	分類	名称	設置箇所	Step1 (漂流する可能性)	Step2 (到達する可能性)	Step3 (閉塞する可能性)	評価
①	家屋・ 車両等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家屋</li> <li>・車両</li> <li>・灯台</li> <li>・タンク</li> </ul>	片句漁港 周辺	<p>津波が遡上することを仮定し、漂流する可能性があるものとして、施設護岸及び輪谷湾に到達する可能性について評価する。</p>	<p>【判断基準:g】 流向・流速ベクトルから発電所方向への連続的な流れはなく、施設護岸及び輪谷湾に到達しない。なお、港湾部はその形状から、押し波後はすぐに引き波に転じることから、発電所の港湾内に設置する取水口に到達しないと評価。</p>	-	III
			手結漁港 周辺				
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・家屋</li> <li>・車両</li> <li>・灯台</li> <li>・工場</li> <li>・タンク</li> </ul>	恵曇漁港 周辺				
			御津漁港 周辺				
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・家屋</li> <li>・車両</li> <li>・灯台</li> <li>・工場</li> <li>・タンク</li> </ul>	大芦漁港 周辺				

### (3) 漂流物に対する取水性への影響評価

発電所周辺を含め、基準津波により漂流物となる可能性がある施設・設備について、漂流（滑動を含む）する可能性、2号機取水口に到達する可能性及び2号機取水口が閉塞する可能性についてそれぞれ検討を行い、原子炉補機冷却海水系及び高压炉心スプレイ補機冷却海水系の取水性に影響を及ぼさないことを確認した。輪谷湾に到達すると評価した漂流物のうち漁船については、操業区域及び航行の不確かさがあり、取水性への影響について不確かさを考慮した評価を行う。不確かさを考慮した漂流物として総トン数19トンの漁船（船の長さ17.0m、船の幅4.3m、喫水2.2m\*）を設定した場合においても、漁船は取水口上部の水面に留まることから、深層取水方式である取水口に到達せず、万一、防波堤に衝突する等により沈降した場合においても、図4.2.1.4-5に示す取水口呑口の断面寸法並びに非常用海水冷却系に必要な通水量及び漁船の寸法から、その接近により取水口が閉塞し、非常用海水冷却系に必要な取水口及び取水管の通水性に影響を及ぼさないことを確認した。

さらに、2号機の非常用取水設備である取水口は、循環水ポンプの取水路を兼ねており、全体流量に対する非常用海水ポンプ流量の比（5%未満）から、漂流物により通水面積の約95%以上が閉塞されない限り、取水機能が失われることはない。敷地周辺沿岸域の林木等が中長期的に漂流し輪谷湾に到達した場合を考慮しても、2号機の取水口は深層取水方式であり、取水口呑口が水面から約9.5m低く、水面上を漂流する林木等は取水口に到達しないため、取水性に影響はない。

なお、津波来襲後、巡視点検等により取水口を設置する輪谷湾内に漂流物が確認される場合には、必要に応じて漂流物を撤去する方針であることから、非常用海水ポンプの取水は可能である。

以上より、漂流物による取水性への影響はなく、検討対象漂流物の漂流防止対策は不要である。

注記\*：津波漂流物対策施設設計ガイドライン（平成26年3月）より船型20トンの漁船の諸元から設定

### (4) 津波防護施設等に対する漂流物の選定

漂流物による影響としては、取水性への影響の他に「津波防護施設、浸水防止設備に衝突することによる影響（波及的影響）」があり、2号機における同影響を考慮すべき津波防護施設としては、基準津波が到達する範囲内に設置される防波壁、防波壁通路防波扉が挙げられる。

本設備に対して衝突による影響評価を行う対象漂流物及びその衝突速度は、「4.2.1.4 取水性に与える影響の評価」の評価プロセス、津波の特性、施設・設備の設置位置を踏まえ、設定する。



#### 4.5 漂流物による衝突荷重の設定

目 次

今回提出範囲：

4.5.1	衝突荷重を考慮する施設・設備の選定	1
4.5.2	津波に関するサイト特性	6
4.5.3	衝突荷重として考慮する漂流物の選定	19
4.5.4	浮遊状態の漂流物による衝突荷重の算定方法	26
4.5.5	漂流物による衝突荷重の算定における設計上の配慮について	33
4.5.6	漂流物による衝突荷重の算定	35

添付資料 1 島根原子力発電所の周辺海域で操業する漁船について

添付資料 2	津波防護施設に考慮する漂流物の選定
添付資料 3	島根原子力発電所におけるFRP船舶に係る衝突解析条件の妥当性
添付資料 4	FEMA(2012)によるFRP製船舶の衝突荷重
添付資料 5	建築物荷重指針・同解説(2015)を参考にした静的設計荷重の算定例
添付資料 6	FRP製船舶の機関部における衝突影響の確認
添付資料 7	FRP船舶の衝突解析に関する新規制基準審査実績との比較
添付資料 8	漂流物衝突荷重算定における総トン数19トン船舶の代表性確認
添付資料 9	漂流物衝突荷重の載荷方法

#### 4.5.1 衝突荷重を考慮する施設・設備の選定

津波防護施設、浸水防止設備、津波監視設備及びその他のうち、漂流物による衝突荷重を考慮する施設・設備については、各施設・設備の設置位置を踏まえて、防波壁及び防波壁通路防波扉に加え、屋外排水路逆止弁及び漂流防止装置を選定した。

津波防護施設、浸水防止設備、津波監視設備及びその他として考慮する漂流防止装置の平面位置図を図4.5.1-1に、漂流物による衝突荷重を考慮する施設・設備の選定フローを図4.5.1-2に、選定結果を表4.5.1-1に、選定された施設・設備の設置概念図を図4.5.1-3に示す。表4.5.1-1より、漂流物による衝突荷重を考慮する施設・設備として、津波防護施設が対象となる。

なお、漂流防止装置は、日本海東縁部に想定される地震による津波来襲時、船舶（燃料等輸送船）を緊急退避させるため、漂流防止機能に期待しないことから、漂流物の衝突荷重を考慮しないこととする。また、漂流防止装置は、海域活断層から想定される地震による津波の入力津波高さより高い箇所に位置することから、海域活断層の津波による漂流物の衝突荷重を考慮しないこととする。

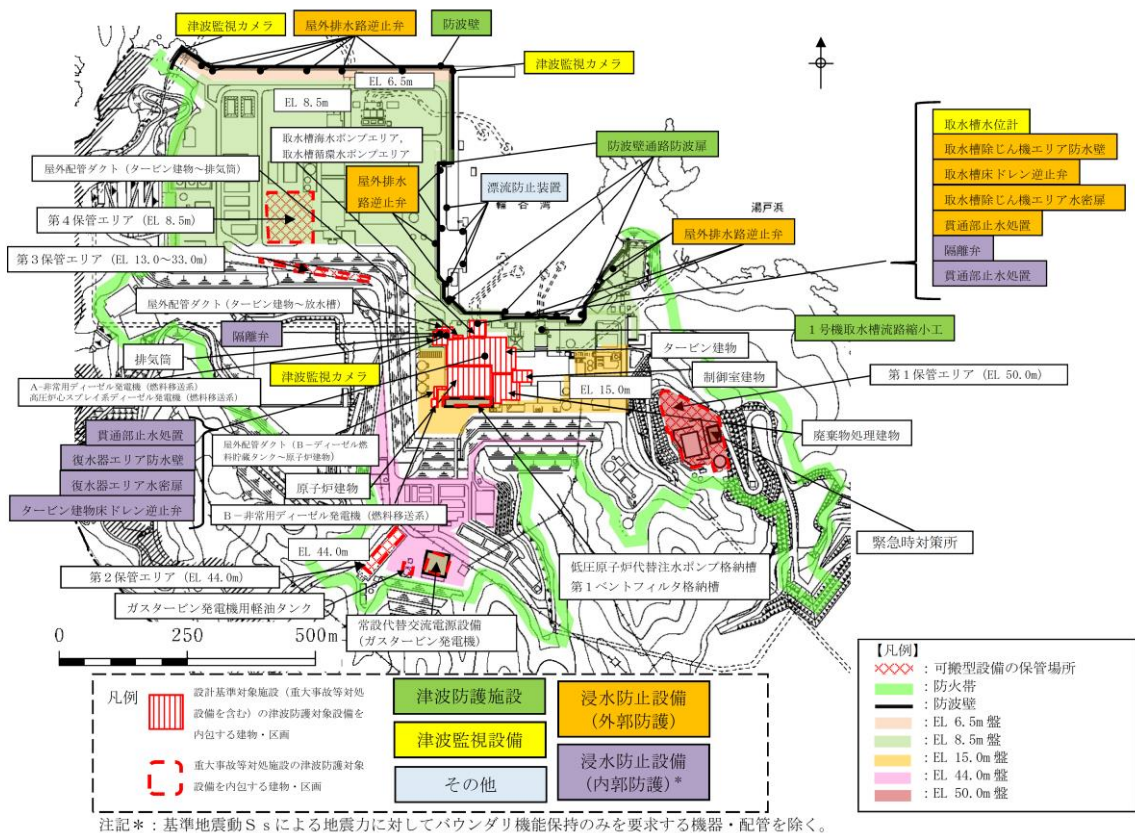


図 4.5.1-1 津波防護施設、浸水防止設備、津波監視設備及びその他の平面位置図

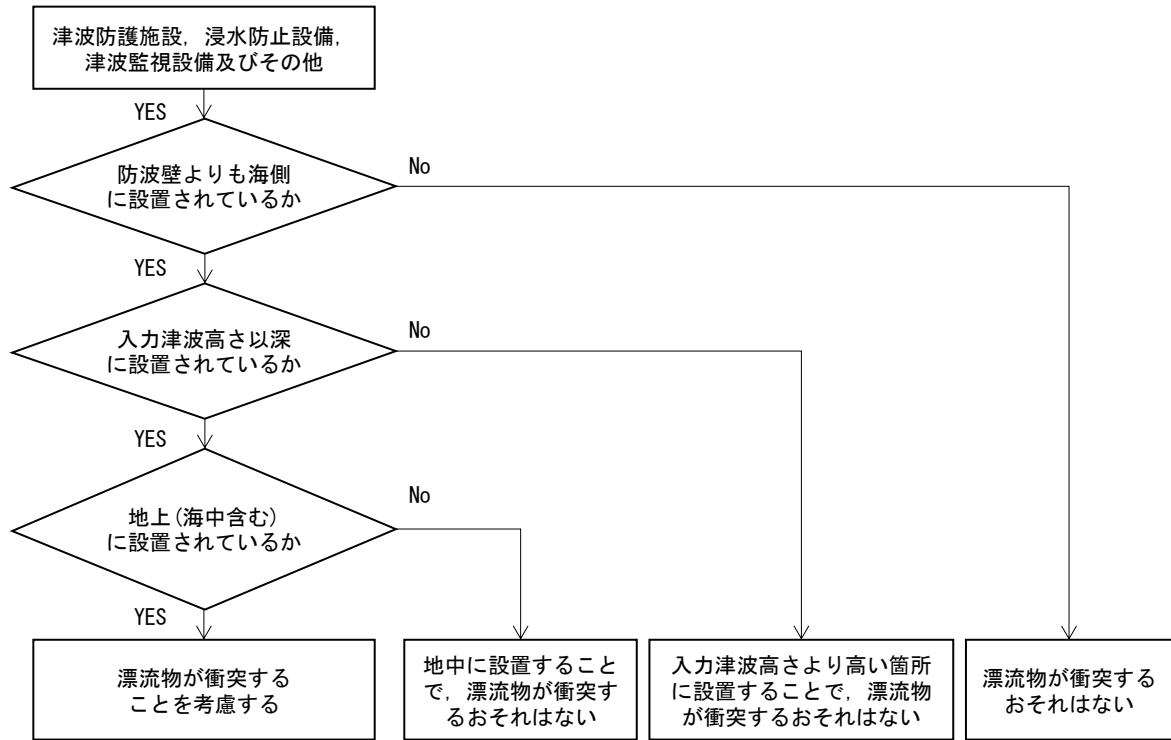


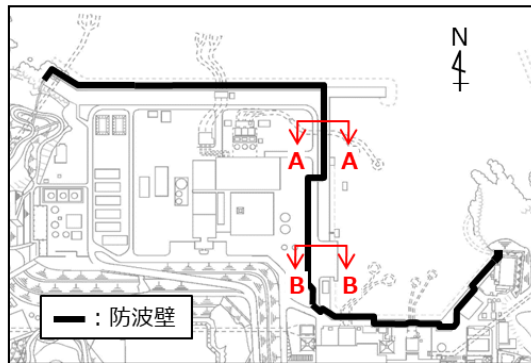
図 4.5.1-2 漂流物による衝突荷重を考慮する施設・設備の選定フロー

表 4.5.1-1 漂流物による衝突荷重を考慮する施設・設備の選定結果

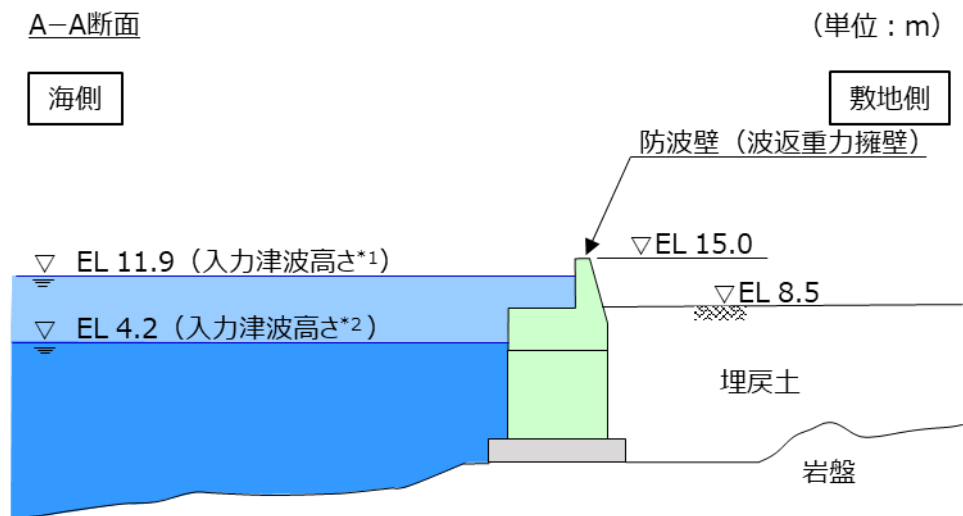
施設・設備		防波壁よりも海側に設置されているか	入力津波高さ 以深に設置されているか		地上(海中含む)に設置されているか	評価 (衝突荷重の考慮)	
津波防護施設	防波壁(波返重力擁壁)	—	日本海東縁	以深	地上 (天端標高EL 15.0m)	考慮する	
			海域活断層	以深		考慮する	
	防波壁 (多重鋼管杭式擁壁)	—	日本海東縁	以深	地上 (天端標高EL 15.0m)	考慮する	
			海域活断層	以深		考慮する	
	防波壁(逆T擁壁)	—	日本海東縁	以深	地上 (天端標高EL 15.0m)	考慮する	
			海域活断層	以上		考慮しない	
防波壁通路防波扉	—	日本海東縁	以深	地上 (天端標高EL 15.0m)	考慮しない*		
		海域活断層	以上		考慮しない		
1号機取水槽流路縮小工	敷地側				考慮しない		
浸水防止設備	屋外排水路逆止弁		日本海東縁	以深	地中	考慮しない	
			海域活断層	以深		考慮しない	
			敷地側			考慮しない	
	取水槽	防水壁	敷地側			考慮しない	
		水密扉	敷地側			考慮しない	
		床ドレン逆止弁	敷地側			考慮しない	
		貫通部止水処置	敷地側			考慮しない	
		隔離弁, ポンプ及び配管	敷地側			考慮しない	
	タービン建物他	防水壁	敷地側			考慮しない	
		水密扉	敷地側			考慮しない	
		床ドレン逆止弁	敷地側			考慮しない	
		貫通部止水処置	敷地側			考慮しない	
		隔離弁, 配管	敷地側			考慮しない	
	放水槽	貫通部止水処置	敷地側			考慮しない	
	津波監視設備	津波監視カメラ		敷地側			考慮しない
		取水槽水位計		敷地側			考慮しない

注記\* : 防波壁通路防波扉においては、漂流物の衝突を防止するため、防波壁通路防波扉の前面に漂流物対策工を設置することから、漂流物による衝突荷重を考慮しない。

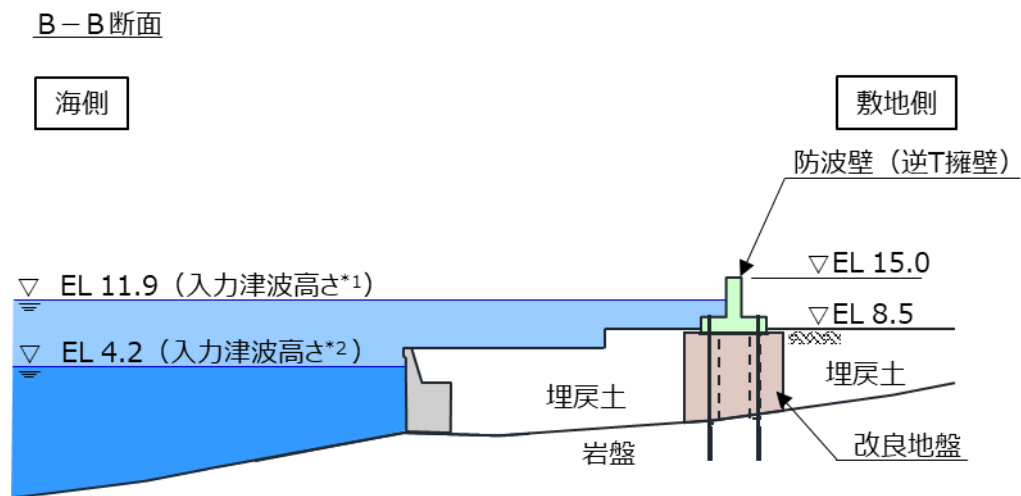
KEY-PLAN



【防波壁（波返重力擁壁）】



【防波壁（逆T擁壁）】

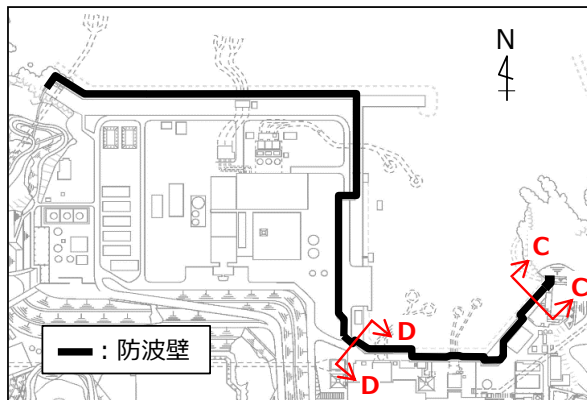


注記\*1：日本海東縁部に想定される地震による津波  
 \*2：海域活断層から想定される地震による津波

緑色：施設

図 4.5.1-3(1) 漂流物による衝突荷重を考慮する施設・設備の設置概念図

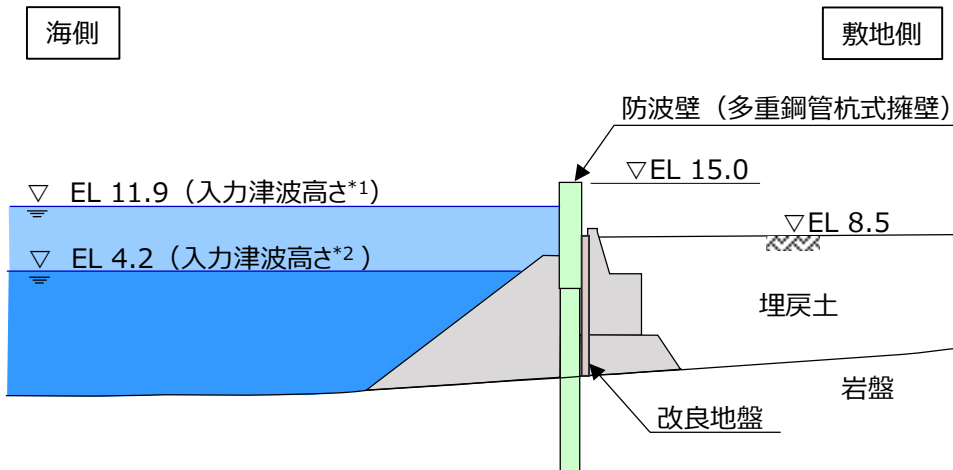
KEY-PLAN



【防波壁（多重鋼管杭式擁壁）】

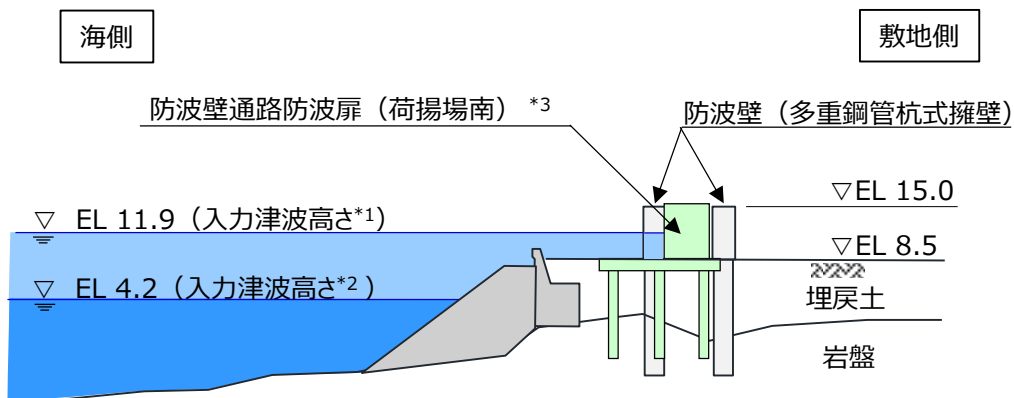
C-C断面

(単位：m)



【防波壁通路防波扉（荷揚場南）】

D-D断面



- 注記 \* 1 : 日本海東縁部に想定される地震による津波  
 \* 2 : 海域活断層から想定される地震による津波  
 \* 3 : 防波壁通路防波扉においては、漂流物の衝突を防止するため、防波壁通路防波扉の前面に漂流物対策工を設置することから、漂流物による衝突荷重を考慮しない。

■ : 施設及び設備

図 4.5.1-3(2) 漂流物による衝突荷重を考慮する施設・設備の設置概念図

#### 4.5.2 津波に関するサイト特性

##### (1) 発電所周辺地形の把握

島根原子力発電所は、島根半島の中央部で日本海に面した位置に立地している。島根原子力発電所の周辺は、東西及び南側を標高 150m 程度の高さの山に囲まれており、発電所東西の海沿いには漁港がある。島根原子力発電所の周辺地形について、図 4.5.2-1 に示す。



図 4.5.2-1 発電所周辺の地形

##### (2) 敷地及び敷地周辺に来襲する津波の特性（流速及び水位）の把握

敷地及び敷地周辺に来襲する津波の特性については、「4.1 設計に用いる遡上波の流速」及び「4.2.1.1 b. 敷地及び敷地周辺に来襲する津波の特性の把握」に示すとおりである。

これらの特性のうち漂流物による衝突荷重の算定及び作用位置の設定に用いる内容を以下に示す。



a. 漂流物による衝突荷重の算定に用いる流速

(a) 日本海東縁部に想定される地震による津波の最大流速

日本海東縁部に想定される地震による津波における最大流速は、基準津波 1（防波堤有り）により 9.3m/s が抽出されたことから、安全側に 10.0m/s を衝突荷重の算定に用いる漂流物の衝突速度として設定する。9.3m/s を抽出した基準津波 1（防波堤有り）の全方向最大流速分布及び評価地点を図 4.5.2-2 に示す。

(b) 海域活断層から想定される地震による津波の最大流速

海域活断層から想定される地震による津波における最大流速は、基準津波 4（防波堤無し）により 5.8m/s が抽出されたことから、安全側に 6.0m/s を衝突荷重の算定に用いる漂流速度として設定する。5.8m/s を抽出した基準津波 4（防波堤無し）の全方向最大流速分布及び評価地点を図 4.5.2-3 に示す。

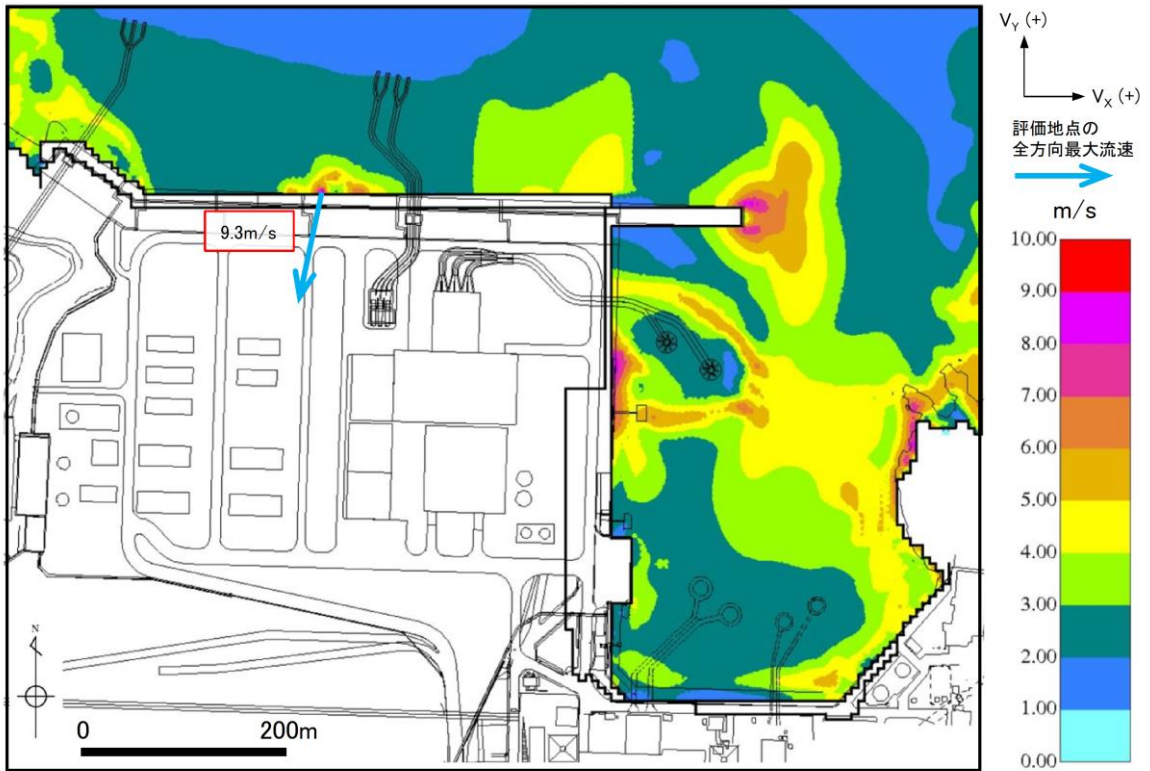


図 4.5.2-2 基準津波 1 (防波堤有り, 沈下無し) 全方向最大流速分布 (全時刻)

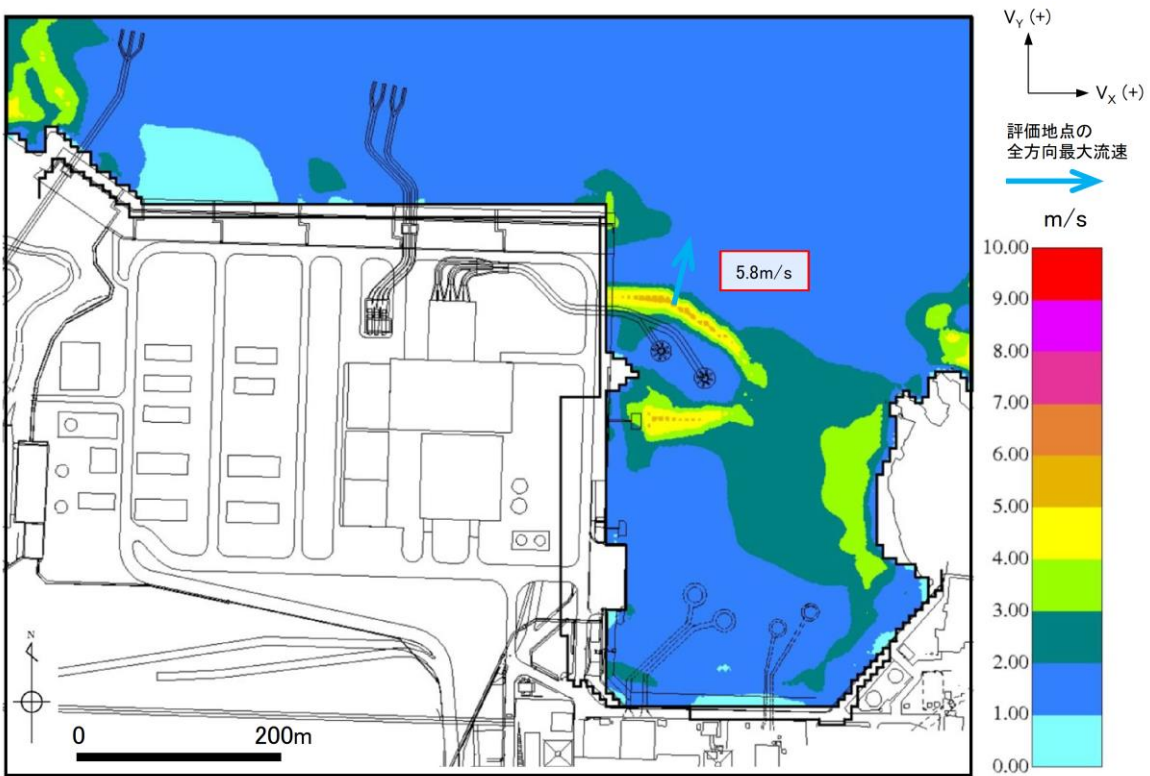


図 4.5.2-3 基準津波 4 (防波堤無し, 沈下無し) 全方向最大流速分布 (全時刻)

(c) 荷揚場周辺に遡上した津波による流速の扱い

「(a) 日本海東縁部に想定される地震による津波の最大流速」及び「(b) 海域活断層から想定される地震による津波の最大流速」は、地震による地盤沈下を考慮しない条件において発電所近傍の海域で最大流速を抽出したものである。一方、荷揚場周辺の浸水範囲を安全側に評価するため、地震による地盤沈下として防波壁前面を1m沈下させた条件では、10m/sを超える流速(11.9m/s)が抽出されたことから、その発生要因及び特性について分析を行った。

防波壁前面の沈下範囲を図4.5.2-4に、沈下範囲における最大浸水深分布を図4.5.2-5に、沈下範囲における最大流速分布を図4.5.2-6に、最大流速発生時の水位変動、流向ベクトル及び浸水深を図4.5.2-7及び図4.5.2-8に示す。最大流速が抽出された箇所は、荷揚場の隅角部から津波が遡上する地点であり、波が隅角部に集中して水位が上昇した後、荷揚場へ押し波として遡上したことにより、西方向に卓越した大きな流速(11.9m/s)が局所的に生じたものとする。

この押し波による最大浸水深は1.7mであり、その水位はEL 6.7mであることから、地震による地盤沈下を考慮した敷地高さ(EL 7.5m)に到達しない(図4.5.2-9)ことを確認している。

以上の分析結果より、荷揚場周辺における最大流速(11.9m/s)が抽出された押し波は、敷地高さ(EL 7.5m)に到達しないことを確認したことから、衝突荷重を考慮する施設・設備への漂流速度として適用しないが、荷揚場周辺における施設・設備等が滑動する可能性を検討するうえで用いる流速として適用する。

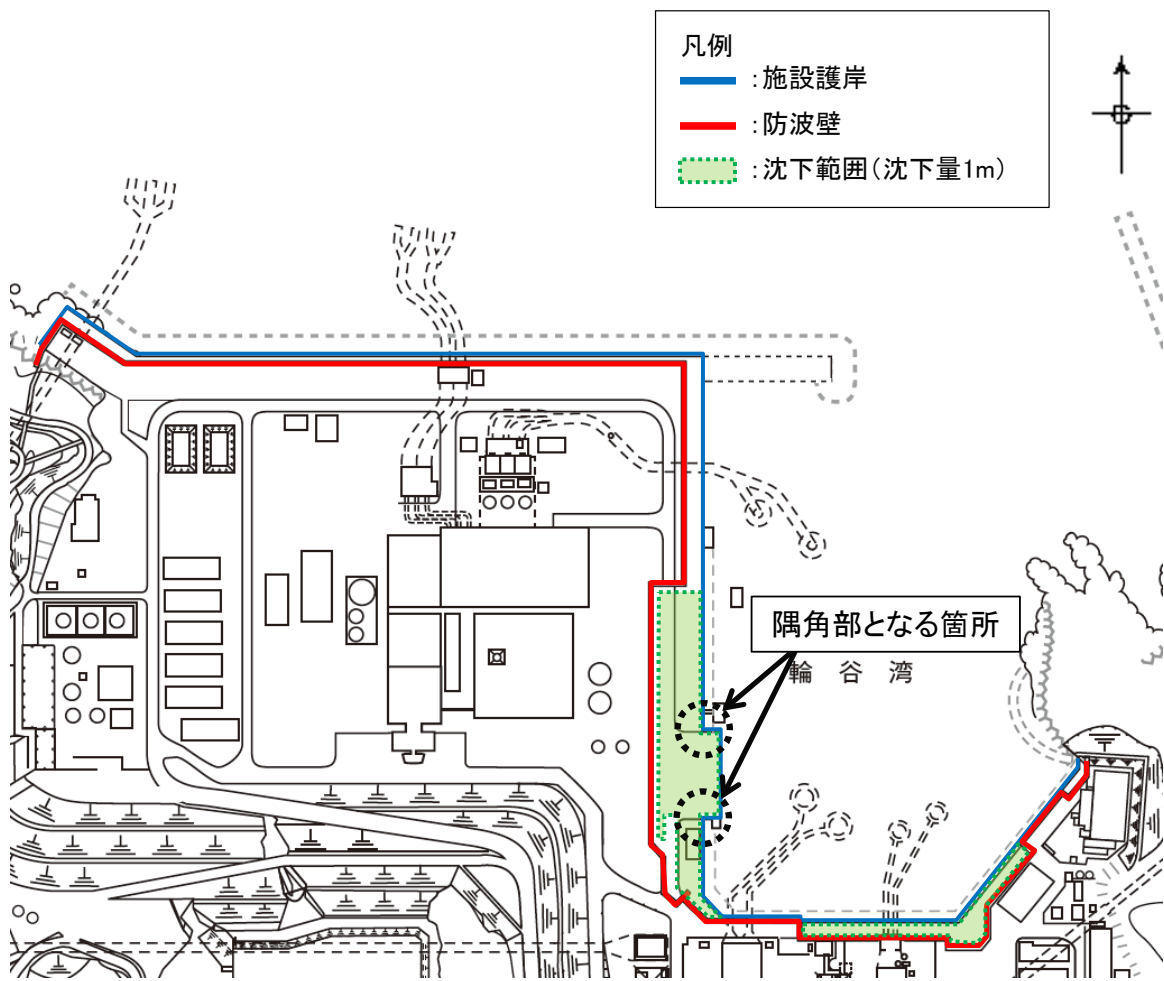


図 4.5.2-4 防波壁前面の沈下範囲

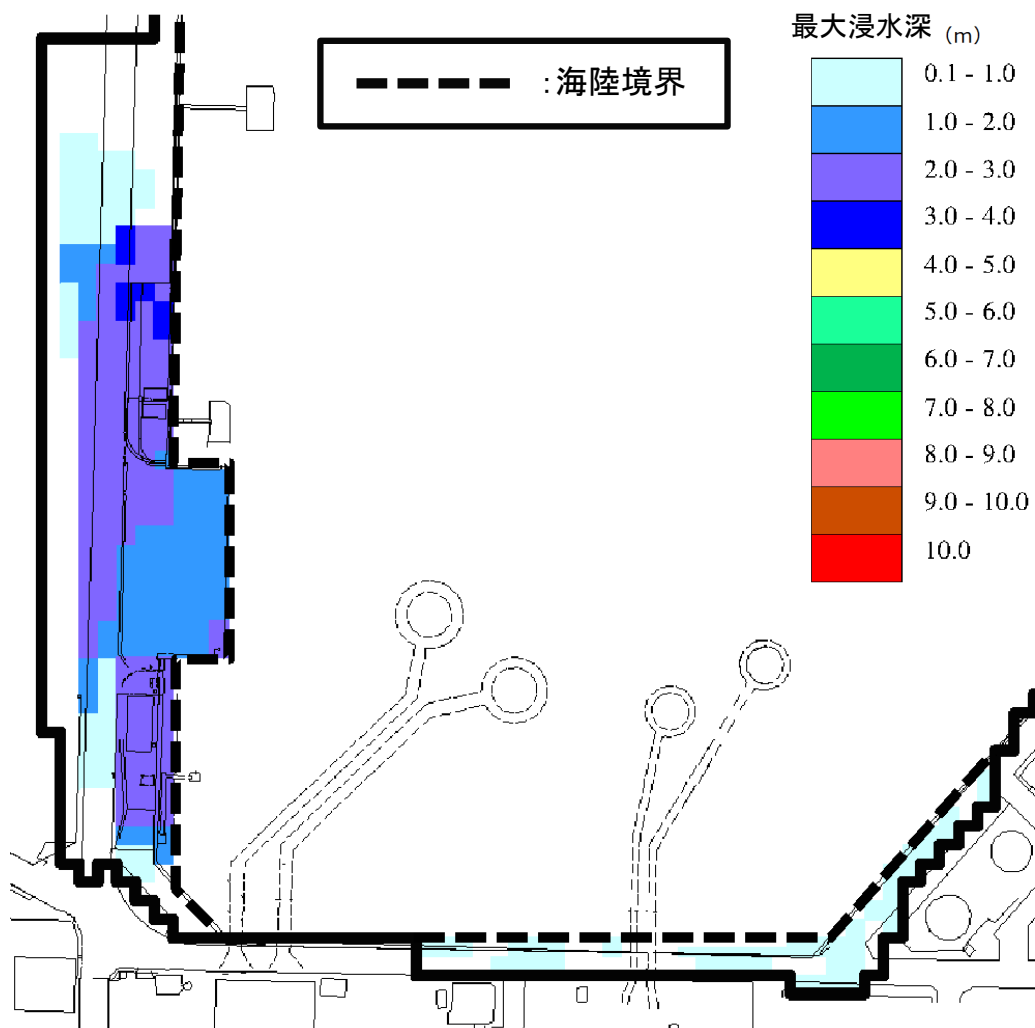


図 4.5.2-5 基準津波 1 (防波堤無し, 沈下 1m) による沈下範囲の最大浸水深分布

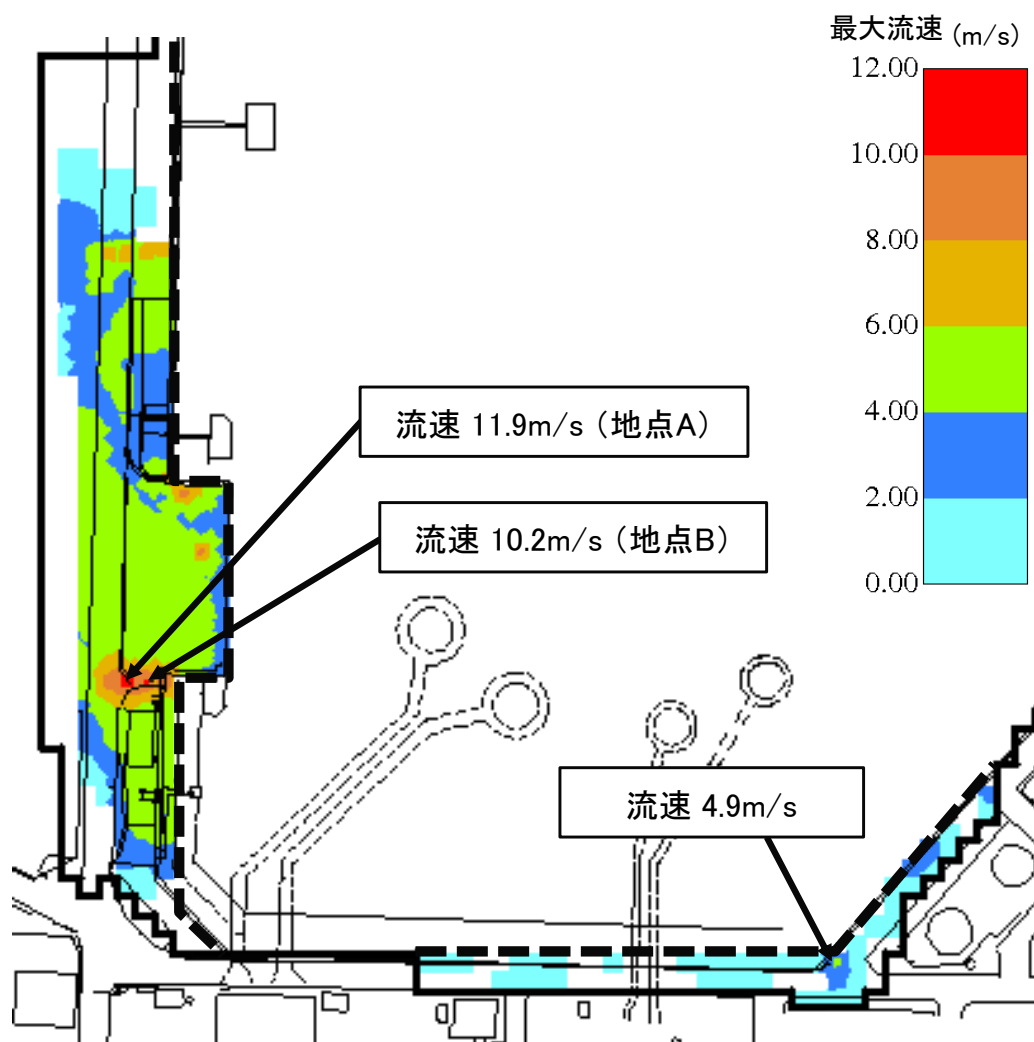


図 4.5.2-6 基準津波 1 (防波堤無し, 沈下 1m) による沈下範囲の最大流速分布

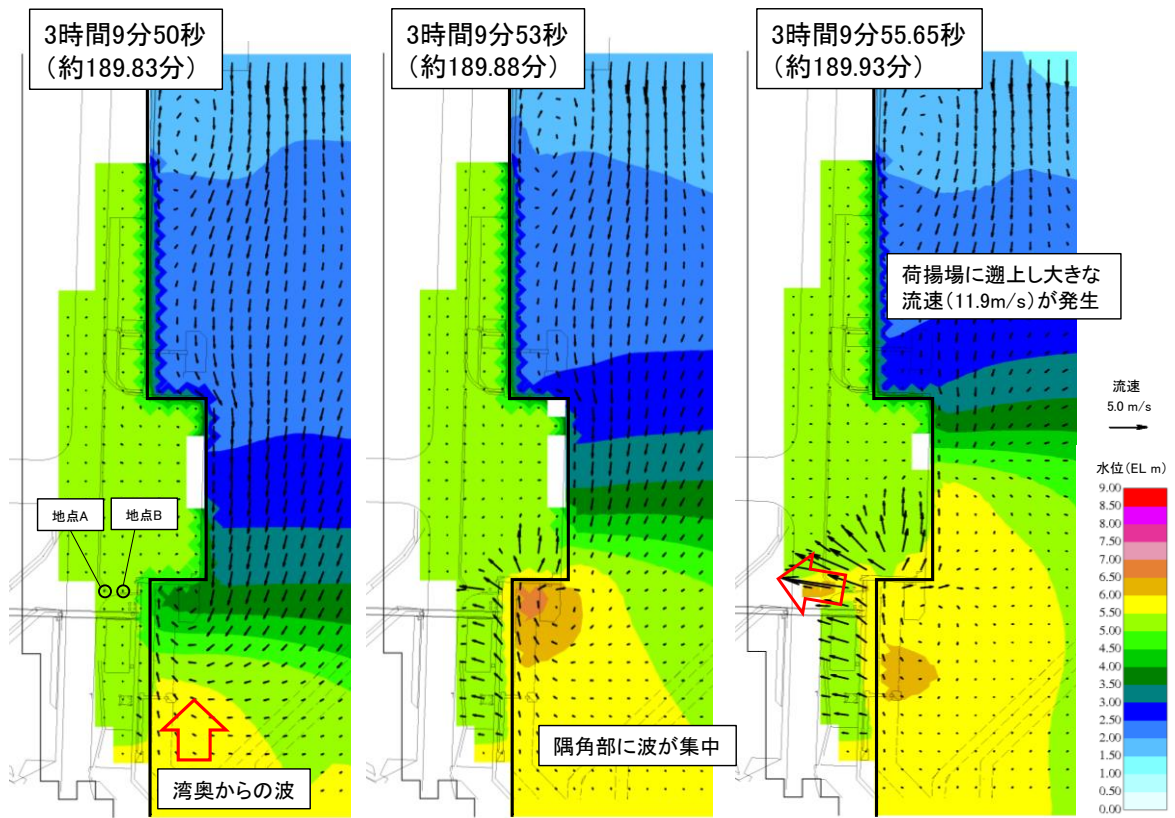


図 4.5.2-7 基準津波 1 (防波堤無し, 沈下 1m) による荷揚場周辺の水位変動及び流向ベクトル

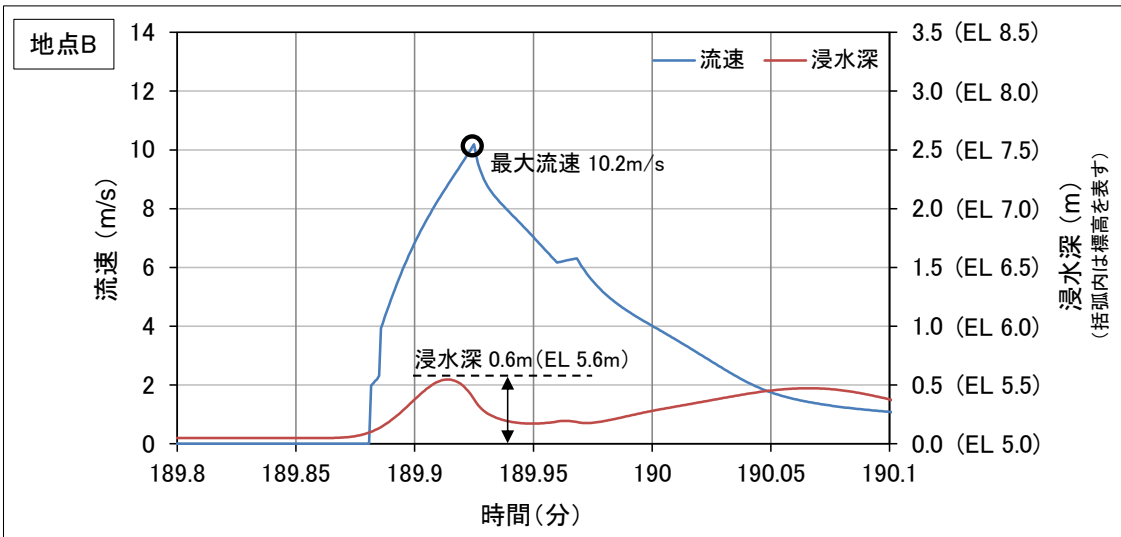
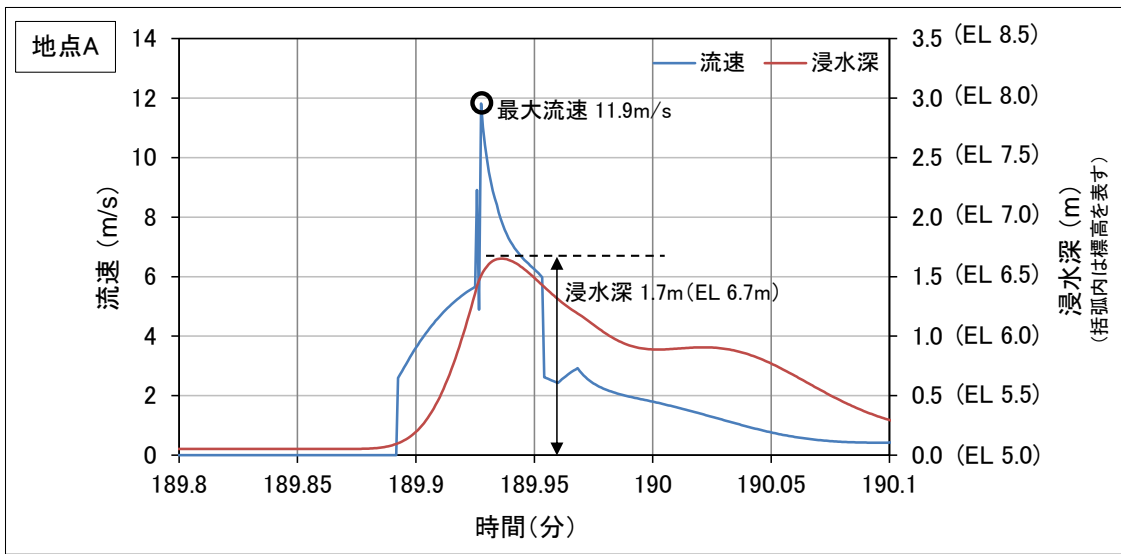
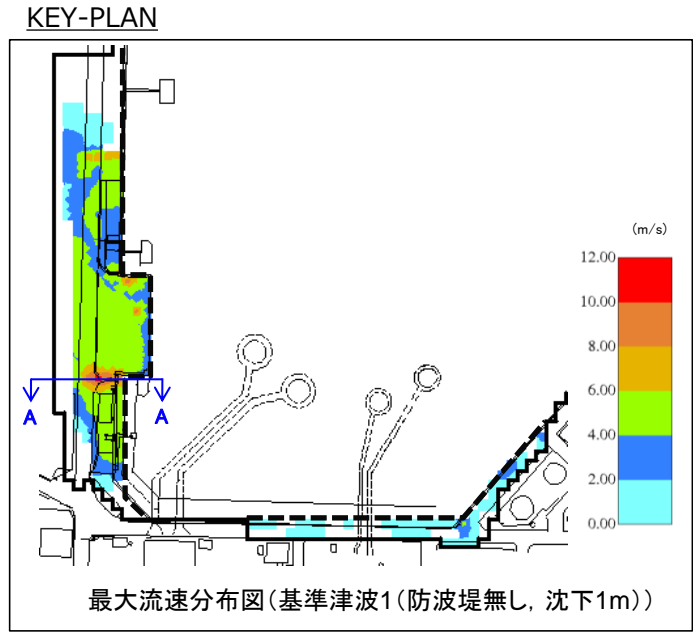
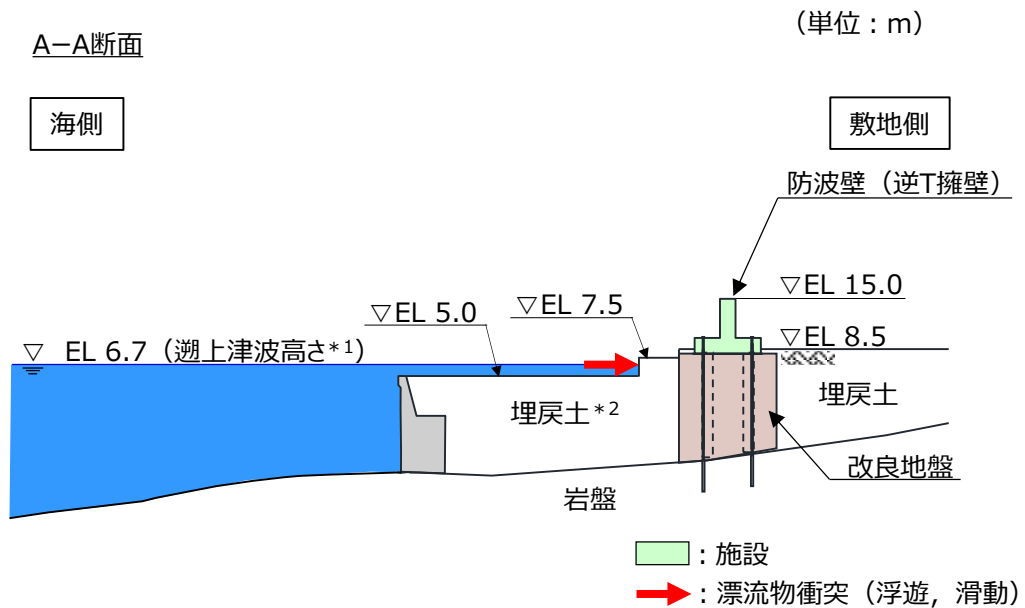


図 4.5.2-8 基準津波 1 (防波堤無し, 沈下 1m) による地点 A 及び  
地点 B における流速及び浸水深の時刻歴波形





【防波壁(逆T擁壁)】



注記\*1: 荷揚場周辺の最大流速発生時における津波高さ  
 \*2: 地震による地盤沈下(1m)を考慮した高さ

図 4.5.2-9 直近陸域(荷揚場周辺)の地盤沈下を考慮した敷地形状と津波高さの概念図

b. 漂流物による衝突荷重の作用位置の設定に用いる水位

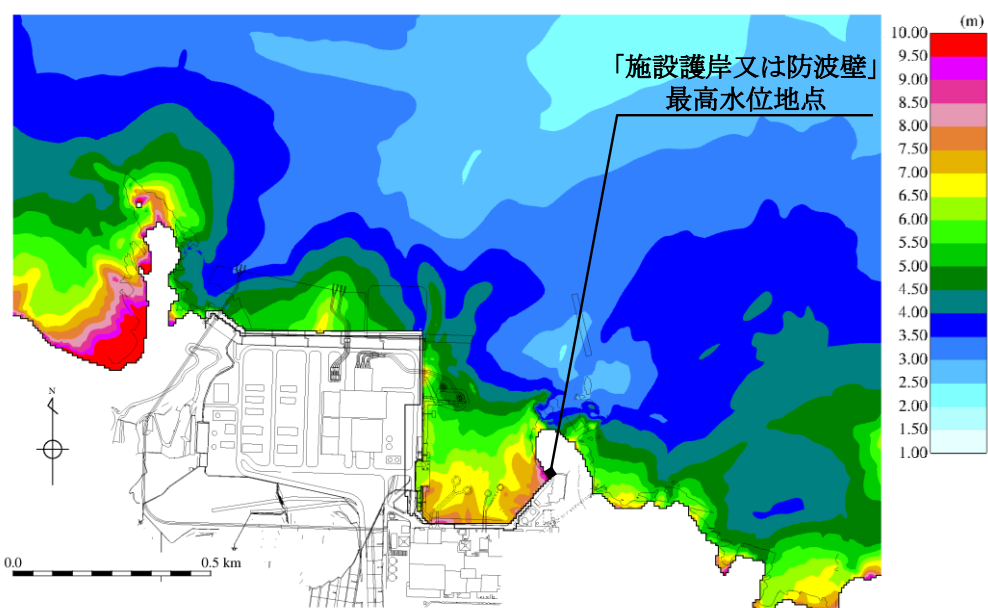
以下に示す最高水位に高潮ハザードを考慮した参照する裕度（0.64m）を加えた津波高さを考慮する。

(a) 日本海東縁部に想定される地震による津波の水位

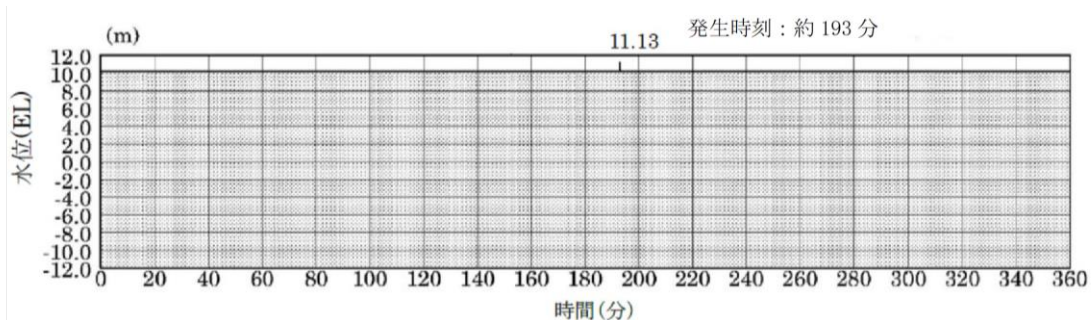
水位上昇側の最高水位は、基準津波 1（防波堤無し）の EL 11.9m（発生時刻：約 193 分，潮位 0.58m 及び潮位のばらつき+0.14m を考慮）であり，高潮ハザードを考慮した参照する裕度を加えた EL 12.6m とする。遡上域における基準津波 1（防波堤無し）の時刻歴波形を図 4.5.2-10 に示す。

(b) 海域活断層から想定される地震による津波の水位

水位上昇側の最高水位は、海域活断層上昇側最大ケース（防波堤有り）の EL 4.2m（発生時刻：約 6 分 30 秒，潮位 0.58m 及び潮位のばらつき+0.14m を考慮）であり，高潮ハザードを考慮した参照する裕度を加えた EL 4.9m とする。遡上域における海域活断層上昇側最大ケース（防波堤有り）の時刻歴波形を図 4.5.2-11 に示す。なお，荷揚場（EL 6.0m）については，地震による地盤沈下（1m）を考慮しても，海域活断層から想定される地震による津波は遡上しない。



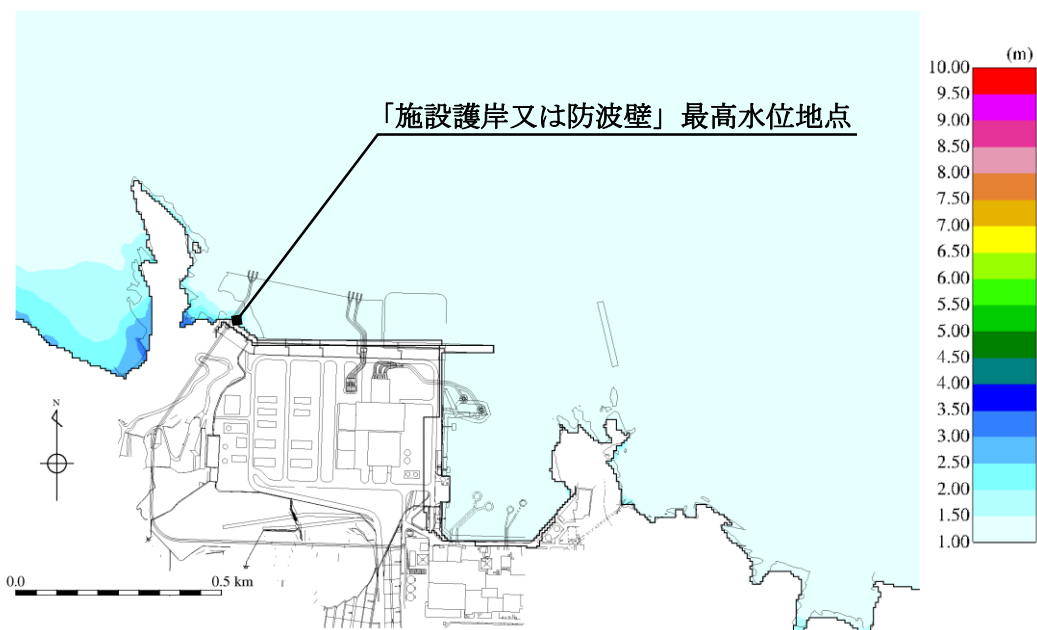
最大水位上昇量分布図  
(基準津波1, 防波堤無し)



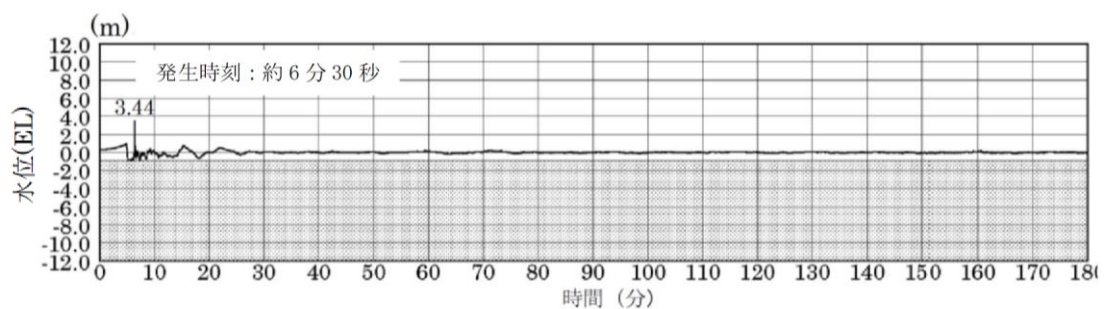
最大水位上昇量  $11.13\text{m} + \text{朔望平均満潮位 } 0.58\text{m} + \text{潮位のばらつき } 0.14\text{m} \div \text{EL } 11.9\text{m}$   
施設護岸又は防波壁 (基準津波1, 防波堤無し)

注: 灰色の網掛けは最高水位地点の標高以下の範囲を示す。

図 4.5.2-10 遡上域における時刻歴波形 (基準津波1, 防波堤無し)



最大水位上昇量分布図  
(海域活断層上昇側最大ケース，防波堤有り)



最大水位上昇量  $3.44\text{m} + \text{朔望平均満潮位 } 0.58\text{m} + \text{潮位のばらつき } 0.14\text{m} \doteq \text{EL } 4.2\text{m}$   
施設護岸又は防波壁 (海域活断層上昇側最大ケース，防波堤有り)

注：灰色の網掛けは最高水位地点の標高以下の範囲を示す。

図 4.5.2-11 遡上域における時刻歴波形 (海域活断層上昇側最大ケース，防波堤有り)

#### 4.5.3 衝突荷重として考慮する漂流物の選定

「4.2 漂流物による影響確認」における、漂流（浮遊）して施設護岸又は輪谷湾に到達する可能性があると評価した漂流物及び発電所構内陸域（荷揚場周辺）で滑動する漂流物の配置場所を表 4.5.3-1 に整理した上で、衝突荷重として考慮する漂流物を選定した。

表 4.5.3-1 施設護岸又は輪谷湾に到達する可能性があると評価した漂流物及び発電所構内陸域（荷揚場周辺）で滑動する漂流物

調査対象	漂流物	重量等	考慮する津波*1	到達形態	
発電所 構内	海 域	作業船	総トン数：約 10 トン	海域	浮遊
		漁船	総トン数：約 0.7 トン	東縁，海域	浮遊
	陸 域	荷揚場詰所 （壁材（ALC版））	— （がれき化して漂流）	東縁	浮遊
		デリッククレーン試験用 ウエイト	約 22t	東縁	滑動
		変圧器・ポンプ制御盤	約 0.1t	東縁	滑動
		防舷材	約 1t	東縁	浮遊
		エアコン室外機	約 0.2t	東縁	滑動
	枕木	約 12kg	東縁	浮遊	
発電所 構外	海 域	漁船（500m 以内（操業））	総トン数：3 トン未満	東縁，海域	浮遊
		漁船（500m 以遠（操業））*2	総トン数：約 19 トン*3	東縁，海域	浮遊

注記\*1：「東縁」は日本海東縁部に想定される地震による津波，「海域」は海域活断層から想定される地震による津波を表す。

\*2：4.2 の漂流物評価において施設護岸又は輪谷湾に到達しないと評価しているが，発電所周辺漁港の漁船であることから抽出。

\*3：施設護岸から 500m 付近で操業するイカ釣り漁船（総トン数：10 トン）を含む。

##### (1) 漂流物を考慮する範囲

漂流物による衝突荷重の設定においては、漂流物の配置場所が重要な要因となるため、表 4.5.3-1 に示す漂流物について、配置場所の区分を行った。

日本海東縁部に想定される地震による津波（基準津波 1）の流向・流速の分析の結果、3号北側防波壁から約 50m 以内の水深が約 20m の浅い位置で 5m/s 以上の速い流速が確認されたことから、安全側に施設護岸から 500m 以内にある漂流物は津波の第一波により漂流し、施設護岸又は輪谷湾に到達する可能性があると考え、施設護岸から約 500m 以内の海域を「直近海域」として区分する。また、発電所構内陸域（荷揚場周辺）で浮遊する漂流物の配置場所については、施設護岸に到達することから、「直近海域」とする。

施設護岸から 500m 以遠については、日本海東縁部に想定される地震による津波（基準津波 1）の流向・流速の分析の結果、ほとんどの海域において流速は速くて 2m/s 程度であることから、この範囲にある漂流物は津波の第一波により漂流し、施設護岸又は輪谷湾に到達する可能性は低いと考え、この範囲を「前面海域」として区分する。

発電所構内陸域（荷揚場周辺）の滑動する漂流物については、滑動して荷揚場周辺の津波防護施設に到達する可能性があるため、発電所構内陸域（荷揚場周辺）を「直近陸域」として区分する。

配置場所の区分を図 4.5.3-1 に示す。また、表 4.5.3-1 の漂流物の配置場所の区分を整理した結果を表 4.5.3-2 に示す。

なお、発電所周辺における津波来襲時の流況について考察すると、日本海東縁部に想定される地震による津波（基準津波 1）は最大水位・流速を示す時間帯が地震発生後約 180 分～200 分であり、海域活断層から想定される地震による津波（基準津波 4）は、最大水位・流速を示す時間帯が地震発生後約 5 分～7 分である。最大流速は、いずれも施設護岸から 500m 以内の海域で生じていることから、直近海域からの漂流物の影響が大きくなることが考えられる。

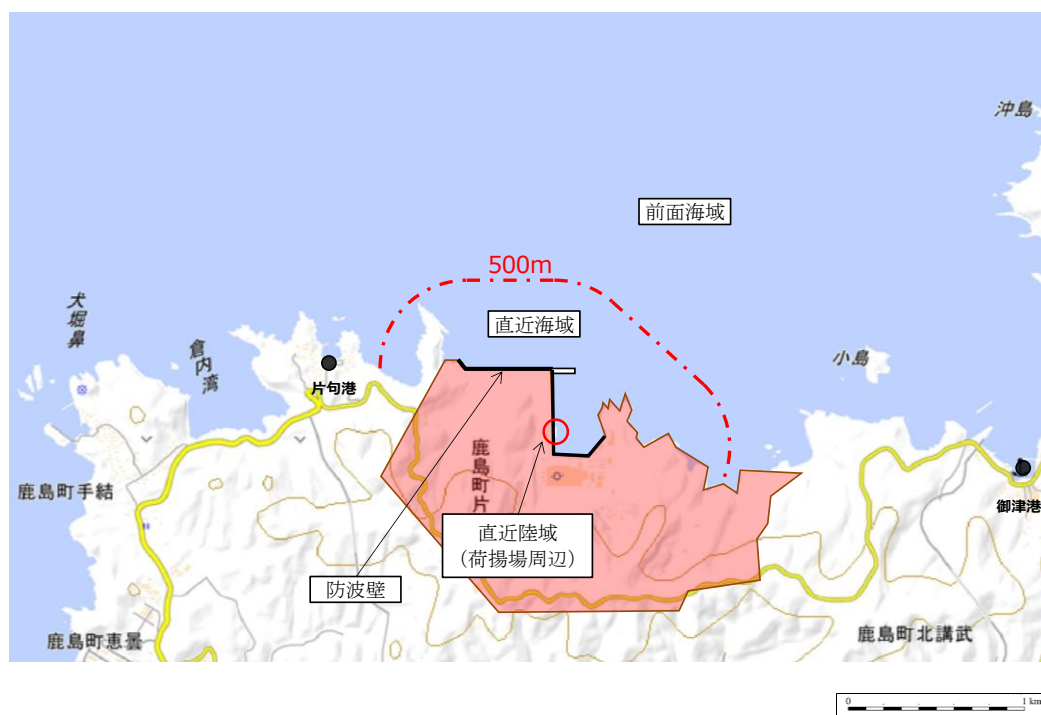


図 4.5.3-1 漂流物を考慮する範囲の区分

表 4.5.3-2 漂流物の配置場所の区分及び到達の有無

調査対象		到達する漂流物	重量等	考慮する津波	到達形態	配置場所	到達の有無
発電所 構内	海域	作業船	総トン数：約 10 トン	海域	浮遊	直近海域	○
		漁船	総トン数：約 0.7 トン	東縁 海域	浮遊	直近海域	○
	陸域	荷揚場詰所 (壁材 (ALC 版))	— (がれき化して漂流)	東縁	浮遊	直近海域	○
		デリッククレーン 試験用ウエイト	約 22t	東縁	滑動	直近陸域	×
		変圧器・ポンプ 制御盤	約 0.1t	東縁	滑動	直近陸域	×
		防舷材	約 1t	東縁	浮遊	直近海域	○
		エアコン室外機	約 0.2t	東縁	滑動	直近陸域	×
枕木	約 12kg	東縁	浮遊	直近海域	○		
発電所 構外	海域	漁船 (500m 以内 (操業))	総トン数：約 3 トン未満	東縁 海域	浮遊	直近海域	○
		漁船 (500m 以遠 (操業))	総トン数：約 19 トン	東縁 海域	浮遊	前面海域	○

(2) 敷地形状を踏まえた衝突荷重として考慮する漂流物の選定

漂流物の配置場所の区分及び敷地形状を踏まえ、衝突荷重として津波防護施設に考慮する漂流物の選定を行う。衝突荷重として津波防護施設に考慮する漂流物は、考慮する津波及び配置場所の区分毎に重量又は質量（以下「重量等」という。）、材質及び既往の衝突荷重算定式を用いた衝突荷重を踏まえて選定する。

a. 日本海東縁部に想定される地震による津波に伴う漂流物

表 4.5.3-2 より、津波防護施設に到達する漂流物のうち、初期配置が直近海域となる漂流物は、漁船（総トン数 0.7 トン、3 トン）、壁材（ALC 版）、防舷材（約 1 t）及び枕木（約 12kg）に加え、漁船の作業区域及び航行の不確かさ（添付資料 1 参照）を考慮して、漁船（総トン数 19 トン）を対象とする。

津波防護施設に到達する漂流物のうち、初期配置が前面海域となる漂流物は、漁船（総トン数 19 トン）を対象とする。

対象とした漂流物について、その初期配置、重量等及び材質を踏まえ、既往の算定式による衝突荷重を比較した結果、漂流物による衝突荷重が最大となる漁船（総トン数 19 トン）を津波防護施設の評価において考慮する漂流物として選定する（添付資料 2 参照）。

なお、直近陸域において地盤沈下を考慮した場合に局所的に大きな流速（11.9m/s）が抽出されているが、図 4.5.2-9 に示すとおり、津波高さ（EL 6.7m）が敷地高さ（EL 7.5m）に到達しないことから、図 4.5.3-2 に示すデリッククレーン試験用ウエイト等の滑動する漂流物は衝突荷重を考慮する施設・設備に衝突しない。

b. 海域活断層に想定される地震による津波に伴う漂流物

表 4.5.3-2 より、津波防護施設に到達する漂流物のうち、初期配置が直近海域となる漂流物は、作業船（総トン数 10 トン）又は漁船（総トン数 0.7 トン及び 3 トン）に加え、漁船の作業区域及び航行の不確かさ（添付資料 1 参照）を考慮して、総トン数 19 トンの漁船を対象とする。

津波防護施設に到達する漂流物のうち、初期配置が前面海域となる漂流物は、漁船（総トン数 19 トン）を対象とする。

対象とした漂流物について、その初期配置、重量等及び材質を踏まえ、既往の算定式による衝突荷重を比較した結果、漂流物による衝突荷重が最大となる漁船（総トン数 19 トン）を津波防護施設の評価において考慮する漂流物として選定する（添付資料 2 参照）。

なお、直近陸域における漂流物については、4.5.2 b. (b) に示すとおり、津波が配置場所へ遡上しないため選定しない。

海域活断層から想定される地震による津波による津波高さと防波壁（逆 T 擁壁）及び防波壁通路防波扉の位置関係を図 4.5.3-3 に示す。図に示す



とおり、防波壁（逆T擁壁）及び防波壁通路防波扉は、地中又はEL 8.5m以上の地上に設置されていることから、海域活断層から想定される地震による津波は到達しない。

以上より、衝突荷重として考慮する漂流物は、直近海域及び前面海域における総トン数19トンの漁船（57t）を選定する。衝突荷重として考慮する漂流物及び施設・設備を表4.5.3-3に示す。

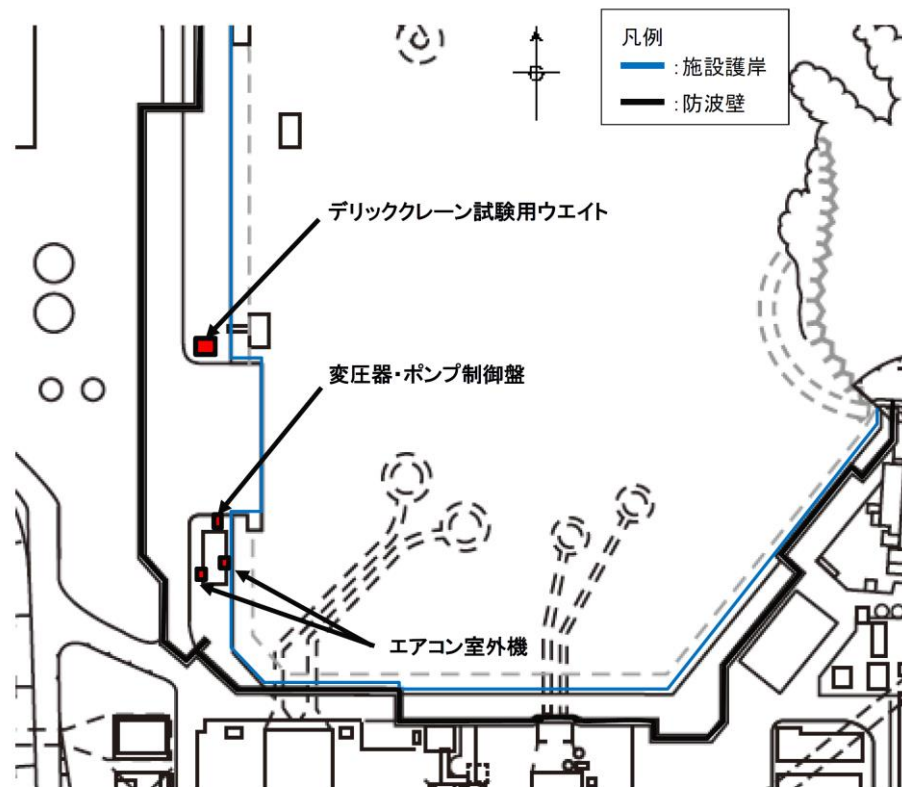
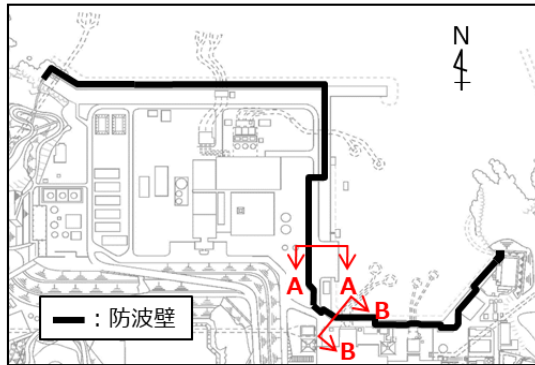


図 4.5.3-2 直近陸域における漂流物（滑動）の配置

KEY-PLAN



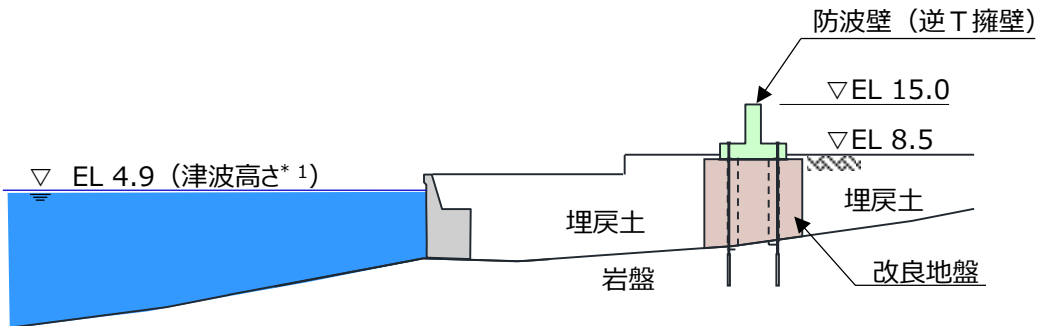
【防波壁（逆T擁壁）】

A-A断面

(単位：m)

海側

敷地側

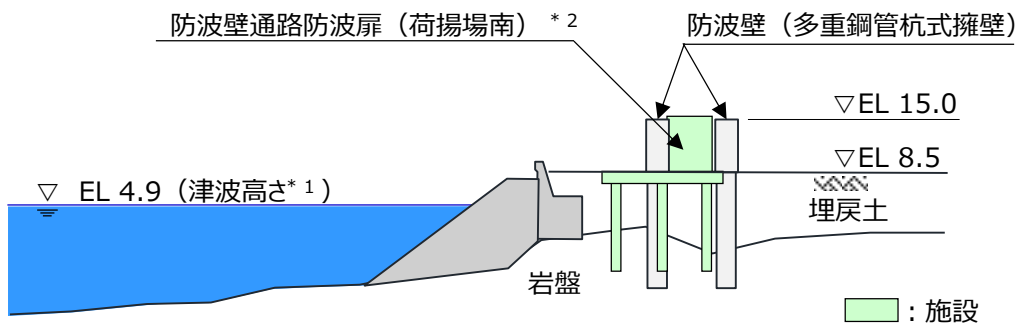


【防波壁通路防波扉（荷揚場南）】

B-B断面

海側

敷地側



注記 \* 1：海域活断層から想定される地震による津波に高潮ハザードを考慮した参照する裕度を加えた津波高さ

\* 2：防波壁通路防波扉においては、漂流物の衝突を防止するため、防波壁通路防波扉の前面に漂流物対策工を設置することから、漂流物による衝突荷重を考慮しない。

図 4.5.3-3 防波壁（逆T擁壁）及び防波壁通路防波扉と  
海域活断層から想定される津波による津波高さの概念図

表 4.5.3-3 衝突荷重として考慮する漂流物及び施設・設備

衝突する可能性のある漂流物	衝突荷重として考慮する漂流物				衝突荷重を考慮する施設・設備							
	衝突する可能性のある漂流物	重量 (t)	材質	到達形態	対象津波【津波高さ】	漂流速度 (m/s)	初期配置	防波壁				
								波返重力擁壁	逆T擁壁	多重鋼管杭式擁壁	防波壁通路防波扉	
漁船 (総トン数19トン)	57.0	FRP	浮遊	日本海東縁 【EL 12.6m】*1	10.0	直近 海域	○	○	○	—*3		
											前面 海域	○
				海域活断層 【EL 4.9m】*2	6.0	直近 海域	○	—*4	○	—*4	○	—*4

注記\*1:基準津波Iの入力津波高さEL 11.9mに高潮ハザードを考慮した参照する裕度を加えた津波高さ。

\*2:海域活断層上昇側最大ケースの入力津波高さEL 4.2mに高潮ハザードを考慮した参照する裕度を加えた津波高さ。

\*3:防波壁通路防波扉においては、漂流物の衝突を防止するため、防波壁通路防波扉の前面に漂流物対策工を設置することから、漂流物による衝突荷重を考慮しない。

\*4:防波壁(逆T擁壁)及び防波壁通路防波扉は地中又はEL 8.5m以上の地上に設置されていることから、津波高さがEL 4.9mである海域活断層から想定される地震による津波は到達しないため、漂流物は衝突しない。

#### 4.5.4 浮遊状態の漂流物による衝突荷重の算定方法

浮遊状態の漂流物による衝突荷重の算定方法としては、運動量理論に基づく推定式や実験に基づく推定式等を用いた既往の衝突荷重算定式による算定又は陽解法により解析対象物の大変形挙動を時刻歴で材料非線形性を考慮した「非線形構造解析（以下「衝突解析」という。）」による算定が考えられる。

##### (1) 既往の衝突荷重算定式の整理

既往の衝突荷重算定式では、対象漂流物の種類、仕様、初期配置等により適用性が異なる。既往の荷重算定式の整理一覧を表 4.5.4-1 に示す。

表 4.5.4-1 漂流物による既往の荷重算定式の整理一覧

No	出典	種類	概要	算定式の根拠 (実験条件)
①	松置 (1999)	流木	円柱形状の流木が縦向きに衝突する場合の衝突荷重を提案している。 $F_m = 1.6C_{MA}(V_{00}/gD)^{0.5} \{1.2(C_{M1}/V_1)^{0.4} (yD^2 L) \}$ $F_m$ : 衝突力, $C_{MA}$ : 見かけの質量係数, $V_{00}$ : 流木の衝突速度, $D$ : 流木の直径, $L$ : 流木の長さ, $\sigma_r$ : 流木の降伏応力, $\gamma$ : 流木の単位体積重量, $g$ : 重力加速度	「実験に基づく推定式」 ・見かけの質量係数に関する水路実験 (実験: 高さ0.5m, 幅0.3m, 長さ11.0m, 流木(丸太)の直径: 4.8~12cm, 流木質量: 305~8615g) ・衝突荷重に関する空中での実験 ・物理模型実験及び空中衝突実験において、流木 (植生林ではない丸太) を被衝突体の前面(2.5m以内)に設置した状態で衝突させている。
②	池野・田中 (2003)	流木	円柱以外にも角柱、球の形状をした木材による衝突荷重を提案している。 $F_H = SC_{MA}(V_H/g)^{0.5} D^{0.25} L^{0.25} k^{2.5} (gM)$ $F_H$ : 漂流物の衝突力, $S$ : 係数 (5.0), $C_{MA}$ : 見かけの質量係数, $V_H$ : 段波速度, $D$ : 漂流物の代表高さ, $L$ : 漂流物の代表長さ, $M$ : 漂流物の質量, $g$ : 重力加速度	「実験に基づく推定式」(縮尺1/100の模型実験) 漂流物の形状: 円柱、球、漂流物重量: 0.588N~29.792N 受圧板を陸上構造物と想定し、衝突幅を受圧板前面80cm(現地換算30m)離れた位置に設置した状態で衝突させた実験である。模型縮尺(1/100)を考慮した場合、現地換算で直径2.6~8mの仮定となる。
③	道路橋示方書 (2002)	流木等	橋(橋脚)に自動車、流木あるいは船舶等が衝突する場合の衝突荷重を定めている。 $P = 0.1 W v$ $P$ : 衝突力, $W$ : 流送物の重量, $v$ : 表面流速	漂流物が流下(漂流)してきた場合に、表面流速(津波流速)を与えることで漂流流速に対する荷重を算定できる。
④	津波漂流物対策施設設計ガイドライン (2014)	船舶等	船舶の仮想重量と漂流物流速から衝突エネルギーを提案している。 $E = E_0 = \frac{WV^2}{2g}$ , $W = W_0 + W'$ $= W_0 + (\pi/4)(D^2 L \gamma_w)$ $E = E' = \frac{WV^2}{4g}$ $E$ : 衝突エネルギー, $W$ : 仮想重量, $V$ : 漂流物速度, $W_0$ : 排水トン数, $W'$ : 付加重量, $D$ : 喫水, $L$ : 横付けの場合船舶の長さ、縦付けの場合は船の幅, $\gamma_w$ : 海水の単位体積重量, $g$ : 重力加速度	「漁港・漁場の施設の設計の手引」(2003)に記載されている。接岸エネルギーの算定式に対して、接岸速度を漂流物速度とすることで、衝突エネルギーを算定できる。 漁船の他、車両・流木・コンテナの衝突エネルギーに対して、支柱及び漂流物相対スクリーンの変形でエネルギーを吸収させることにより、漂流物の進入を防ぐための津波漂流物対策施設の設計に適用される式である。
⑤	FEMA (2012)	流木 コンテナ	$F_t = 1.3 v_{max} \sqrt{cm(1+c)}$ $F_t$ : 衝突力, $v_{max}$ : 最大流速, $m$ : 漂流物の質量, $c$ : 付加質量係数, $k$ : 漂流物の有効剛性	「運動方程式に基づく衝突力方程式」 非減衰系の振動方程式に基づいており、衝突体及び被衝突体の両方とも完全弾性体で、かつ衝突時のエネルギー減衰が一切考慮されていない前提条件での算定式であることから、衝突時に塑性変形を伴う漂流物の衝突荷重算定では、個別の漂流物に対しては、実現象を再現するような剛性を適切に定める必要がある。
⑥	水谷ほか (2005)	コンテナ	漂流するコンテナの衝突荷重を提案している。 $F_m = 2 \rho_w v_{in} E_c V_x^2 + (WV_x / gdt)$ $F_m$ : 漂流衝突力, $dt$ : 衝突時間, $\eta_a$ : 最大湖上水位, $\rho_w$ : 水の密度, $B$ : コンテナ幅, $V_x$ : コンテナの漂流速度, $W$ : コンテナ重量, $g$ : 重力加速度	「実験に基づく推定式」(縮尺1/75の模型実験) 使用コンテナ: 長さ20ftと40ft, コンテナ重量: 0.2N~1.3N程度, 湖上流速: 1.0m/s以下, 材質: アクリル
⑦	有川ほか (2007, 2010)	コンテナ 流木	コンクリート構造物に鋼製構造物(コンテナ等)が漂流衝突する際の衝突荷重を提案している。 $F = \gamma_{PK} \left( \frac{5}{4} m \right)^{0.5} v^2$ , $x = \frac{4\sqrt{a}}{3\pi} k_1 + k_2$ , $k = \frac{m_1 m_2}{m_1 + m_2}$ $F$ : 衝突力, $a$ : 衝突面半径の1/2 (コンテナ衝突面の総横長さの平均の1/4), $B$ : ヤング率, $v$ : ボアソン比, $m$ : 質量, $v$ : 衝突速度, $\gamma_P$ : 塑性によるエネルギー減衰効果 $m$ や $k$ の添え字は衝突体と被衝突体を示す。 また、「①松置(1999)」にない、上式において $m=C_{MA}$ ( $C_{MA}$ : サージタイプの1.7) とすることで、流木のコンクリート版に対する衝突力を評価できるとしている。	「実験に基づく推定式」(縮尺1/5の模型実験) 使用コンテナ: 長さ1.21m, 高さ0.152m, 幅0.49m, 衝突速度: 1.0~2.5m/s程度, 材質: 鋼製 物理模型実験では、コンテナを被衝突体の全面1.21m(現地換算6.05m)に設置して衝突力を求めた算定式である。

- No1 松富英夫 (1999) 流木衝突力の実用的な評価式と変化特性, 土木学会論文  
集, No621, pp. 111-127
- No2 池野正明・田中寛好 (2003) 陸上遡上波と漂流物の衝突力に関する実験的  
研究, 海岸工学論文集, 第 50 巻, pp. 721-725
- No3 道路橋示方書・同解説 I 共通編 ( (社) 日本道路協会, 平成 14 年 3 月)
- No4 津波漂流物対策施設設計ガイドライン (沿岸技術研究センター, 寒地研究セ  
ンター, 平成 26 年)
- No5 FEMA (2012) Guidelines for Design of Structures for Vertical E  
vacuation from Tsunamis Second Edition, FEMA P-646
- No6 水谷法美・高木祐介・白石和睦・宮島正悟・富田孝史 (2005) エプロン上  
のコンテナに作用する津波波力と漂流衝突力に関する研究, 海岸工学論文集,  
第 52 巻, pp. 741-745
- No7 有川太郎・大坪大輔・中野史丈・下迫健一郎・石川信隆 (2007) 遡上津波  
によるコンテナ漂流力に関する大規模実験 海岸工学論文集, 第 54 巻, pp.  
846-850
- 有川太郎・鷺崎誠 (2010) 津波による漂流木のコンクリート壁面破壊に関  
する大規模実験, 土木学会論文集 B2, Vol. 66, No. 1, pp. 781-785

(2) 漂流物による衝突荷重の算定方法の選定

既往の衝突荷重算定式及び衝突解析に対して、「4.5.3 衝突荷重として考慮する漂流物の選定」において区分した、漂流物の初期配置（「直近海域」、「前面陸域」及び「直近陸域」）及び適用流速の観点も加えた整理結果を表 4.5.4-2 に示す。

表 4.5.4-2 漂流物による衝突荷重算定方法の整理

No	算定方法	種類	漂流物の初期配置	適用流速	適用性
①	松富 (1999)	流木	直近海域 直近陸域	衝突速度	個別の流木(丸太)の種類等に応じて、実現象を再現できるパラメータを適切に設定することが可能であれば、直近陸域又は直近海域からの流木に対して適用可能と判断する。
②	池野・田中 (2003)	流木	直近陸域	段波速度	流木を対象とした算定式であるが、実験の模型縮尺(1/100)を考慮すると、原子力発電所における漂流物衝突事象への適用は困難と判断する。
③	道路橋示方書 (2002)	流木 FRP製 船舶等	前面海域	表面流速	漂流物が流下(漂流)して来た場合に、表面流速(津波流速)を与えることで漂流流速に対する漂流物荷重を算定できる。新規制基準適合性審査(東北電力(株)女川原子力発電所等)において、適用実績があるため、初期配置が前面海域の漂流物に対して適用可能と判断する。
④	津波漂流物 対策施設設計 ガイドライン (2014)	船舶等	前面海域 直近海域	漂流物速度	船舶、車両、流木、コンテナ等の漂流物を対象としているが、鋼管杭等の支柱の変形及びワイヤロープの伸びにより衝突エネルギーを吸収する考え方であり、弾性設計においての適用は困難であると判断する。
⑤	F E M A (2012)	流木 コンテナ FRP製 船舶	直近海域	最大流速	個別の漂流物に対して、実現象を再現できるパラメータ(軸剛性等)を適切に設定することが必要である。新規制基準適合性審査(東北電力(株)女川原子力発電所)において、初期配置が直近海域の総トン数5トンのFRP製船舶の船首方向衝突に対して適用実績があるため、FRP製船舶の船首方向衝突に対して適用可能と判断する。
⑥	水谷ほか (2005)	コンテナ	直近陸域	漂流速度	エプロン上にコンテナを設置して衝突力を求めるという特殊な実験により得られた式であることに留意する必要はあるが、直近陸域からのコンテナに対して適用可能と判断する。
⑦	有川ほか (2007, 2010)	流木 コンテナ	直近海域 直近陸域	衝突速度	剛性に係る k 値を適切に定める必要があり、対象としている種類以外への適用性がある k 値に係る k1 及び k2 の値が不明であるため、現状は当該式が対象としている種類(流木、コンテナ)以外への適用は困難と判断する。したがって、直近陸域又は直近海域からの流木及びコンテナに対して適用可能と判断する。
⑧	衝突解析	鋼製部材 FRP製 船舶 木材等	直近陸域 直近海域	衝突速度	漂流物の3次元FEMモデルを適切に作成する必要がある。新規制基準適合性審査(東北電力(株)女川原子力発電所等)において、適用実績があるため、初期配置が直近海域の総トン数5トンのFRP製船舶の衝突荷重算定に用いられていることから、適用可能と判断する。



また、「4.5.3 衝突荷重として考慮する漂流物の選定」から、対象漂流物として選定されたFRP製の漁船（以下「船舶」という。）に**おける**、衝突荷重の算定方法を選定する。なお、表4.5.4-2の整理結果より、船舶への適用性が期待できる、既往の衝突荷重算定式の「道路橋示方書（2002）」、「FEMA（2012）」及び「衝突解析」の中から選定する。

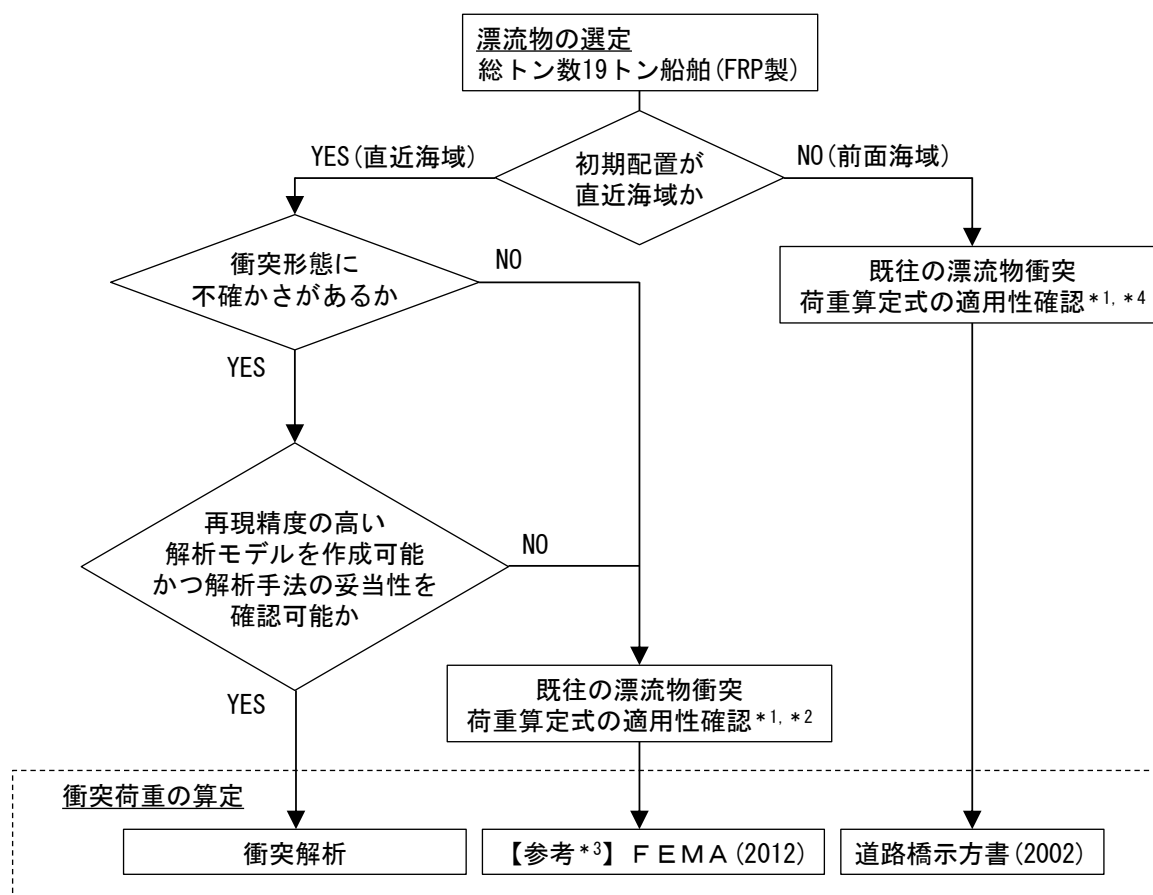
- ・「道路橋示方書（2002）」の式は、漂流物が流下（漂流）して来た場合に、表面流速（津波流速）を与えることで漂流流速に対する衝突荷重を算定でき、新規制基準適合性審査（**東北電力（株）女川原子力発電所等**）において、初期配置が前面海域の船舶（総トン数19トン）に対する適用実績がある。
- ・「FEMA（2012）」の式は、非減衰系の振動方程式に基づき、衝突物及び被衝突物の両方を完全弾性体とした条件で衝突荷重を評価する。一方、実現象として、衝突物より剛性の大きい被衝突物へ衝突した際は、衝突物自体が破壊することによる、衝突エネルギーの減衰効果がある。そのため、衝突時に塑性変形を伴う漂流物による衝突荷重算定では、個別の漂流物に対して実現象を再現できるような軸剛性を適切に定める必要がある。新規制基準適合性審査（**東北電力（株）女川原子力発電所**）において、初期配置が直近海域のFRP製漁船（総トン数5トン）の船首からの衝突に対してのみ適用実績がある。
- ・「衝突解析」は、陽解法により解析対象物の大変形挙動を時刻歴で材料非線形性を考慮した解析が可能であるため、剛性の大きい被衝突物に衝突する際の衝突物の材料非線形性を考慮した衝突荷重が算定できる。この衝突解析については、船舶の詳細な形状、衝突実験等のデータを参照することにより、既往の衝突荷重の算定式に比べ精度の高い衝突荷重を算定できるとともに、3次元的に船体形状をモデル化することにより、船舶の船首衝突以外の衝突形態に対しても衝突荷重を算定することができる。また、新規制基準適合性審査（**東北電力（株）女川原子力発電所**）において、初期配置が直近海域の船舶（総トン数5トン）に対して適用された実績がある。

上記より、**初期配置が**前面海域を対象とした船舶においては、「道路橋示方書（2002）」を衝突荷重の算定方法として選定する。

**初期配置が**直近海域を対象とした船舶においては、対象漂流物である船舶の形状調査を行っていることから、再現精度が高い船舶の解析モデルを作成可能なこと、衝突解析による衝突荷重は衝突実験結果を再現できていること（添付資料3**参照**）及び被衝突物に対する船舶の衝突形態の不確かさを考慮した衝突荷重の算定が可能であることから、衝突解析を衝突荷重の算定方法

として選定する。なお、衝突解析による衝突荷重と比較するため、「F E M A (2012)」の式による衝突荷重を参考に算定する。

漂流物による衝突荷重の算定方法の選定フローを図 4.5.4-1 に示す。



- 注記\*1：既往の漂流物衝突荷重算定式の適用性としては、漂流物の初期配置及び算定式の根拠や算定式に用いるパラメータ（材質、剛性）が適切に設定できるかを確認した。
- \*2：F E M A (2012) は、津波の先端と同時に漂流物が被衝突物に衝突する状態を対象としていると考えられるため、漂流物の初期配置が直近海域の場合において、適用性があると判断した。
- \*3：F E M A (2012) は、船舶の船首方向における衝突荷重の算定となることから、衝突解析による衝突荷重と比較するために参考として算定する（添付資料4参照）。
- \*4：道路橋示方書(2002)は、漂流物が津波の流れに乗って衝突する状態を対象としていると考えられるため、漂流物の初期配置が前面海域の場合において、適用性があると判断した。

図 4.5.4-1 漂流物による衝突荷重の算定方法の選定フロー

#### 4.5.5 漂流物による衝突荷重の算定における設計上の配慮について

漂流物による衝突荷重の算定において、以下の項目を配慮して設定する。

##### (1) 衝突荷重として考慮する漂流物

「4.5.3 衝突荷重として考慮する漂流物の選定」より、衝突荷重として考慮する漂流物は、設計上の配慮として、島根原子力発電所周辺海域で操業する漁船の、漁業法の制限等を踏まえた総トン数、操業区域及び航行の不確かさを考慮した、総トン数 19 トンのFRP製の漁船を対象とする。

##### (2) 漂流物による衝突荷重算定用の流向

漂流物による衝突荷重は、漂流物が被衝突物に対して直交方向に作用する際に最大となると考えられる。「4.5.2 津波に関するサイト特性」で示したとおり、被衝突物である防波壁及び防波壁通路防波扉前面での最大流速は、被衝突物に対する直交方向の流向と一致していない箇所も存在する。そのため、設計上の配慮として、被衝突物となる構造物の特徴を踏まえて、安全側の評価となる衝突方向を選定する。

##### (3) 漂流物による衝突荷重算定用の流速

漂流物による衝突荷重は、漂流物の衝突速度（流速）の増加に伴い大きくなるため、設計上の配慮として、衝突荷重の算定に用いる流速は、被衝突物に対して影響が大きい方向に対する最大流速を漂流物の衝突速度として用いる。また、津波流速は、「4.5.2 津波に関するサイト特性」で示したとおり、日本海東縁部に想定される地震による津波（基準津波1）と海域活断層から想定される地震による津波（基準津波4）に対して、以下の設計上の配慮を行う。

日本海東縁部に想定される地震による津波では、発電所近傍の海域における全方向の最大流速は 9.3m/s となることから、津波防護施設全線にわたり安全側に 10.0m/s とする。

海域活断層から想定される地震による津波では、発電所近傍の海域における全方向の最大流速は 5.8m/s となることから、津波防護施設全線にわたり安全側に 6.0m/s とする。

(4) 漂流物による衝突荷重の作用方法

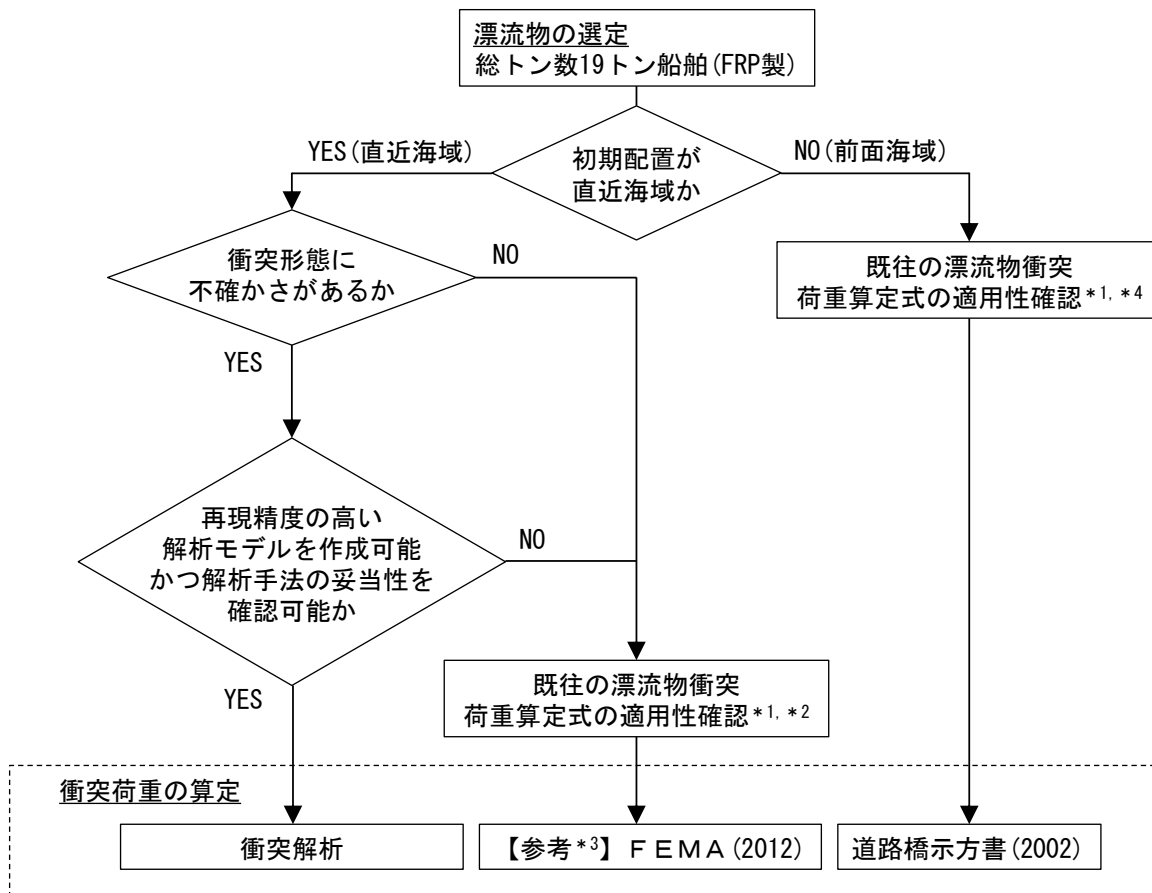
被衝突物に対する、漂流物による衝突荷重の鉛直方向の作用位置は、「4.5.2 津波に関するサイト特性」で示したとおり、日本海東縁部に想定される地震による津波（基準津波1）の入力津波高さ EL 11.9mに高潮ハザードを考慮した参照する裕度を加えた津波高さ EL 12.6m及び海域活断層から想定される地震による津波（海域活断層上昇側最大ケース）の入力津波高さ EL 4.2mに高潮ハザードを考慮した参照する裕度を加えた津波高さ EL 4.9mを基本とするが、設計上の配慮として、安全側に各構造物の部位に対して評価が厳しくなる作用位置を設定する。漂流物が衝突する際は船体幅及び深さに応じた範囲に荷重が分散すると考えられることを踏まえ、各構造物の評価において安全側となるよう荷重作用方法を採用する。また、漂流物による衝突荷重の水平方向の作用位置も同様に安全側に各構造物に対して評価が厳しくなる作用位置を設定する。

(5) 漂流物による衝突荷重と津波荷重との重畳

漂流物による衝突荷重と津波荷重の組合せについて、実際に施設に作用する荷重としては、津波による最大荷重と漂流物衝突による最大荷重が同時に作用する可能性は小さいと考えられるが、漂流物による衝突荷重と津波荷重が重畳する可能性を否定できないため、設計上の配慮として、津波高さに応じた津波荷重と漂流物による衝突荷重を重畳させる。

#### 4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定

浮遊状態の漂流物として選定した船舶の衝突荷重は、「4.5.4 浮遊状態の漂流物による衝突荷重の算定方法」より、島根原子力発電所における衝突荷重算定の適用性を考慮した上で、漂流物の初期配置が直近海域にある場合の船舶（総トン数19トン）は衝突解析により、漂流物の初期配置が前面海域にある場合の船舶（総トン数19トン）は「道路橋示方書（2002）」により衝突荷重を算定する。漂流物による衝突荷重の算定方法の選定フローを図4.5.6-1に示す。



注記\*1：既往の漂流物衝突荷重算定式の適用性としては、漂流物の初期配置及び算定式の根拠や算定式に用いるパラメータ（材質、剛性）が適切に設定できるかを確認した。  
 \*2：FEMA（2012）は、津波の先端と同時に漂流物が被衝突物に衝突する状態を対象としていると考えられるため、漂流物の初期配置が直近海域の場合において、適用性があると判断した。  
 \*3：FEMA（2012）は、船舶の船首方向における衝突荷重の算定となることから、衝突解析による衝突荷重と比較するために参考として算定する（添付資料4参照）。  
 \*4：道路橋示方書（2002）は、漂流物が津波の流れに乗って衝突する状態を対象としていると考えられるため、漂流物の初期配置が前面海域の場合において、適用性があると判断した。

図 4.5.6-1 漂流物による衝突荷重の算定方法の選定フロー  
 （図 4.5.4-1 を再掲）

(1) 漂流物の初期配置が直近海域の場合の衝突荷重の算定

a. 検討方針

船舶は車両やコンテナと比較して、長軸と短軸が明瞭ではあるが、漂流物となって来襲する際に回転の影響を受け、複雑な挙動となる可能性がある。一方、既往の衝突荷重の算定式は、長軸である船首方向からの衝突を想定していると考えられるため、衝突解析により3次元FEMでモデル化した船舶を用いて、船首方向の衝突に加え、船尾、真横及び斜め45°（船首、船尾）からの衝突荷重を算定することで、衝突形態の不確かさを考慮する（詳細を「d. 解析ケース」に示す）。

被衝突物は、鉄筋コンクリート造又は鋼製であり、衝突に伴う変形及び移動により衝突エネルギーを吸収することが考えられるが、安全側に変形及び移動をしない剛壁とし、衝突荷重は剛壁に作用する荷重の時刻歴から算定する。なお、被衝突物である防波壁の固有振動数は最大で30Hz程度であるため、被衝突物の応答に影響しない、100Hz以上の周波数を通過するローパスフィルタ処理を行う。

また、この衝突荷重は、瞬間的な最大荷重を静的な衝突荷重として考慮すること（添付資料5参照）及び衝突直前の反射波による減速を考慮しないことの保守性を有している。なお、衝突解析は気中衝突を模擬しているため、水中衝突の場合、漂流物とともに運動する水塊（付加質量）の影響を考慮する必要があるが、「4.5.5 (5) 漂流物による衝突荷重と津波荷重との重畳」で示したとおり、衝突荷重と津波荷重（津波高さに応じた波力）は重畳させる方針であり、付加質量の影響は津波による荷重に含まれるため、衝突解析の結果では考慮しない。

衝突解析による衝突荷重の算定フローを図4.5.6-2に示す。

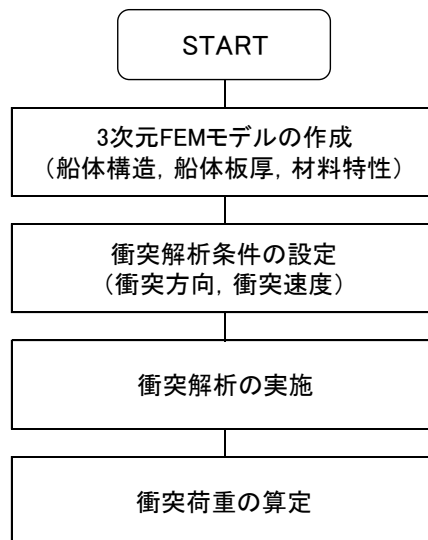


図 4.5.6-2 衝突解析による衝突荷重の算定フロー

b. 解析コード

船舶における衝突解析の解析コードは、「LS-DYNA Ver. 971」を用いる。

c. 船舶の3次元FEMモデル

衝突解析においては、衝突解析に用いる船舶の船体形状が、衝突荷重に与える影響が大きいため、3次元FEMモデルの精緻化が重要となる。そこで、対象船舶の再現精度の向上を図るために、詳細調査（船体情報に係る資料の収集及び対象船舶の調査結果）を基に、船舶の3次元FEMモデルを、シェル要素でモデル化する。対象船舶は、恵曇漁港のイカ釣り漁船（総トン数 19 トン）とする。

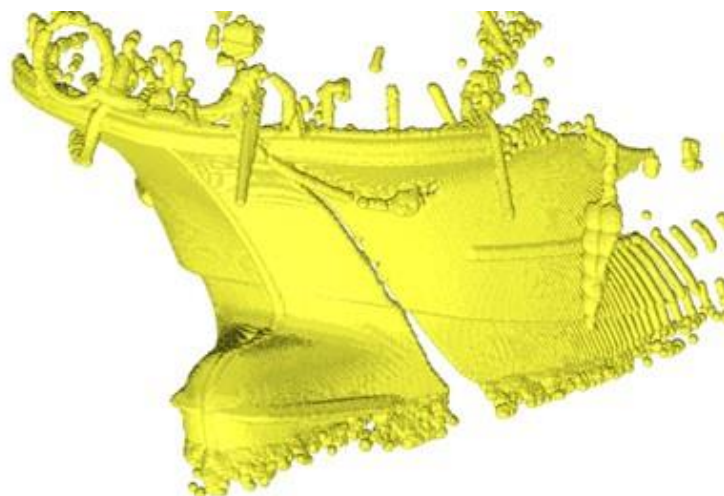
船舶は海水からの流れの抵抗を低減するために、船体の船首から船尾に向けて流線形の複雑な形状となっている。そこで、船舶外形の再現精度を向上させるために、対象船舶に対する巻尺等による測定に加え、3Dレーザースキャナによる3次元測定を行い（図 4.5.6-3）、船体外形の3次元点群データを取得し、3次元FEMモデルの作成に反映した（図 4.5.6-4）。

また、船体情報に係る資料に記載がなく、かつ測定が不可能な箇所（船体寸法、船体の板厚、FRP部材の材料特性）については、既往の文献を基に設定する。

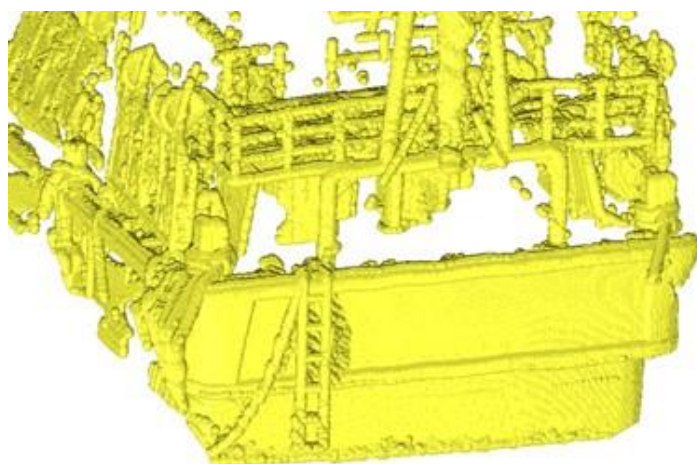


図 4.5.6-3 3Dレーザースキャナによる計測状況

【船首】



【船尾】



【船側】

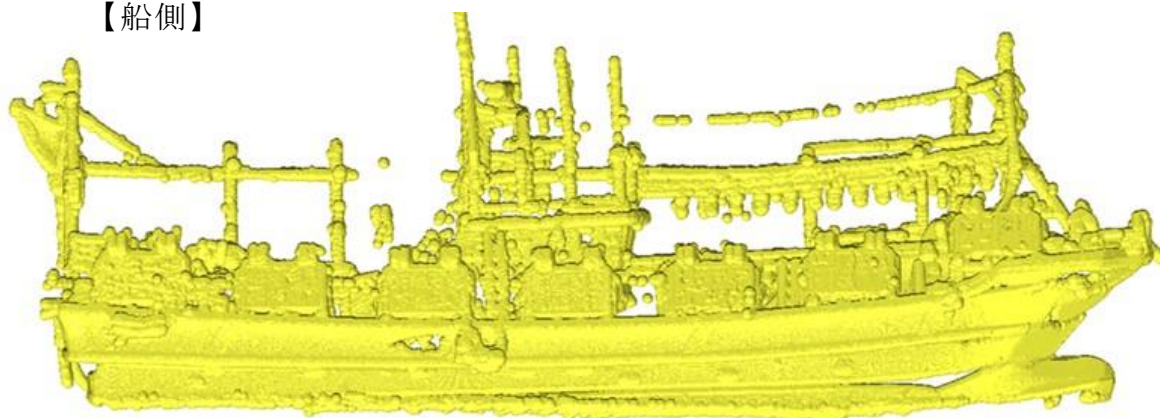


図 4.5.6-4 3Dレーザースキャナによる計測結果（例）



(a) 船体構造

船舶の3次元FEMモデルの作成に当たり、主要な船体構造寸法及び根拠を表4.5.6-1に示す。また、対象船舶の側面図及び平面図を図4.5.6-5に、衝突解析用3次元FEMモデルを図4.5.6-6に、隔壁及び船尾の船体面積を図4.5.6-7に示す。なお、甲板上のブリッジ及び船体内の機関部はモデル化をしないが、船首・船尾以外の船殻の密度を増大させることにより、船体質量として考慮し、船体質量57.0tを確保する。

表 4.5.6-1 主要な船体構造寸法及び根拠

項目	値	根拠
全長(m)	24.72	対象船舶の測定結果
全幅(m)	5.20	対象船舶の測定結果
計画最大 満載喫水(m)	2.20	「津波漂流物対策施設設計ガイドライン(2014)」 総トン数(G.T.)20トン漁船の喫水の最大値を採用
質量(t)	57.0	「津波漂流物対策施設設計ガイドライン(2014)」 漁船質量=総トン数×3倍=19×3=57.0
登録長さ* <sup>1</sup> (m)	19.40	対象船舶の船舶検査手帳* <sup>4</sup>
登録幅* <sup>2</sup> (m)	4.42	対象船舶の船舶検査手帳* <sup>4</sup>
登録深さ* <sup>3</sup> (m)	1.85	対象船舶の船舶検査手帳* <sup>4</sup>

注記\*1：上甲板の下面における船首材の前面から船尾材の後面までの長さ  
(船舶法施行細則)

\*2：船体最広部におけるフレームの外間幅 (船舶法施行細則)

\*3：登録長の中央におけるキール(竜骨)上面から上甲板の下面に至る長さ  
(船舶法施行細則)

\*4：日本小型船舶検査機構(JCI)が国の代行機関として実施する、総トン数20トン未満の小型船舶を対象とした、船舶検査に合格した船舶に対して交付される、船舶の長さ等が記載された手帳

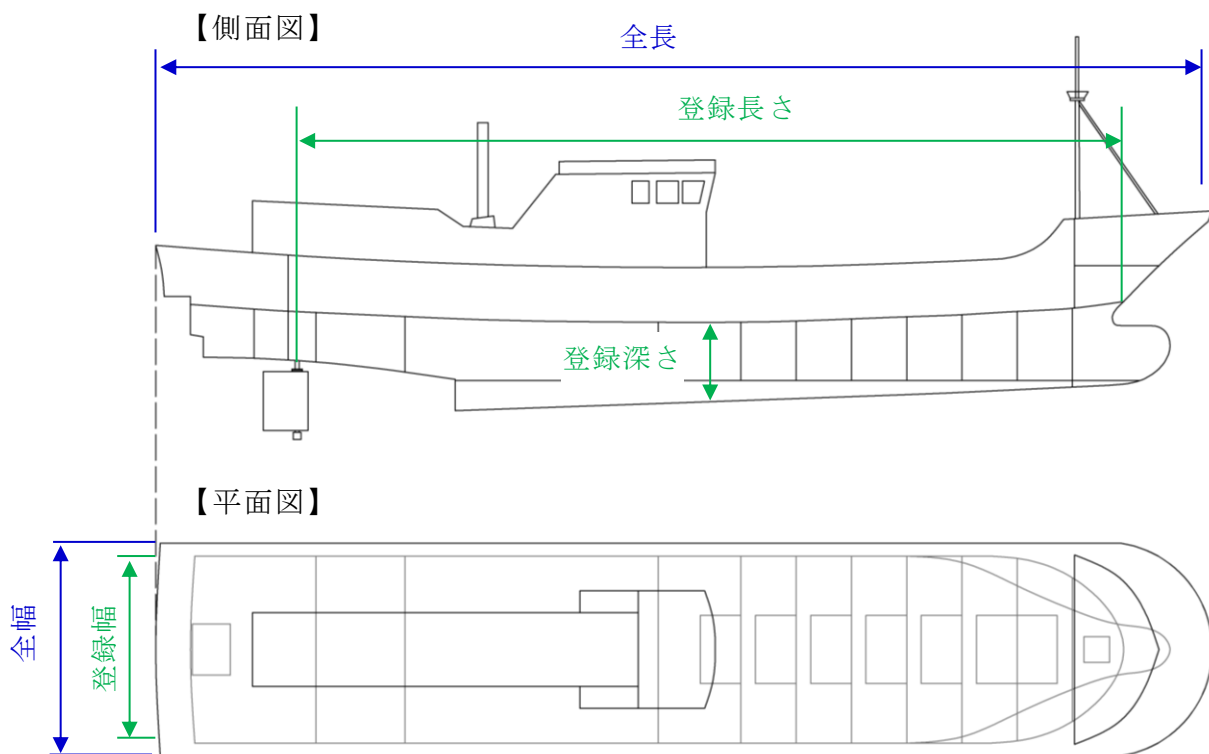
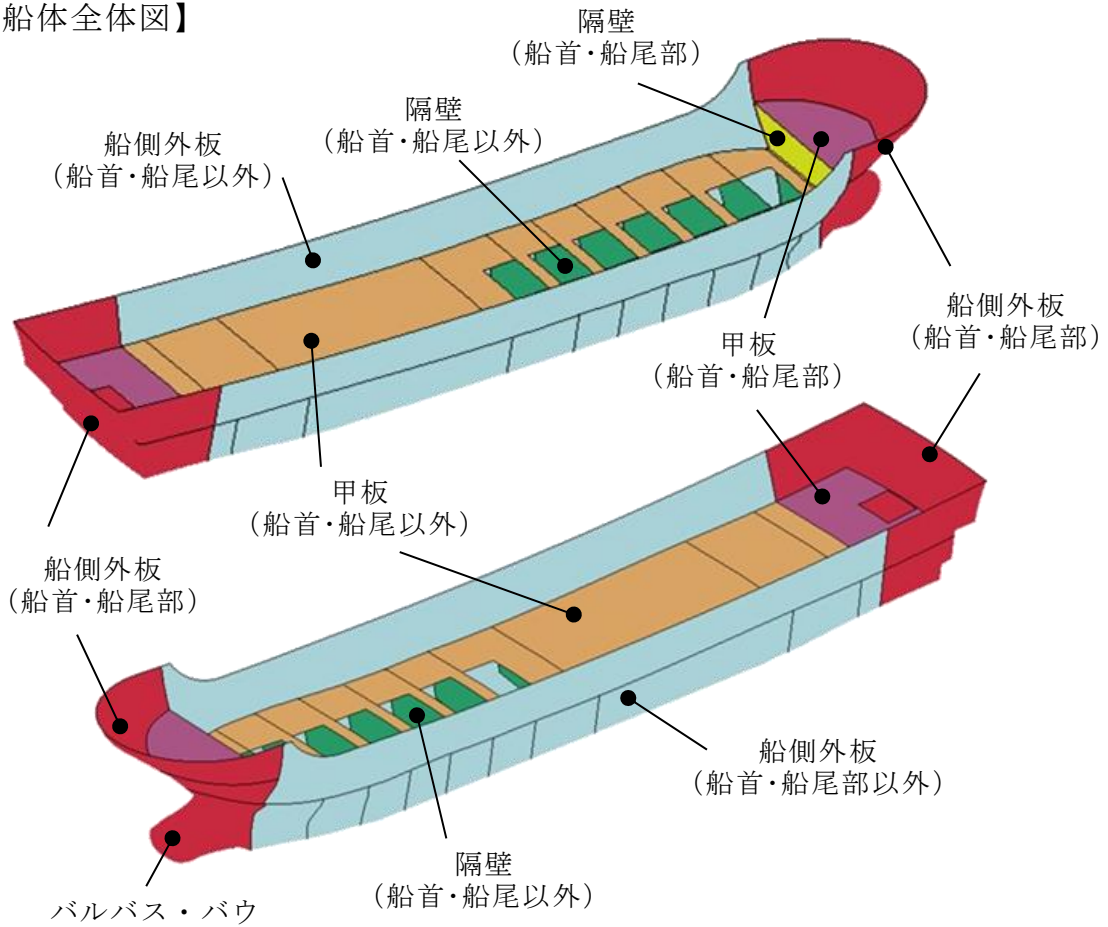
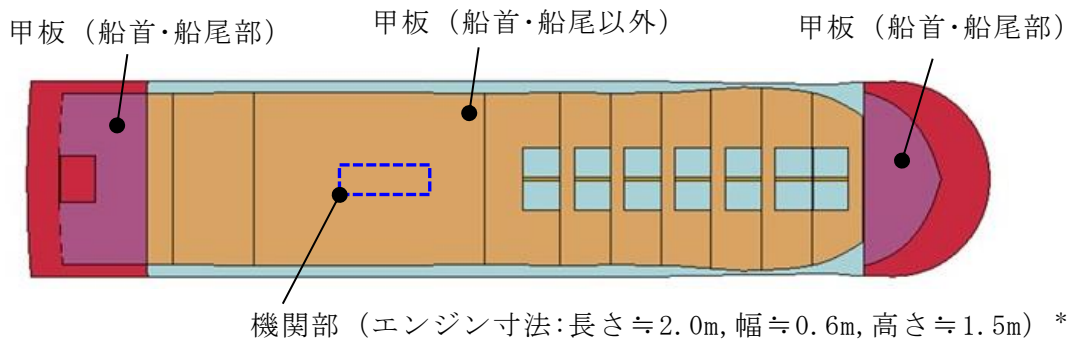


図 4.5.6-5 対象船舶の側面図及び平面図

【船体全体図】



【船体平面（上面）】



【船体正面（船首）】

【船体後面（船尾）】

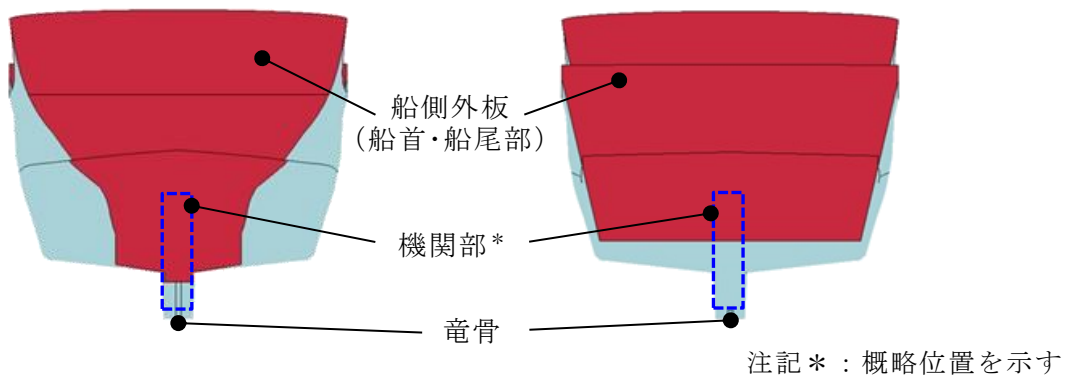


図 4.5.6-6 3次元FEMモデル

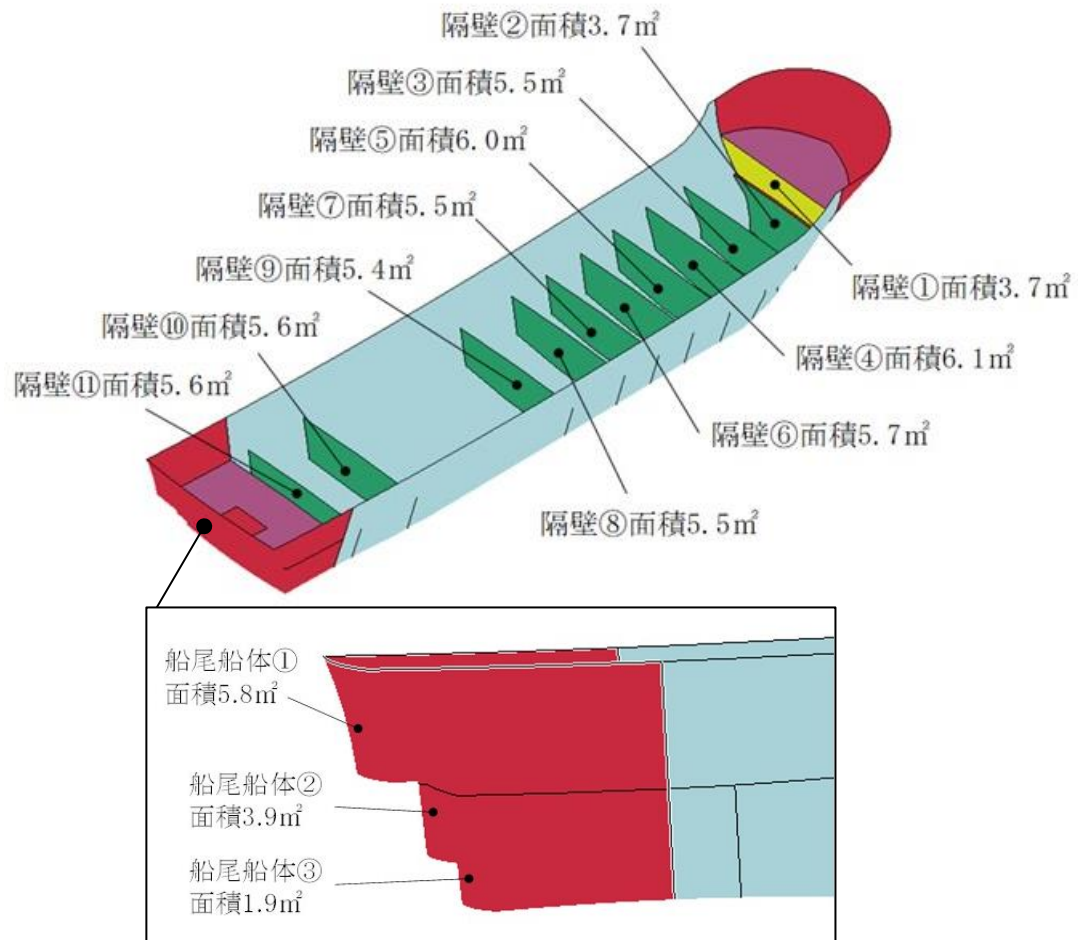


図 4.5.6-7 隔壁及び船尾の船体面積

なお、「津波漂流物対策施設設計ガイドライン（2014）」では、全漁業種類の漁船の平均値が図 4.5.6-8 のとおり示されており、総トン数 20 トンにおける船の長さ（L=17.0m）及び船の幅（B=4.3m）に対して、対象船舶（総トン数 19 トン）の登録長さ（L=19.4m）及び登録幅（B=4.42m）は、おおむね同等であることから、対象船舶は代表性があることを確認した。

船型 (G.T.)	船の長さ (L)	船の幅 (B)	喫水	
			最大 (dmax)	最小 (dmin)
1	7.0m	1.8m	1.0m	—m
2	8.0	2.2	1.2	—
3	9.0	2.4	1.4	—
4	10.0	2.6	1.6	—
5	11.0	2.8	1.8	—
10	13.0	3.5	2.0	1.9
20	17.0	4.3	2.2	2.1
30	20.0	4.7	2.5	2.3
40	22.0	5.2	2.7	2.5
50	24.0	5.5	2.9	2.6
100	30.0	6.5	3.7	3.2
150	35.0	7.2	4.2	3.5
200	40.0	7.6	4.6	3.8
300	46.0	8.4	5.2	4.2
400	52.0	8.9	5.6	4.5
500	55.0	9.4	5.9	4.8

図 4.5.6-8 漁船の諸元  
 （「津波漂流物対策施設設計ガイドライン（2014）」に一部加筆）

(b) 船体質量

船舶の3次元FEMモデルの作成に当たり、船体質量は「津波漂流物対策施設設計ガイドライン(2014)」より、総トン数19トンの3倍である57.0tとする。ただし、3次元FEMモデルを構成する船殻(船側、外板、甲板、隔壁及び竜骨)の質量は約8.7tであるため、船体質量57.0tに対する差分については密度を増大させることにより考慮する。なお、差分質量は艀装重量や漁獲物等が支配的であるため、船首・船尾以外の船殻を対象とする。

図4.5.6-9にFRP密度の増大範囲を示す。



図4.5.6-9 FRP密度の増大範囲

FRPの密度増大による影響として、衝撃力を受ける弾性体の密度が大きくなると、弾性体内の応力伝搬速度は小さくなる関係にあるため、本解析の3次元FEMモデルにおいて、FRPの密度を増大した船体中央部の応力伝搬速度は実際のFRPの応力伝搬速度より小さくなる。

船首からの衝突においては、まず密度を増大していない船首部から衝突し、船首部の破壊後、密度を増大している船体中央部の破壊へ進展する。各部位の破壊状況については、剛壁との接触箇所から破壊しており、差異は見られないことから、本解析において設定される密度増大による応力伝搬速度の差異による影響は見られない。

また、船体の破壊は剛壁との接触箇所において発生しているため、剛壁から抽出している衝突荷重に対する応力伝搬速度の影響はないと判断する。

(c) 船体板厚

船舶の3次元FEMモデルの作成に当たり、船体板厚の設定結果を表4.5.6-2及び図4.5.6-10に示す。

表 4.5.6-2 船体板厚の設定

板厚 t		引用文献等に基づいた設定・算定根拠	引用文献算定値 (mm)	採用値 (mm)
船首・船尾	船側外板 隔壁 甲板	「強化プラスチック船規則(2018, 日本海事協会)」 【板厚算定式】 $t=15 \times s \times (d + 0.026 \times L)^{1/2} \times 0.85$ s: 肋骨の心距=0.5m d: 計画最大満載喫水=2.20m L: 登録長さ=19.40m ・引用文献の算定値に対して、縦、横肋骨のモデルを省略していることから、板厚の割増しを行い12.00mmを採用	10.48	12.00
船首・船尾以外	船側外板 隔壁 甲板 竜骨	「強化プラスチック船規則(2018, 日本海事協会)」 【板厚算定式】 $t=15 \times s \times (d + 0.026 \times L)^{1/2}$ s: 肋骨の心距=0.5m d: 計画最大満載喫水=2.20m L: 登録長さ=19.40m ・引用文献の算定値に対して、縦、横肋骨のモデルを省略していることから、板厚の割増しを行い14.00mmを採用	12.33	14.00

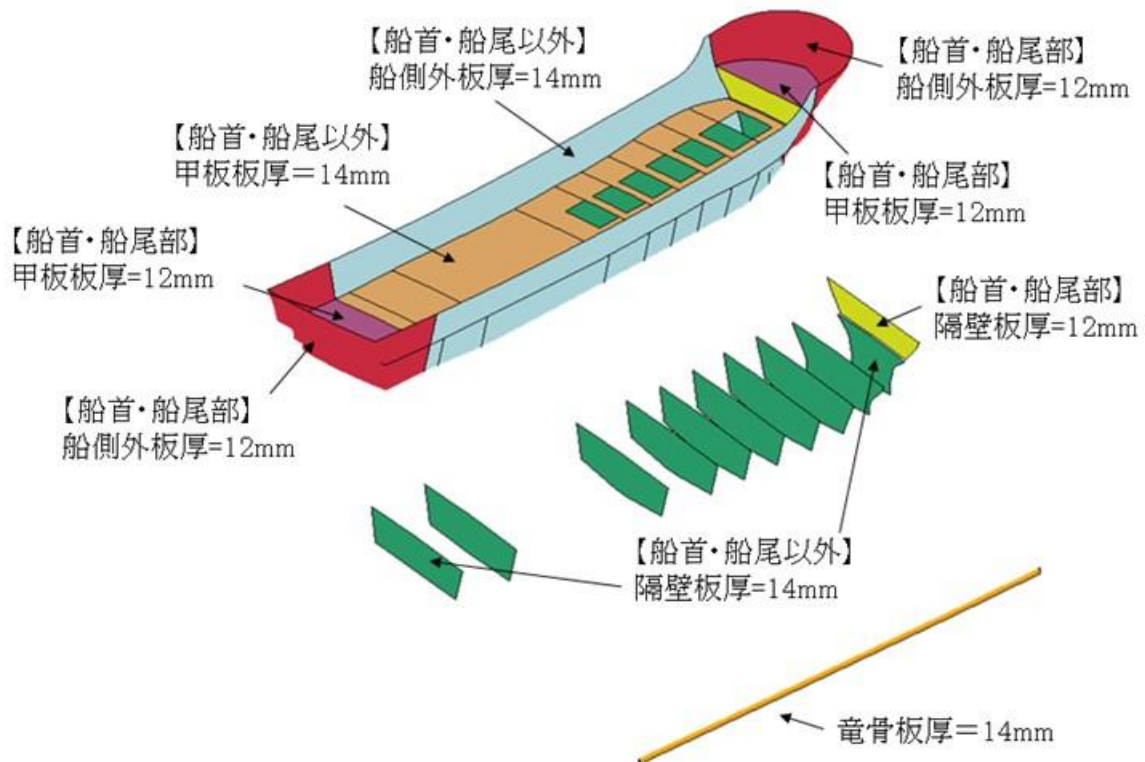


図 4.5.6-10 船体板厚の設定

(d) 材料特性

F R Pの材料特性の設定に当たり、ヤング係数(曲げ剛性)、ポアソン比、曲げ強度、単位体積重量及び破壊ひずみについて、文献を基に適用性を踏まえて設定を行った(添付資料3参照)。

本解析に用いる、F R Pの材料特性の設定を表4.5.6-3に示す。

表 4.5.6-3 F R Pの材料特性の設定

項目	単位	採用値	採用理由(添付資料3参照)
ヤング率 (曲げ弾性)	GPa	12	ヤング率(曲げ弾性)の増加に伴い船体衝突荷重も増加すると考えられるため、文献に記載の最大値を採用
ポアソン比	—	0.358	ポアソン比の増加に伴い船体衝突荷重も増加すると考えられるため、文献に記載の最大値を採用
曲げ強度	MPa	260	曲げ強度の増加に伴い船体衝突荷重も増加すると考えられるため、文献に記載の最大値を採用
単位体積重量	t/m <sup>3</sup>	1.6	単位体積重量の増加に伴い船体衝突荷重も増加すると考えられるため、文献に記載の最大値を採用
破壊ひずみ	%	5 完全弾塑性材料	破壊ひずみ: 文献より最大で3%程度になると考えられるが、破壊ひずみの増加に伴い、船体衝突荷重も増加すると考えられるため、安全側に5%を採用 応力-ひずみ関係: 文献よりおおむね弾性材料としての破壊挙動となると考えられるが、塑性を考慮することで船体衝突荷重が増加すると考えられるため完全弾塑性材料として取り扱う

本解析におけるF R Pの構成則(応力-ひずみ関係)としては、表4.5.6-3に示すとおり、曲げ強度到達後もひずみが増加する完全弾塑性材料とし、破壊ひずみに到達した後にシェル要素を削除する設定とした。F R P材料の応力-ひずみ関係を図4.5.6-11に示す。

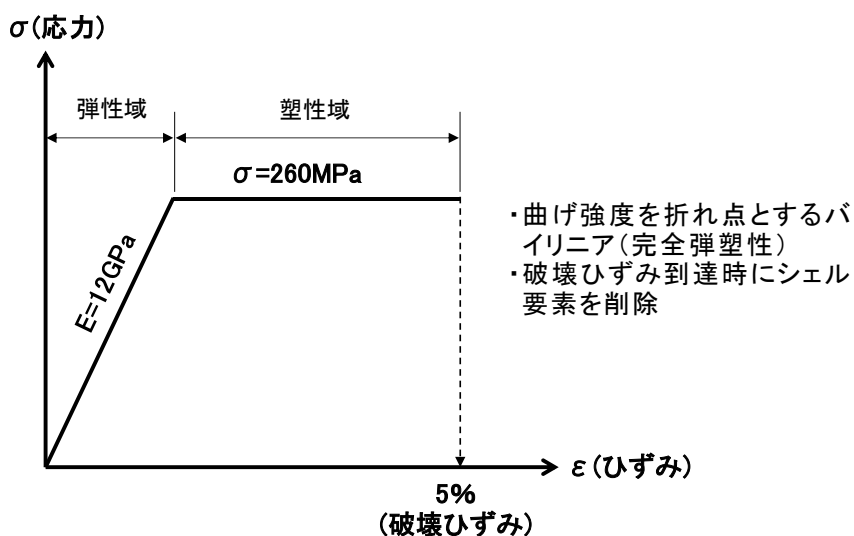


図 4.5.6-11 応力-ひずみ関係



(e) 被衝突物

被衝突物は、鉄筋コンクリート造又は鋼製であり、衝突に伴う変形及び移動により衝突エネルギーを吸収することが考えられるが、安全側に変形及び移動をしない剛壁とする。剛壁の材質はコンクリートとし、コンクリートと船体間の摩擦係数については、港湾基準より、コンクリート同士の摩擦係数である 0.50 を採用した。

被衝突物の材料特性を表 4.5.6-4 に示す。

表 4.5.6-4 被衝突物の材料特性

被衝突物	材質	コンクリート
	要素	シェル要素
	ヤング率【GPa】	25
	ポアソン比	0.2
	密度【t/m <sup>3</sup> 】	2.45
摩擦係数		0.50

d. 解析ケース

解析ケースの選定にあたり、船舶の衝突形態について整理を行う。船舶は長軸と短軸が明瞭ではあるが、漂流物となって来襲する際に、回転の影響を受けて複雑な挙動となる可能性がある。既往の文献として、「構造物の衝撃挙動と設計法（（社）土木学会, 1994）（以下「土木学会（1994）」という。）」と「津波漂流物対策施設設計ガイドライン（2014）」に以下の記載がある。

- ・ 「土木学会（1994）」によれば、実験の結果から、漂流船の衝突は図 4.5.6-12 に示すような衝突形態が想定されるとしており、「航路直角面への正面衝突は、海洋構造物近傍の潮流の Shear-flow による船体の漂流方向の変更、並びに風による船体の横向き漂流現象によりあまりあり得ない。」とし、「一番頻度の高い衝突形態は、海洋構造物の隅角部への船首、船側及び船尾の衝突である。」としている。
- ・ 「津波漂流物対策施設設計ガイドライン（2014）」によれば、「土木学会（1994）」と同じ衝突形態の図（図 4.5.6-12 と同じ）を示しており、衝突形態③は船の回転によりエネルギーが消費されるため、衝突形態①の半分の衝突エネルギーであるとし、衝突形態②は衝突形態①又は衝突形態③と同じ衝突エネルギーであるとしている。

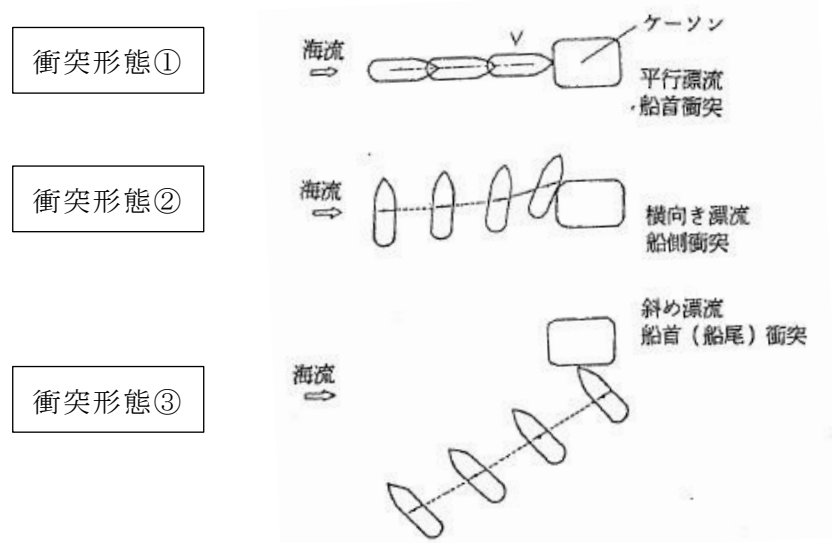


図 4.5.6-12 漂流による衝突形態（「土木学会（1994）」に一部加筆）

「土木学会（1994）」及び「津波漂流物対策施設設計ガイドライン（2014）」で示されている衝突形態の被衝突物は海中に孤立した構造物（流れが構造物に堰き止められない）を想定している。一方、被衝突物である評価対象構造物（以下「施設」という。）は、来襲する津波を堰き止める壁状の構造物として設置されていることから、来襲した津波は跳ね返され、その反射波の影響により漂流速度は減速するが、本検討においては、安全側に衝突速度が減速しないと仮定し、衝突速度は「4.5.5(3) 漂流物による衝突荷重算定用の流速」より、10.0m/s と 6.0m/s の 2 ケース実施する。

船舶の平面方向の傾き（ヨーイング）による衝突形態の整理結果を表 4.5.6-5 に示す。施設に津波が直角方向に来襲し、船舶の衝突向きが船体の中心軸である長軸又は短軸に対して、直角方向に衝突するパターン A（船首、船尾及び船側（真横））では、施設に対して船体 1 箇所での衝突が生じるが、斜め方向から衝突するパターン B（斜め船首及び斜め船尾）では、船体の 2 箇所以上で衝突が生じ、衝突荷重が分散される。そのため、パターン B の衝突荷重は、パターン A の船体 1 箇所での衝突するケースに包絡される事象であると考えられる。また、施設に津波が斜め方向に来襲し、船舶の衝突向きが船体の中心軸である長軸又は短軸に対して、斜め方向に衝突するパターン C 及び D（斜め船首及び斜め船尾）においても、船体の 2 箇所以上で衝突が生じるため、衝突荷重が分散され、パターン A の衝突荷重に包絡される事象であると考えられる。ただし、パターン C については、局所的な衝突荷重が生じる可能性がある、津波の来襲方向と衝突向きが船体の長軸方向と同方向となるため、その影響について確認する。なお、「池野ら（2015）」\*では木材（丸太）の気中衝突実験を行っており、縦衝突に対して斜め衝突にした場合に衝突力は減少することが示されており、特に衝突角度 20 度を越えた場合には最大で半分程度の衝突力になることが示されている。

上記の結果より、船舶の平面方向における衝突形態の不確かさによる衝突荷重の影響を確認するため、パターン A の船首、船尾及び真横からの衝突ケースに加えて、パターン C の斜め船首及び斜め船尾からの衝突ケースを加えた 5 ケースについて衝突解析を実施する。

注記\*：池野正明・高島大輔・木原直人・甲斐田秀樹・宮川義範・柴山淳（2015）  
津波・氾濫流水路を用いた流木衝突実験と衝突力推定式の改良，土木学会論文集 B2, Vol.71, No.2, pp. I\_1021-I\_1026

表 4.5.6-5 船舶の平面方向の傾きによる衝突形態の整理

	衝突パターン	津波の 来襲方向	船舶の 衝突向き	衝突形態の特徴
A		<p>被衝突物となる施設に対して直方向から津波が来襲。</p>	<p>津波の来襲方向と同じで船首、船尾及び船側から衝突。</p>	<p>施設に対して船首、船尾及び船側が直角に1箇所衝突する。</p>
B		<p>被衝突物となる施設に対して直方向から津波が来襲。</p>	<p>被衝突物付近で衝突した後、逆側の船尾(船首)側も衝突するため、2箇所以上で衝突が生じる。</p>	<p>被衝突物付近で衝突した後、逆側の船尾(船首)側も衝突するため、2箇所以上で衝突が生じる。</p>
C		<p>被衝突物となる施設に対して斜め方向から津波が来襲。</p>	<p>津波の来襲方向と同じで船首及び船尾から衝突。</p>	<p>船首(又は船尾)付近で衝突した後、逆側の船尾(船首)側も衝突するため、2箇所以上で衝突が生じる。</p>
D		<p>被衝突物となる施設に対して斜め方向から津波が来襲。</p>	<p>津波の来襲方向と同じで船首側から衝突。</p>	<p>船首(又は船尾)付近で衝突した後、逆側の船尾(船首)側も衝突するため、2箇所以上で衝突が生じる。</p>

次に、船舶の鉛直断面方向の傾き（ピッチング及びローリング）による衝突荷重への影響について、図 4.5.6-13 に示す。衝突パターン B、C 及び D と同様に、船舶の重心位置と衝突位置の関係から、衝突後に船体が上下に回転することにより、剛壁に対して船体が 2 箇所以上で衝突し、衝突荷重が分散される。そのため、船舶の鉛直断面方向の傾きについては、船舶の重心位置と衝突位置が水平となるよう設定する。

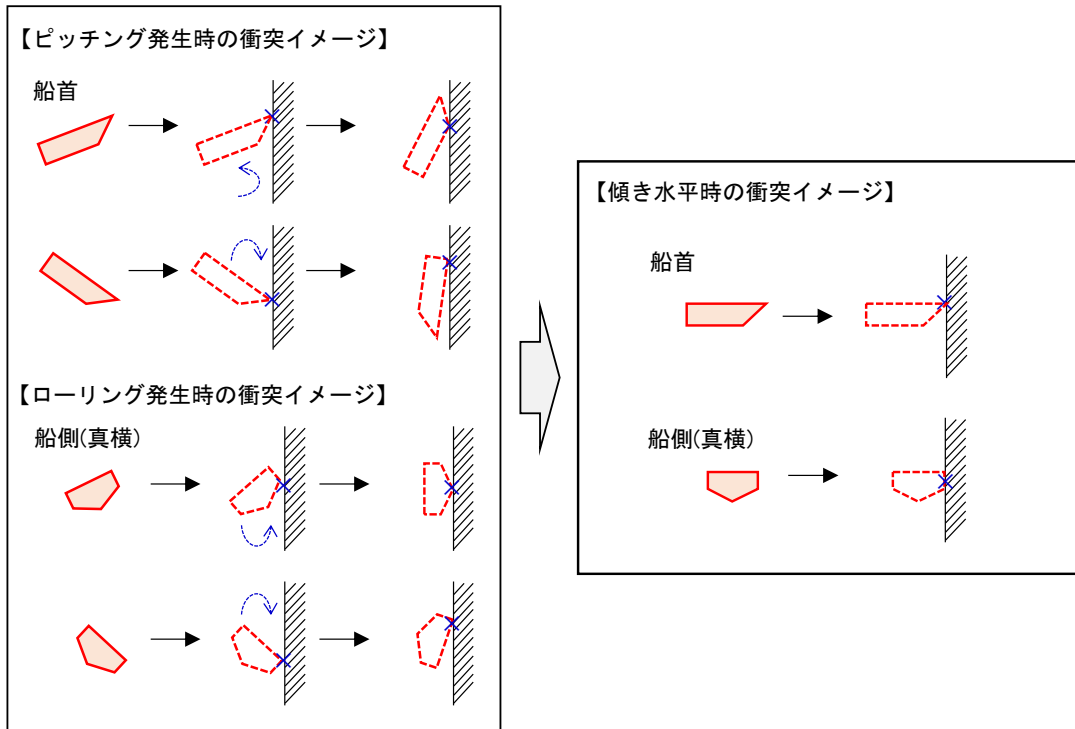


図 4.5.6-13 鉛直断面方向の傾きに対する衝突イメージ

衝突形態と解析ケース一覧を表 4.5.6-6 に、衝突解析の解析ケースと衝突イメージを図 4.5.6-14 に示す。

表 4.5.6-6 衝突形態と解析ケース一覧

ケース	衝突形態	流速	ケース	衝突形態	流速
①	船首衝突	10.0 m/s	⑥	船首衝突	6.0 m/s
②	船尾衝突		⑦	船尾衝突	
③	真横衝突		⑧	真横衝突	
④	斜め船首衝突		⑨	斜め船首衝突	
⑤	斜め船尾衝突		⑩	斜め船尾衝突	

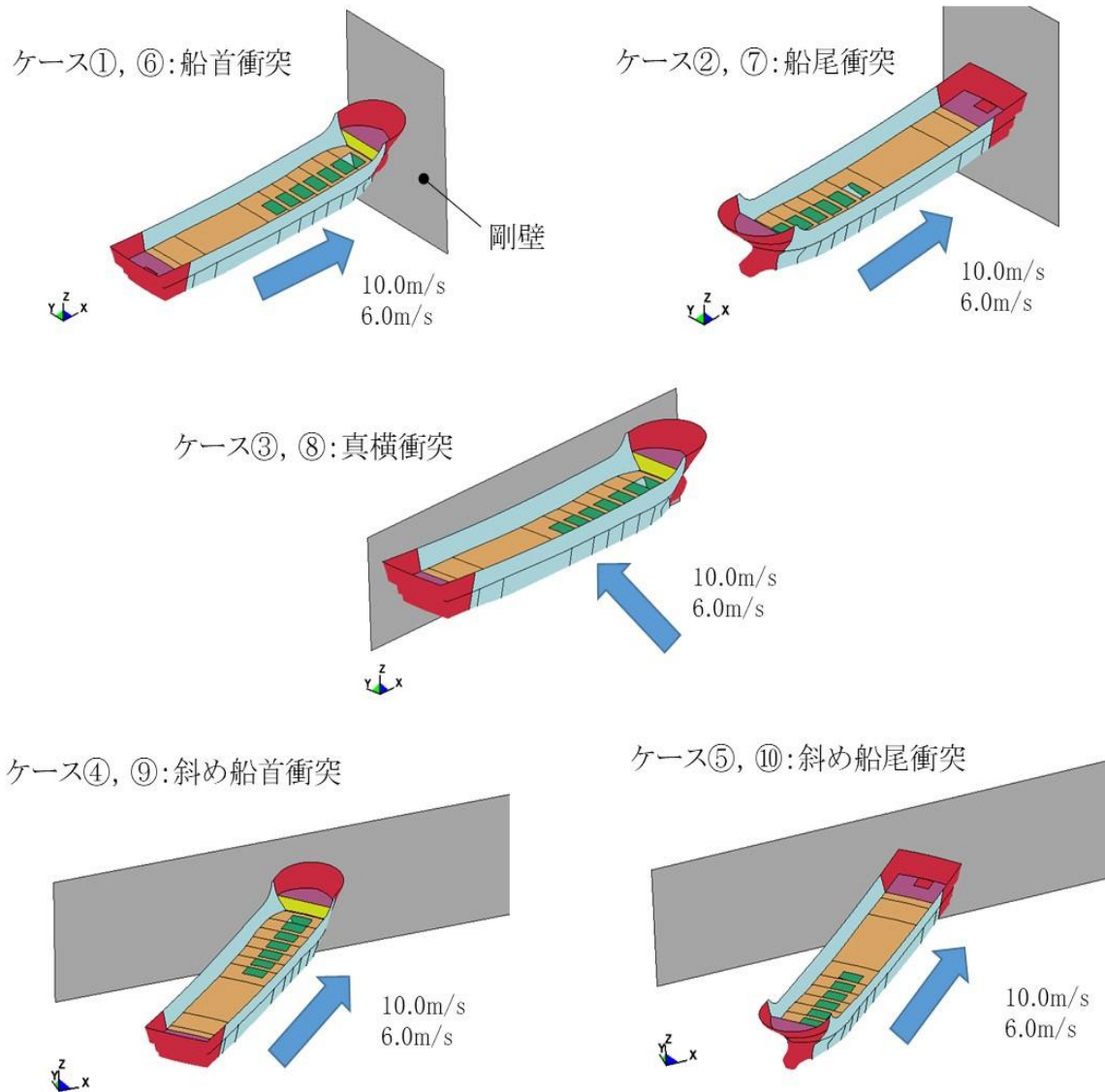


図 4.5.6-14 衝突解析の解析ケースと衝突イメージ

e. 解析結果（衝突速度：10.0m/ s）

船舶（総トン数 19 トン）の衝突解析において、船舶が剛壁全体に作用する衝突荷重（総衝突荷重）を抽出する。また、船舶（総トン数 19 トン）は船幅 5.2m，船長さ 24.72mであり，施設の延長を超える場合があるため，局所的な衝突荷重を確認する目的で，剛壁 1 m 当たりに作用する衝突荷重を抽出する。

(a) ケース①（船首衝突）

ケース①（船首衝突）の解析結果のまとめを以下に示す。図 4.5.6-15 に衝突状況、図 4.5.6-16 に各剛壁の衝突荷重を集計した時刻歴、図 4.5.6-17 に剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴、図 4.5.6-18 に剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重分布、表 4.5.6-7 に衝突荷重のまとめを示す。

- ・ 図 4.5.6-15 より、船舶が剛壁に衝突することで、船首から隔壁③まで破壊することを確認した。また、機関部（エンジン）が剛壁へ衝突していないことから、機関部の影響がないことを確認した。
- ・ 図 4.5.6-16 より、各剛壁（剛壁番号①～⑥）の衝突荷重を集計し、衝突後 0.37 秒（隔壁①，②衝突時）で最大となる 3,078kN となることを確認した。
- ・ 最大衝突荷重 3,078kN が発生する衝突後 0.37 秒において、残存質量として約 99.6%であることから、衝突時の船体破壊に伴う質量低下による衝突荷重への影響は軽微と判断する。
- ・ 衝突荷重の作用時間は 1.20 秒となることを確認した。
- ・ 図 4.5.6-17 より、剛壁 1m 当たりに作用する衝突荷重は、船首の破壊に伴い大きくなり、剛壁番号③において衝突後 0.37 秒（隔壁①，②衝突時）で最大となる衝突荷重 1,107kN が作用することを確認した。
- ・ 図 4.5.6-18 より、剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重は分布的に作用していることを確認した。また、ケース①（船首衝突）の最大平均衝突荷重（剛壁荷重作用幅 6m で除した等分布荷重）は、衝突後 0.37 秒で 513kN/m となり、剛壁番号③，④において衝突荷重の平均値を上回る荷重が発生することを確認した。



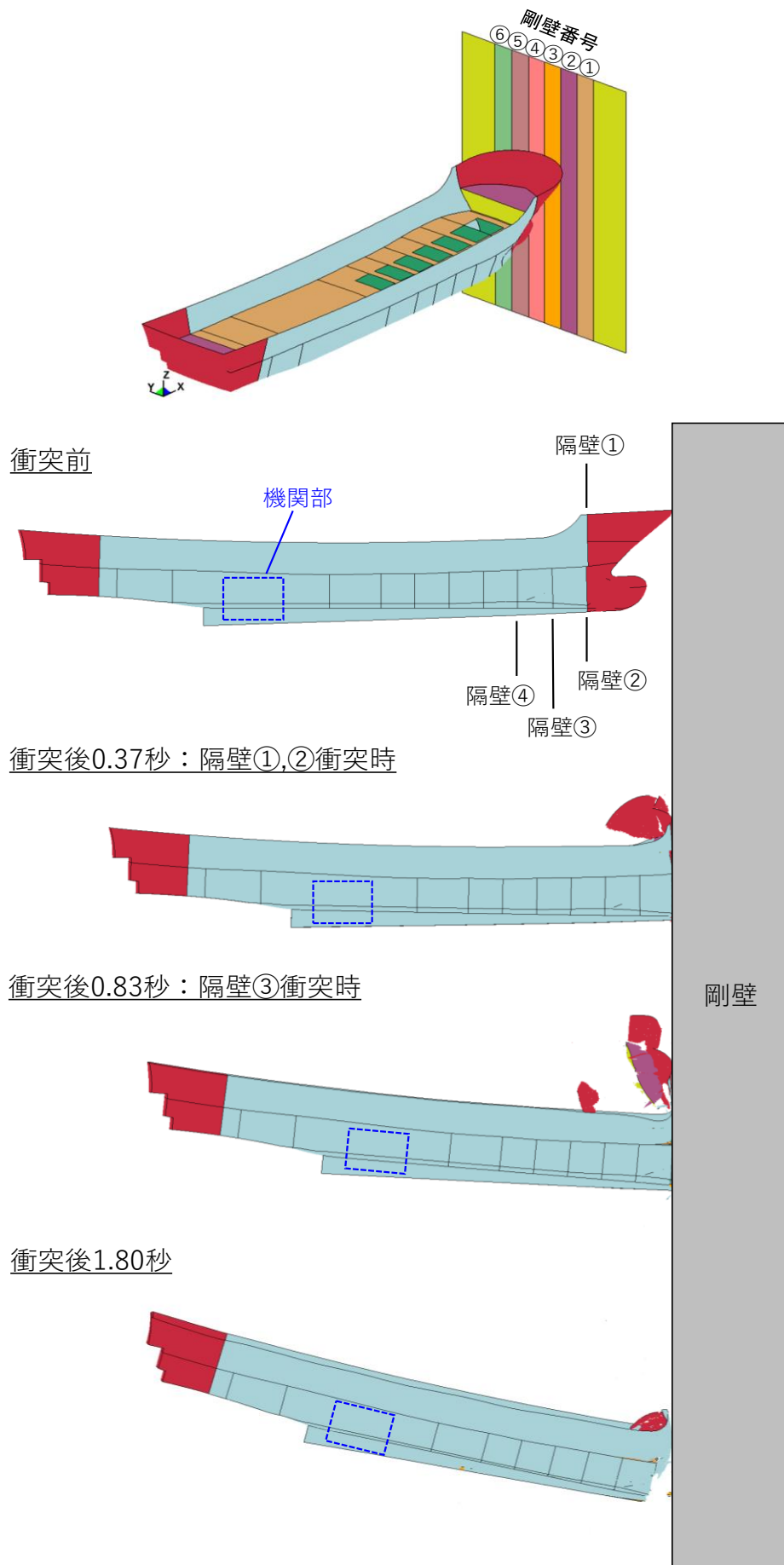


図 4.5.6-15 衝突状況

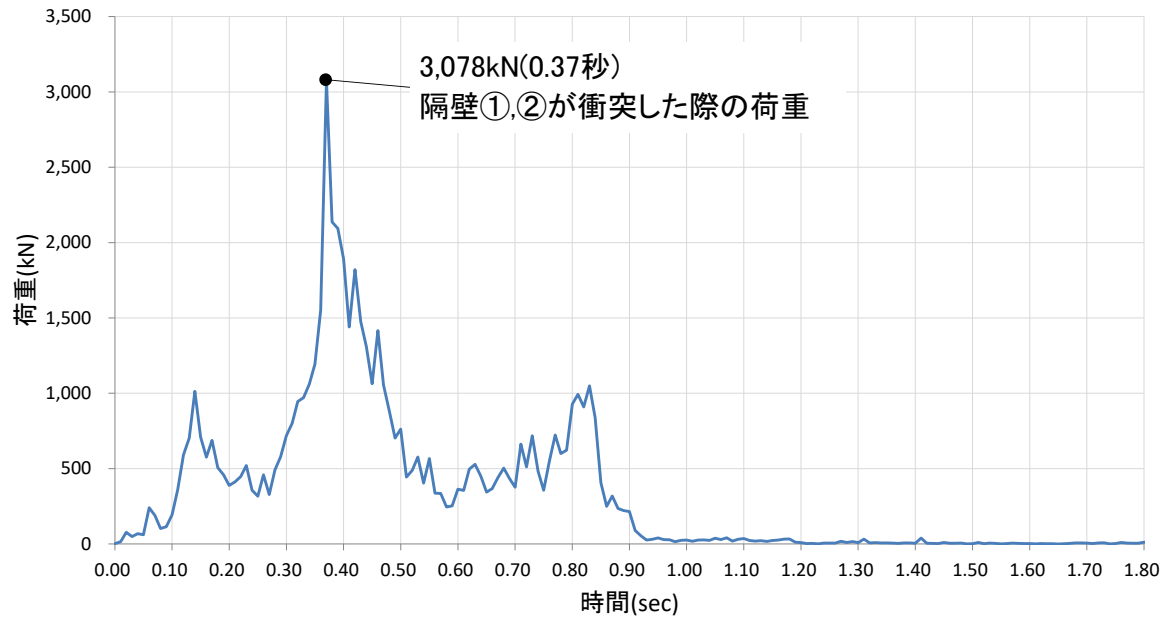
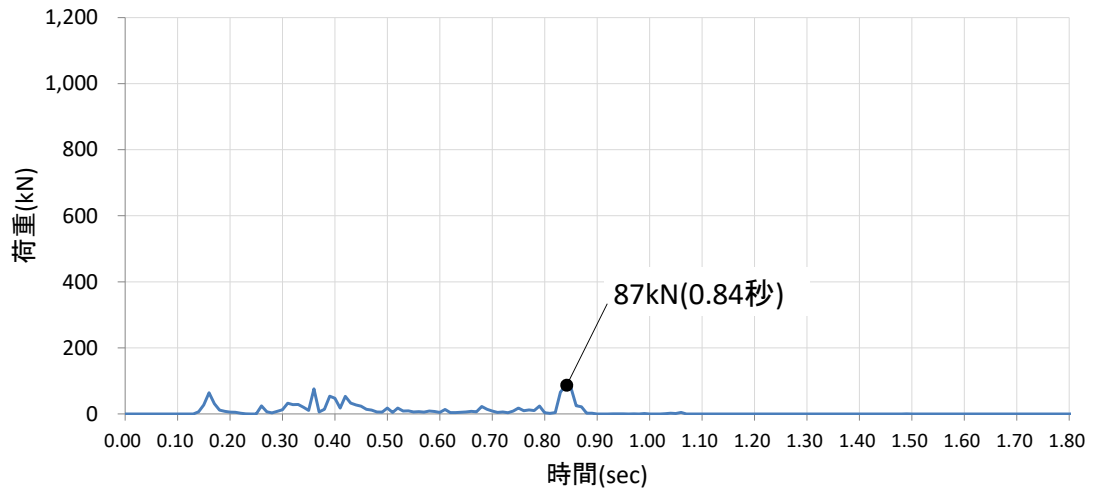
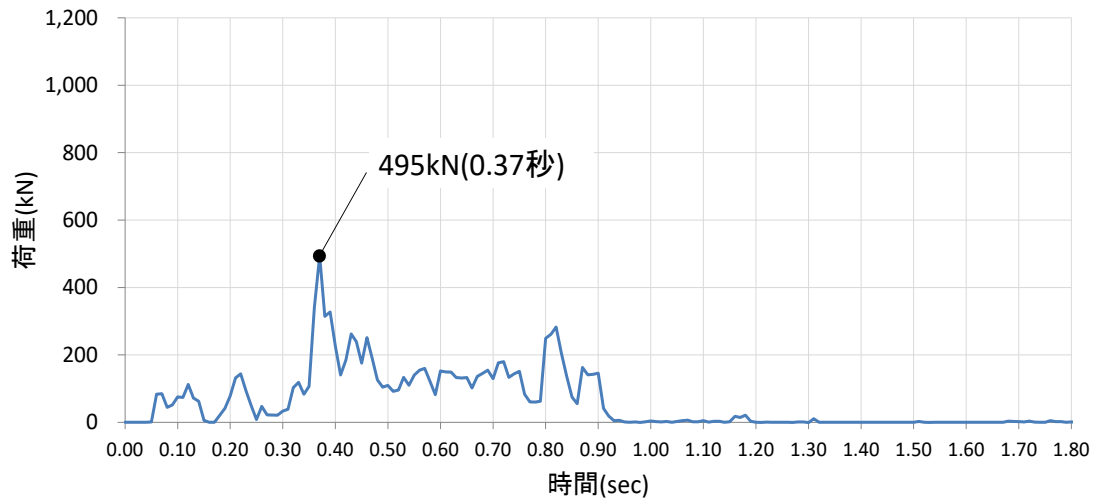


図 4.5.6-16 各剛壁の衝突荷重を集計した時刻歴

剛壁番号①



剛壁番号②



剛壁番号③

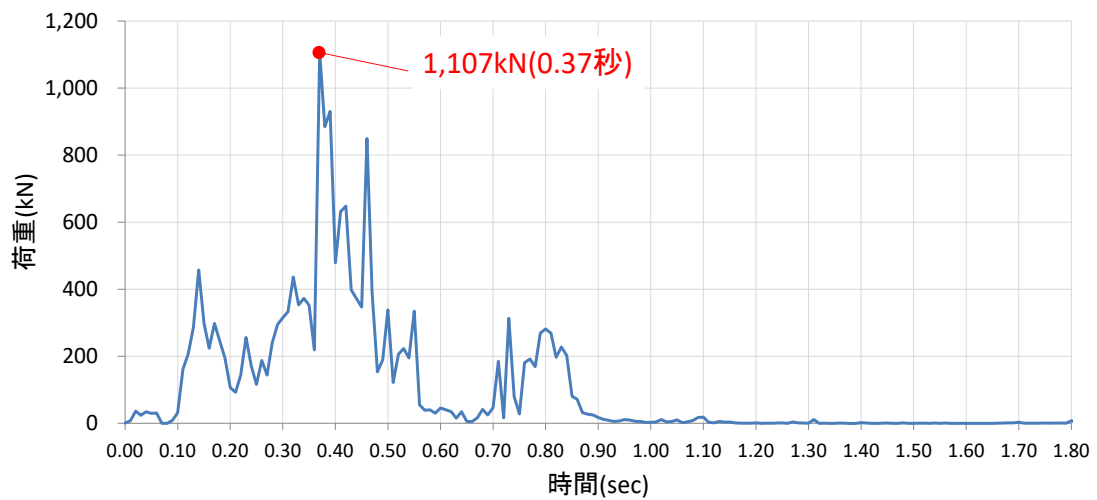
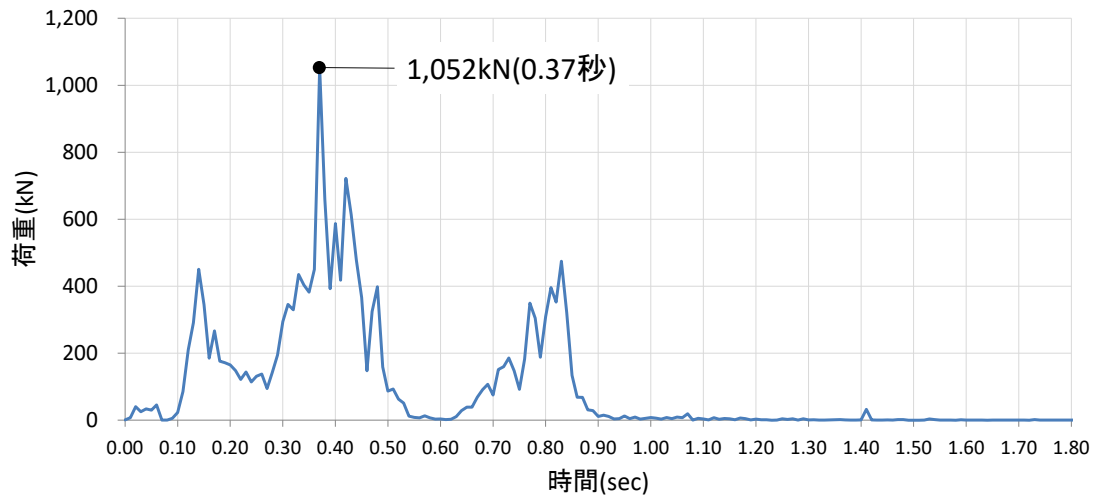
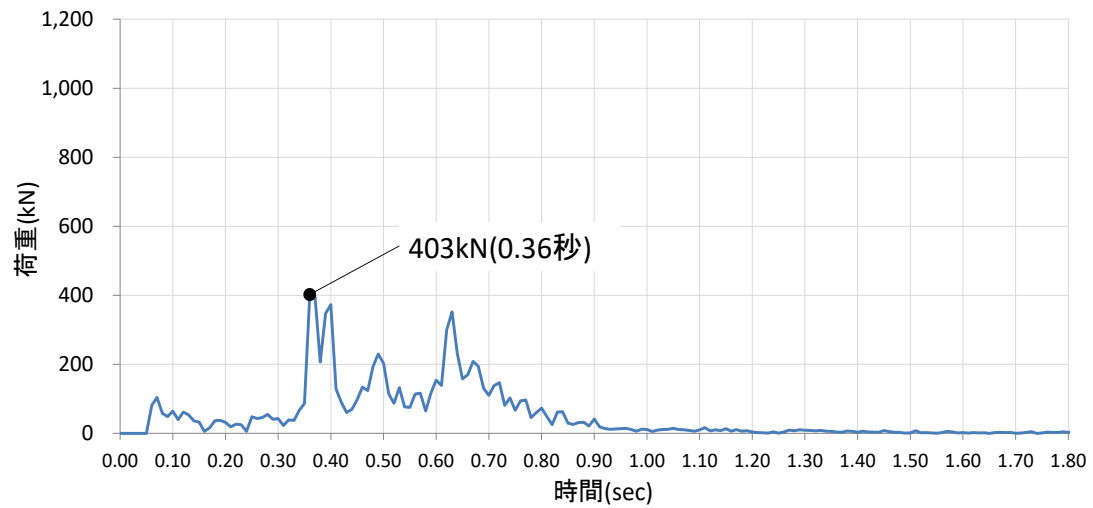


図 4.5.6-17 (1) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号④



剛壁番号⑤



剛壁番号⑥

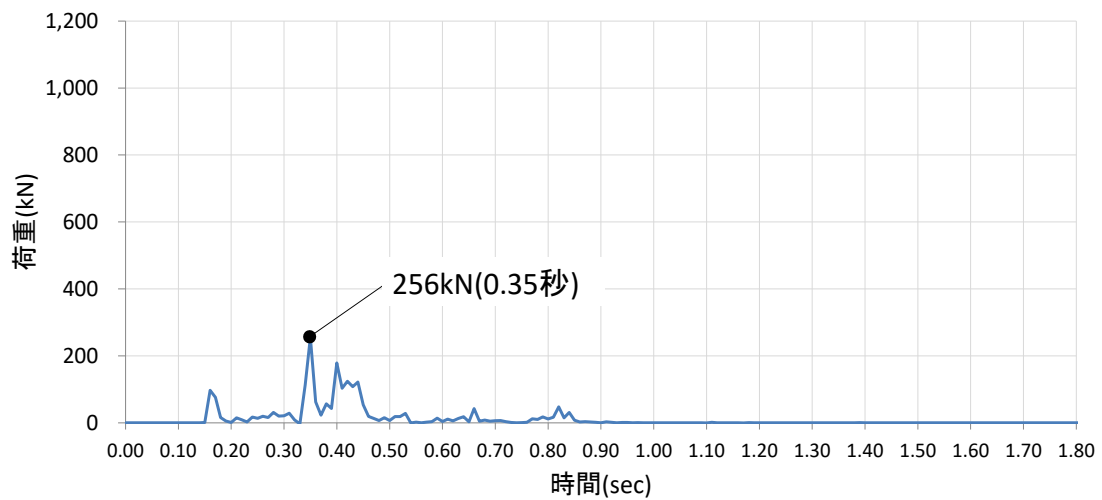


図 4.5.6-17 (2) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

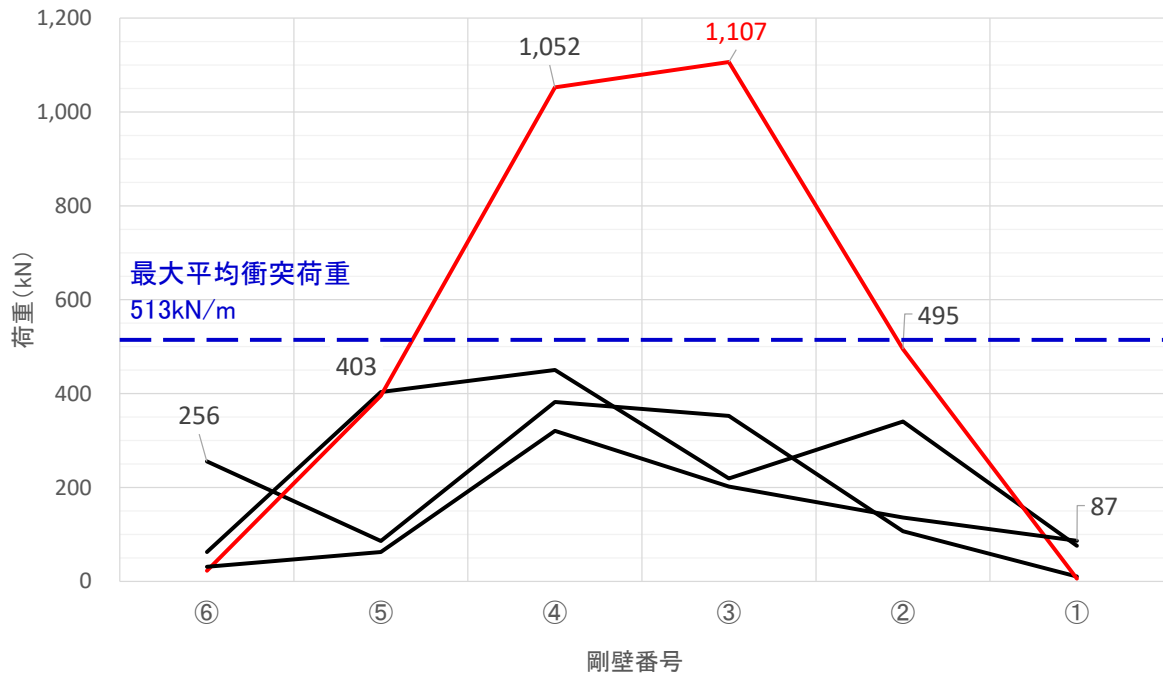


図 4.5.6-18 剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重分布

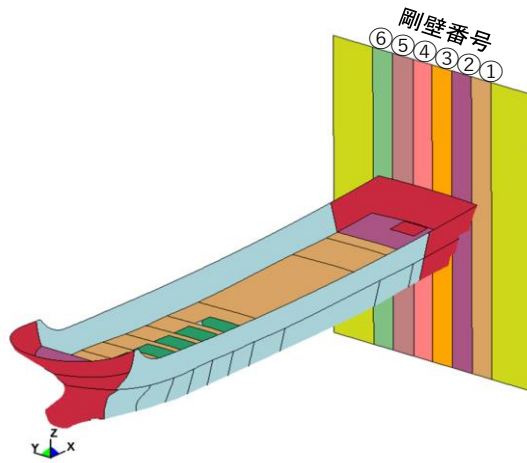
表 4.5.6-7 衝突荷重のまとめ

衝突荷重の集計値 (kN) 【衝突時刻 (秒)】	(参考) 剛壁 1m 当たりの 最大衝突荷重 (kN) 【衝突時刻 (秒)】
3,078 【0.37】	1,107 【0.37】

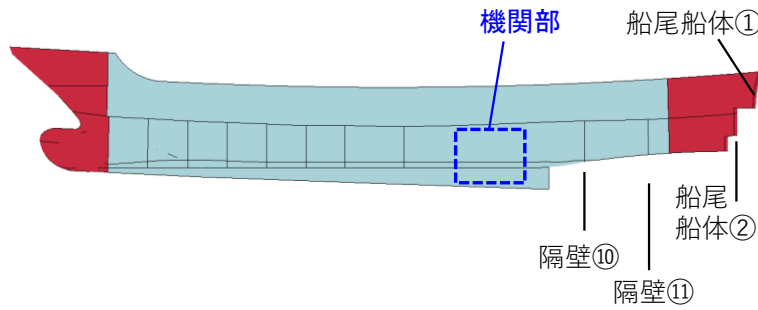
(b) ケース②（船尾衝突）

ケース②（船尾衝突）の解析結果のまとめを以下に示す。図 4.5.6-19 に衝突状況、図 4.5.6-20 に各剛壁の衝突荷重を集計した時刻歴、図 4.5.6-21 に剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴、図 4.5.6-22 に剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重分布、表 4.5.6-8 に衝突荷重のまとめを示す。

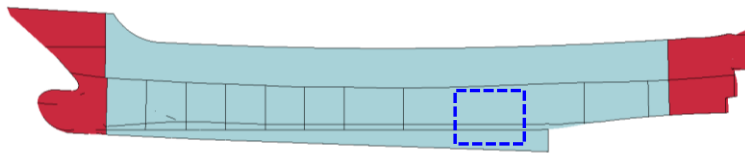
- ・ 図 4.5.6-19 より、船舶が剛壁に衝突することで、船尾から隔壁⑩付近まで破壊することを確認した。また、機関部（エンジン）が剛壁へ衝突していないことから、機関部の影響がないことを確認した。
- ・ 図 4.5.6-20 より、各剛壁（剛壁番号①～⑥）の衝突荷重を集計し、衝突後 0.48 秒（隔壁⑩衝突時）で最大となる 3,019kN となることを確認した。
- ・ 最大衝突荷重 3,019kN が発生する衝突後 0.48 秒において、残存質量として約 98.8% であることから、衝突時の船体破壊に伴う質量低下による衝突荷重への影響は軽微と判断する。
- ・ 衝突荷重の作用時間は 1.57 秒となることを確認した。
- ・ 図 4.5.6-21 より、剛壁 1m 当たりに作用する衝突荷重は、船尾の破壊に伴い大きくなり、剛壁番号②において衝突後 0.48 秒（隔壁⑩衝突時）で最大となる衝突荷重 937kN が作用することを確認した。なお、ケース①（船首衝突）の最大衝突荷重（3,078kN）と比較して、作用する衝突荷重が小さくなることを確認した。
- ・ 図 4.5.6-22 より、剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重は分布的に作用していることを確認した。また、ケース②（船尾衝突）の最大平均衝突荷重（剛壁荷重作用幅 6m で除した等分布荷重）は、衝突後 0.48 秒で 503kN/m となり、剛壁番号①，②，④～⑥において衝突荷重の平均値を上回る荷重が発生することを確認した。



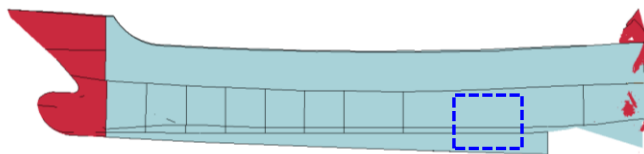
衝突前



衝突後0.03秒：船尾船体①衝突時



衝突後0.48秒：隔壁⑪衝突時



衝突後1.80秒

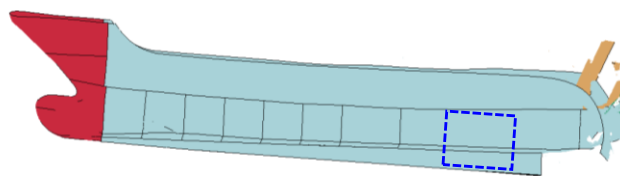


図 4.5.6-19 衝突状況

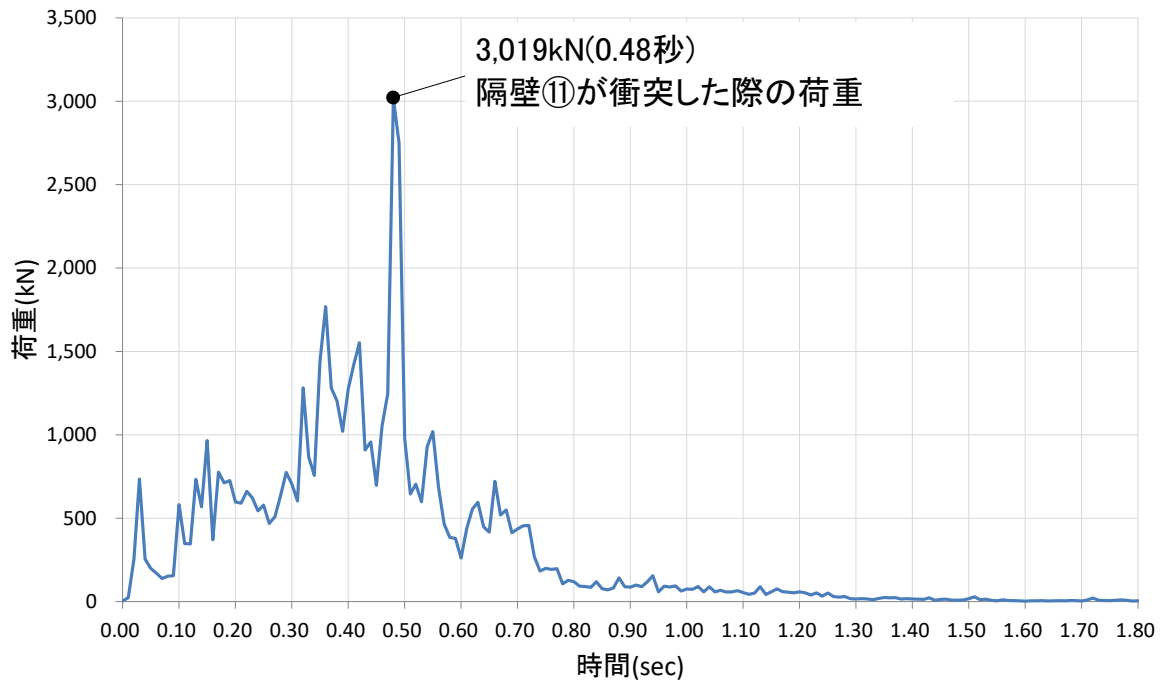
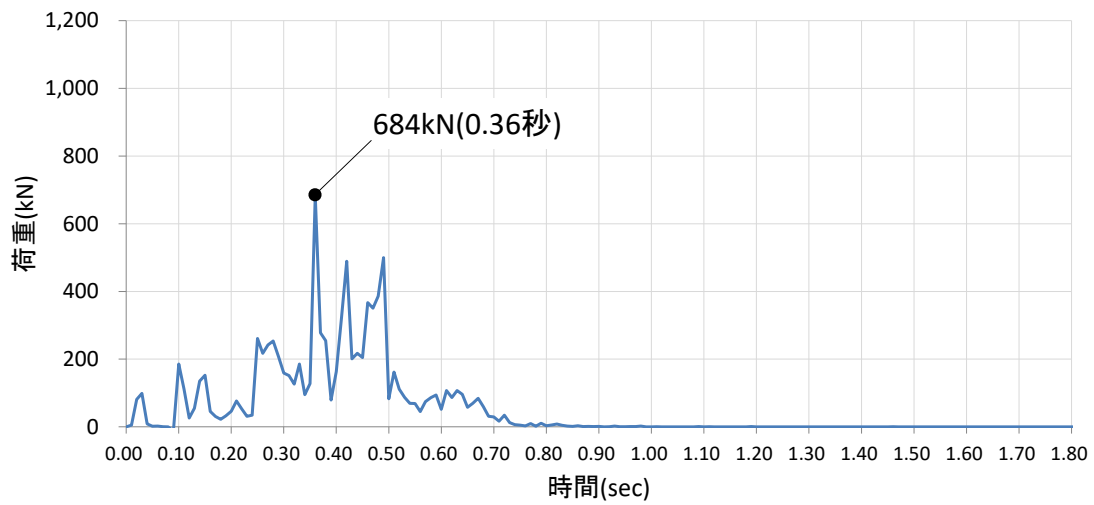


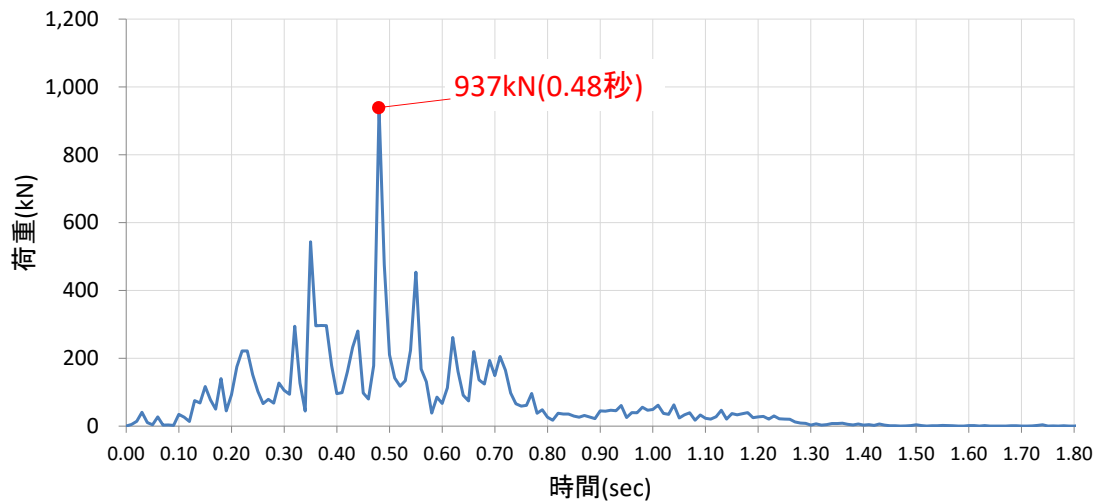
図 4.5.6-20 各剛壁の衝突荷重を集計した時刻歴



剛壁番号①



剛壁番号②



剛壁番号③

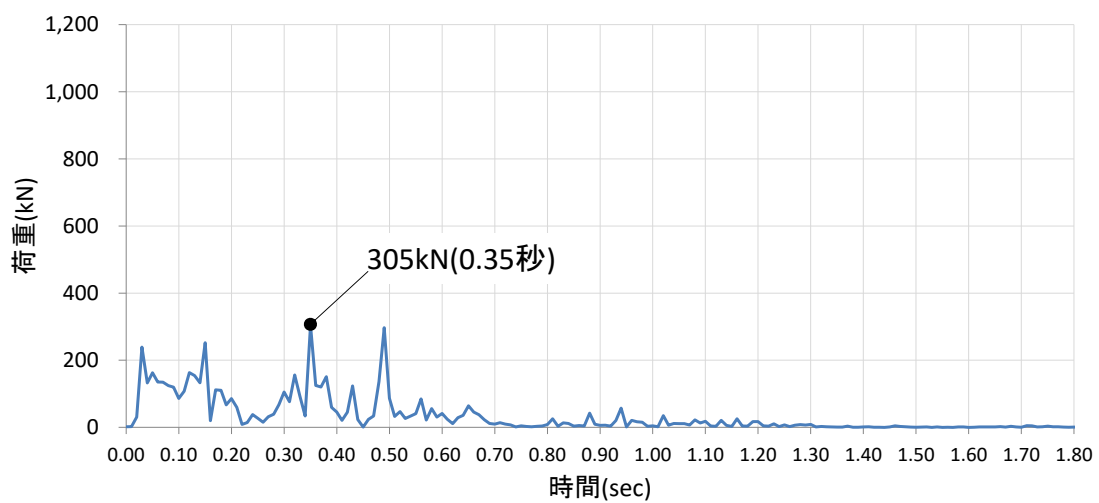
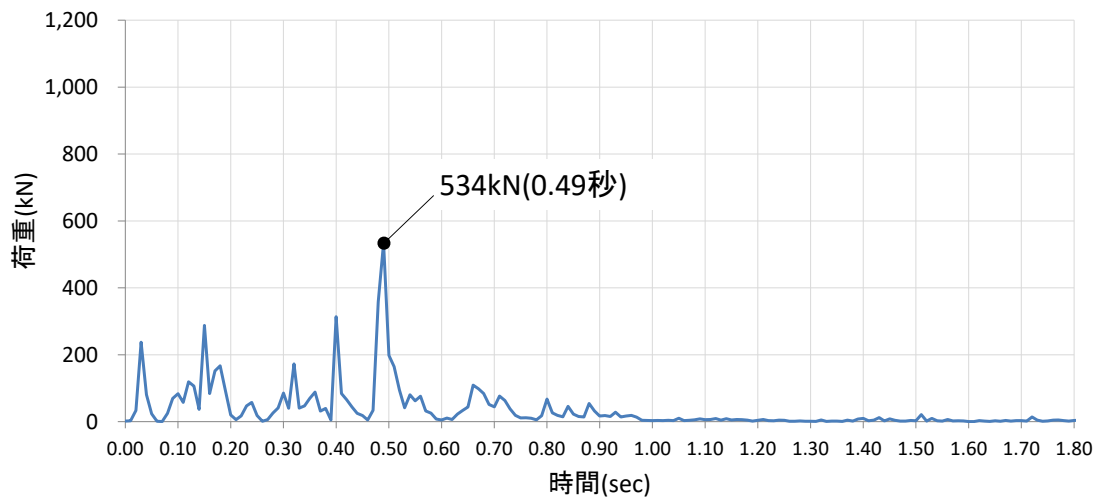
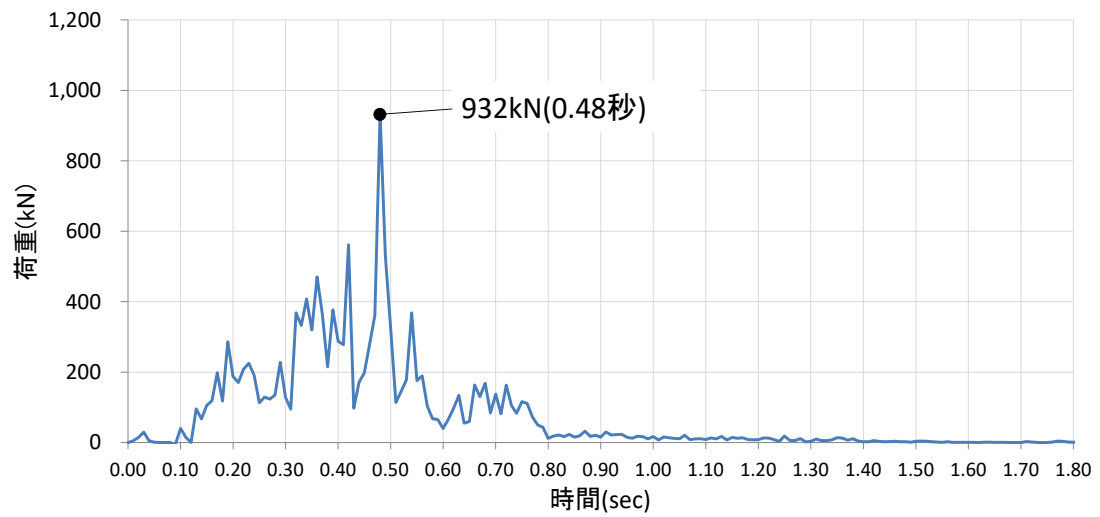


図 4.5.6-21 (1) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号④



剛壁番号⑤



剛壁番号⑥

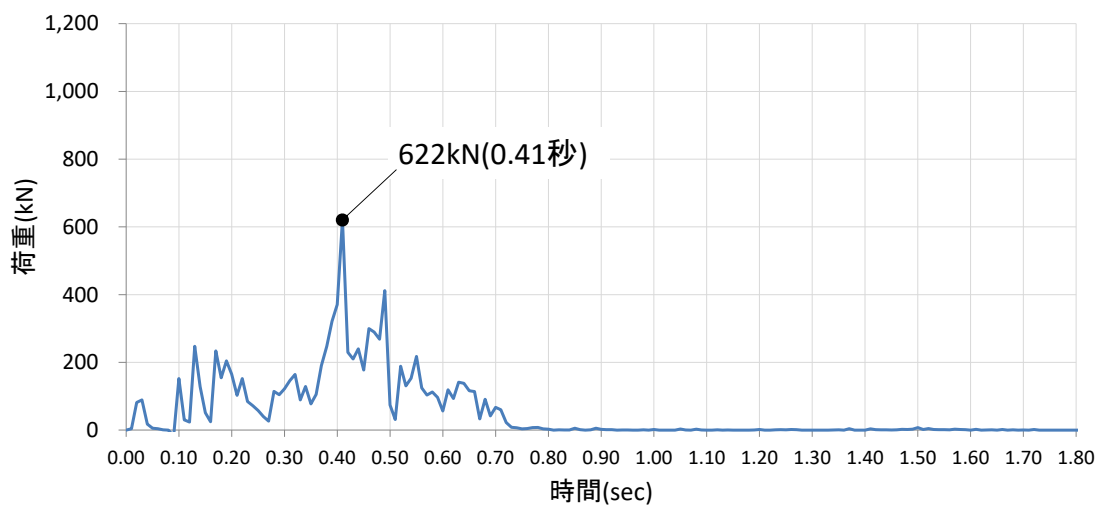


図 4.5.6-21 (2) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

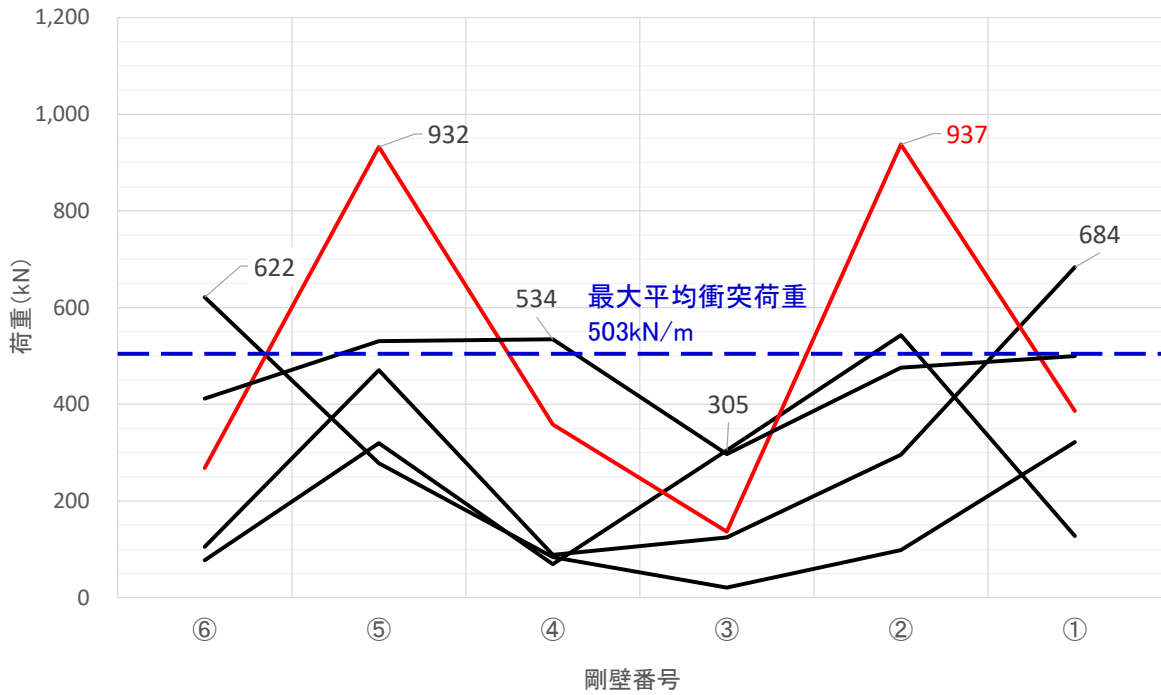


図 4.5.6-22 剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重分布

表 4.5.6-8 衝突荷重のまとめ

衝突荷重の集計値 (kN) 【衝突時刻 (秒)】	(参考) 剛壁 1m 当たりの 最大衝突荷重 (kN) 【衝突時刻 (秒)】
3,019 【0.48】	937 【0.48】

(c) ケース③（真横衝突）

ケース③（真横衝突）の解析結果のまとめを以下に示す。図 4.5.6-23 に衝突状況、図 4.5.6-24 に各剛壁の衝突荷重を集計した時刻歴、図 4.5.6-25 に剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴、図 4.5.6-26 に剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重分布、表 4.5.6-9 に衝突荷重のまとめを示す。

- ・ 図 4.5.6-23 より、機関部（エンジン）が剛壁へ衝突していないことから、機関部の影響がないことを確認した。
- ・ 図 4.5.6-24 より、各剛壁（剛壁番号①～⑳）の衝突荷重を集計した場合においては、衝突後 0.03 秒（船側①衝突時）で最大となる 7,395kN となることを確認した。
- ・ 最大衝突荷重 7,395kN が発生する衝突後 0.03 秒において、残存質量として約 99.9%であることから、衝突時の船体破壊に伴う質量低下による衝突荷重への影響は軽微と判断する。
- ・ 衝突荷重の作用時間は 0.71 秒となり、ケース①（船首衝突）及びケース②（船尾衝突）と比較して、衝突荷重の作用時間が短いことを確認した。
- ・ 図 4.5.6-25 より、剛壁 1m 当たりに作用する衝突荷重は、船体側面の破壊に伴い大きくなり、剛壁番号⑧において衝突後 0.10 秒で最大となる衝突荷重 736kN が作用することを確認した。なお、ケース③（真横衝突）は船長さ方向の衝突形態となるため、ケース①（船首衝突）及びケース②（船尾衝突）と比較して、最大衝突荷重は小さくなっているが、剛壁延長方向に対する衝突荷重の作用幅が長くなることを確認した。
- ・ 図 4.5.6-26 より、剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重は、ケース①（船首衝突）及びケース②（船尾衝突）と比較して、より分布的に作用していることを確認した。また、ケース③（真横衝突）の最大平均衝突荷重（剛壁荷重作用幅 24m で除した等分布荷重）は、衝突後 0.03 秒で 308kN/m となり、剛壁番号④～⑳、㉒、㉔、㉖において衝突荷重の平均値を上回る荷重が発生することを確認した。

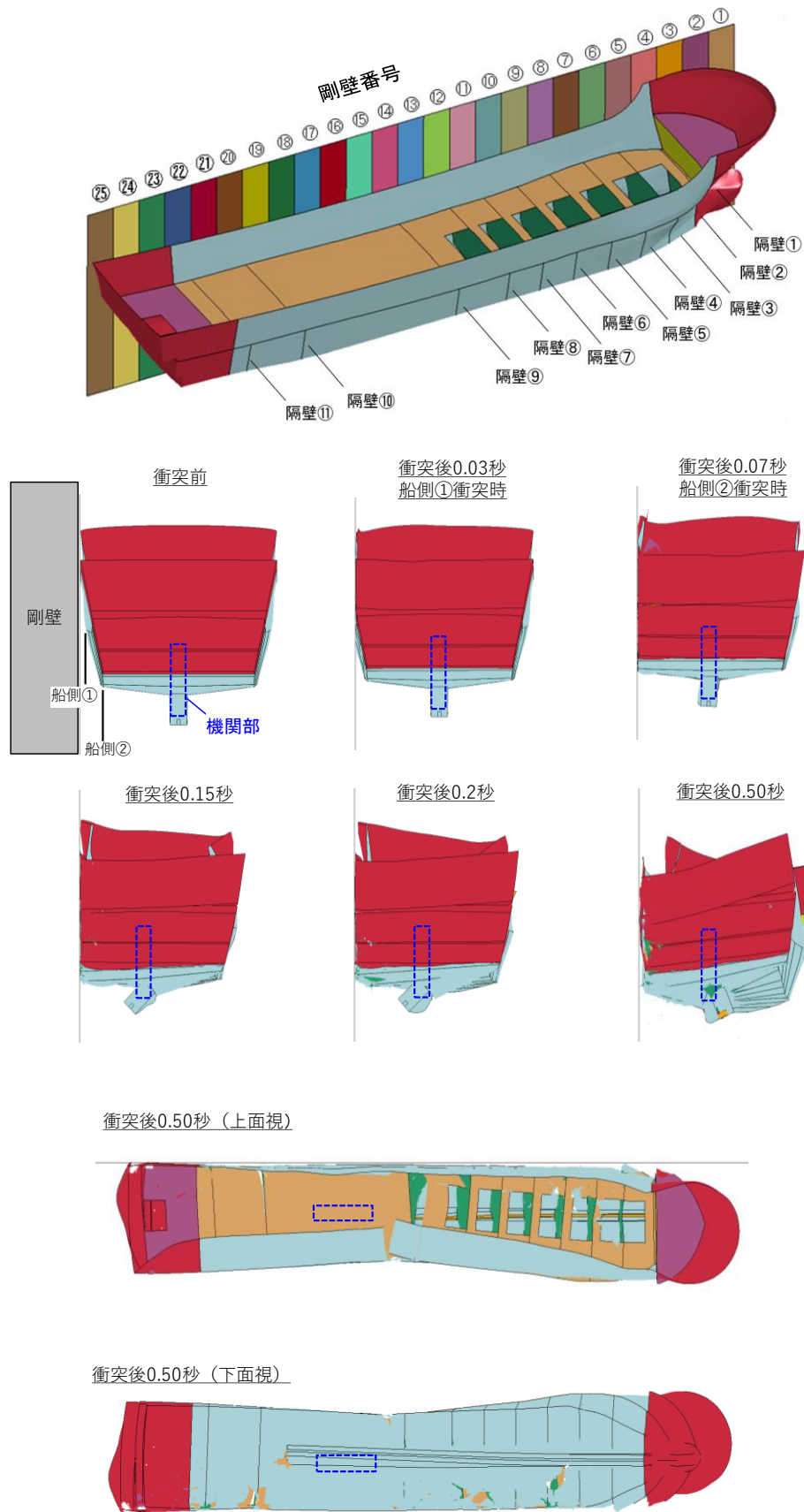


図 4.5.6-23 衝突状況

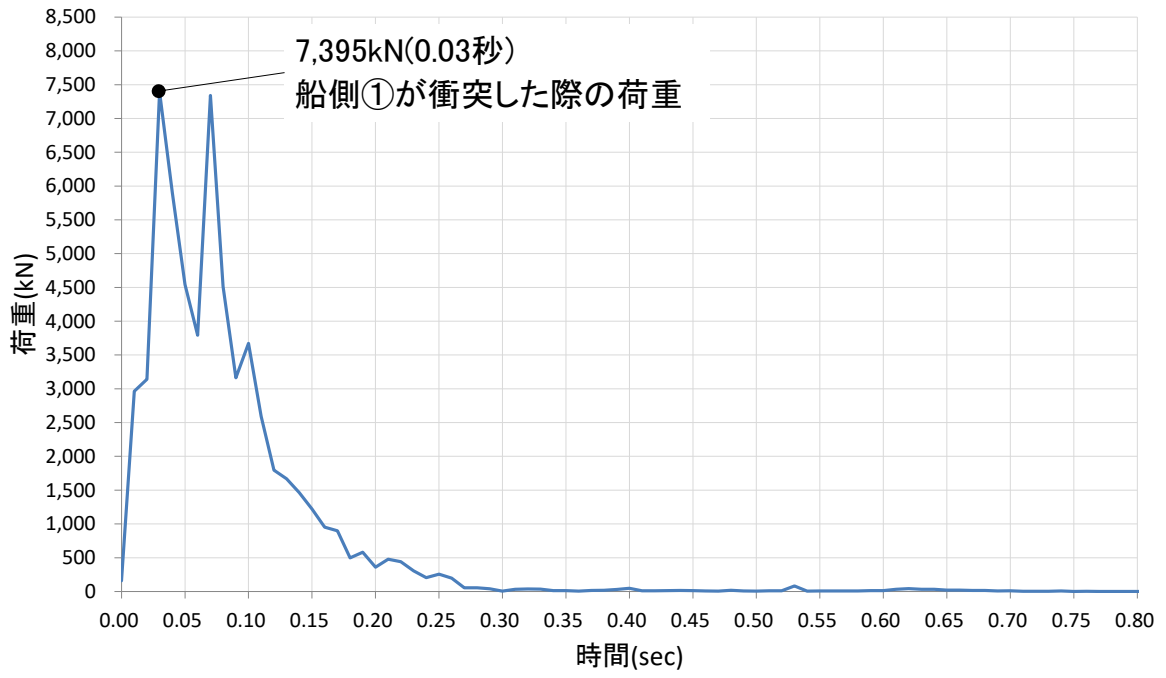
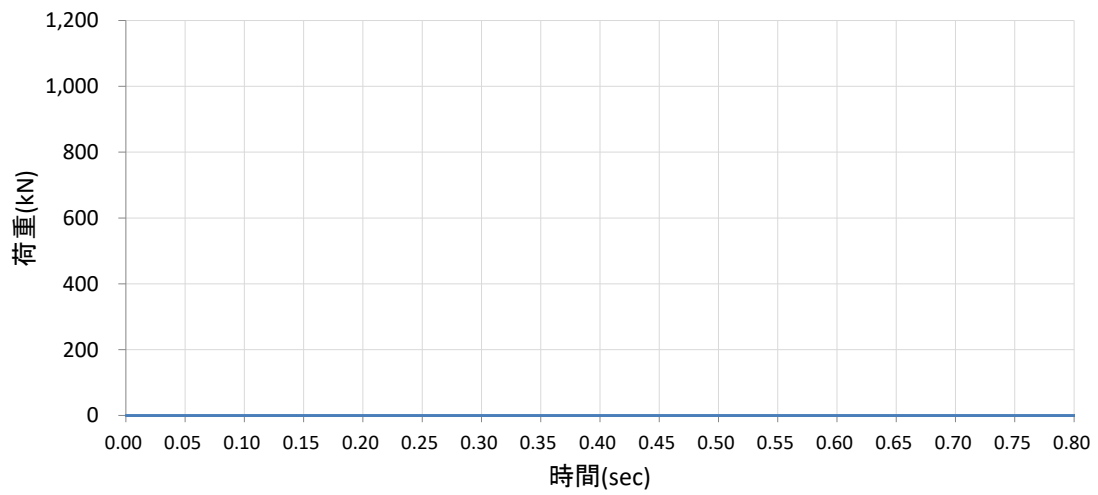
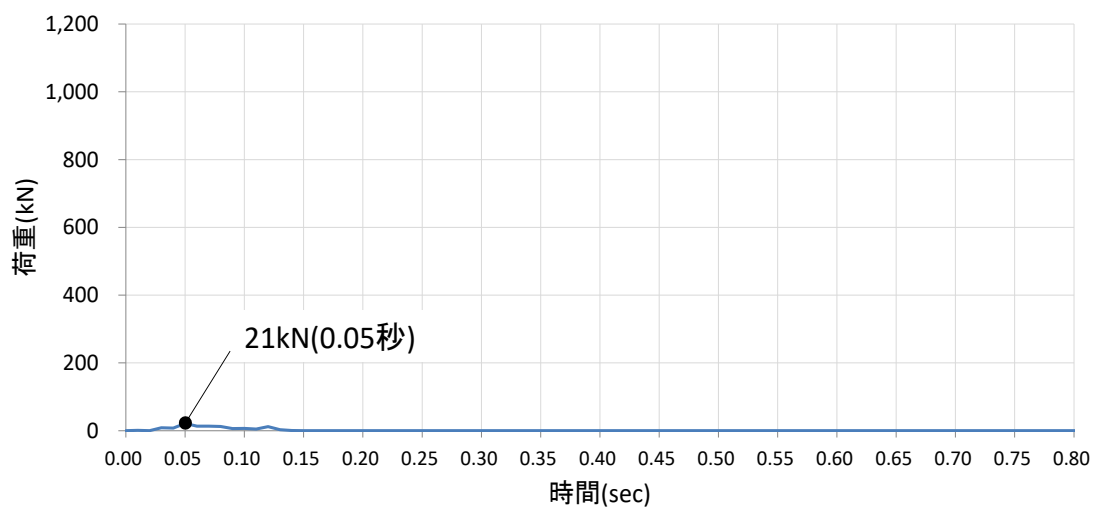


図 4.5.6-24 各剛壁の衝突荷重を集計した時刻歴

剛壁番号①



剛壁番号②



剛壁番号③

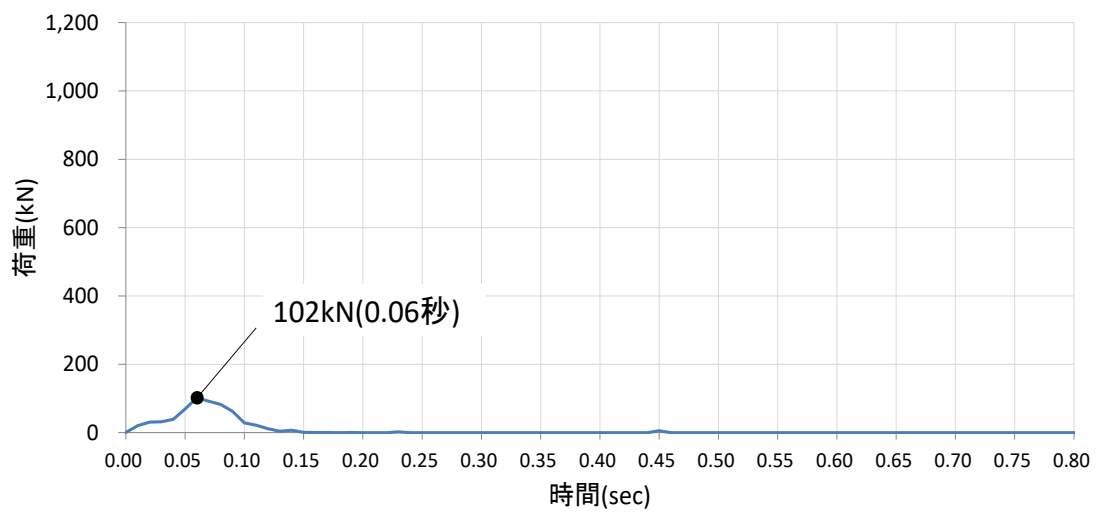
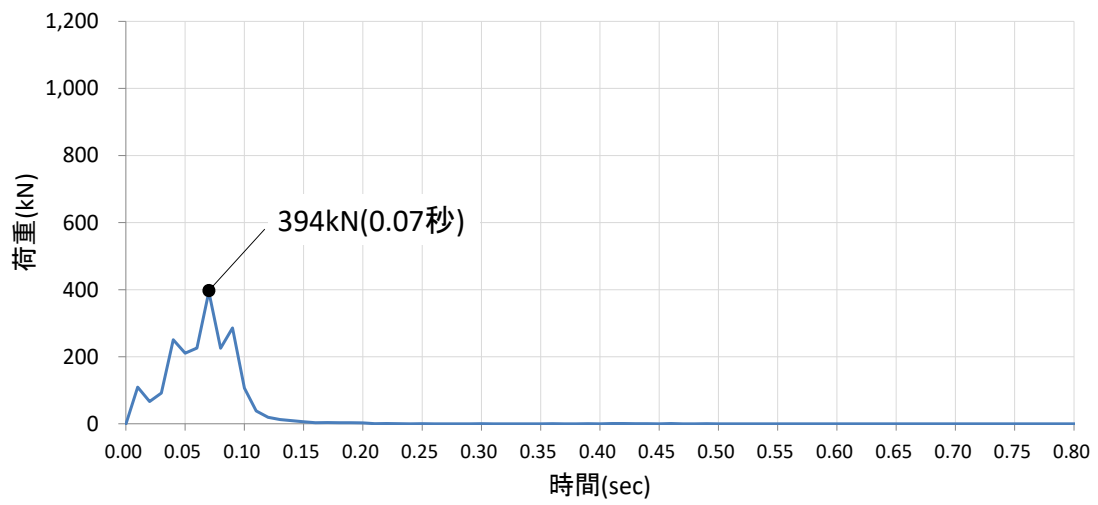
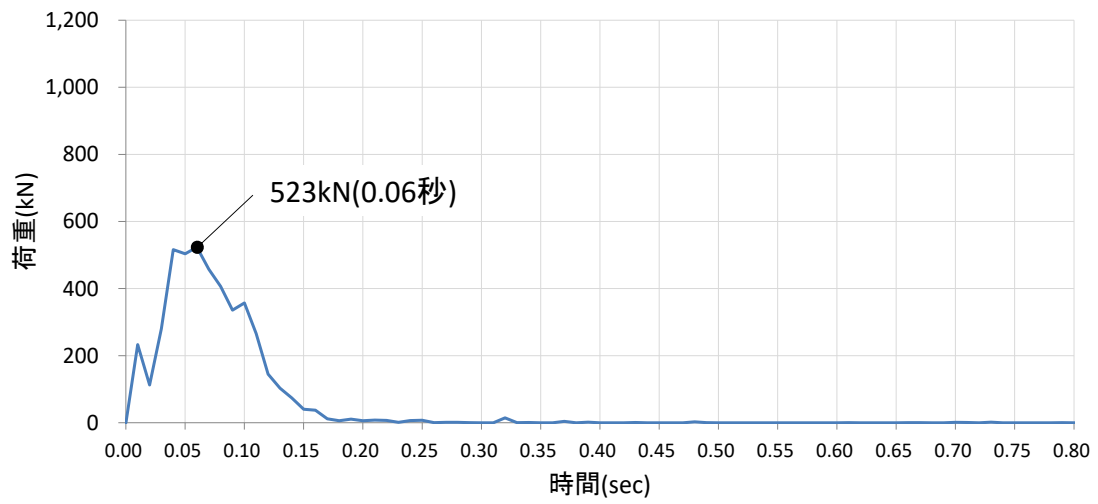


図 4.5.6-25 (1) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号④



剛壁番号⑤



剛壁番号⑥

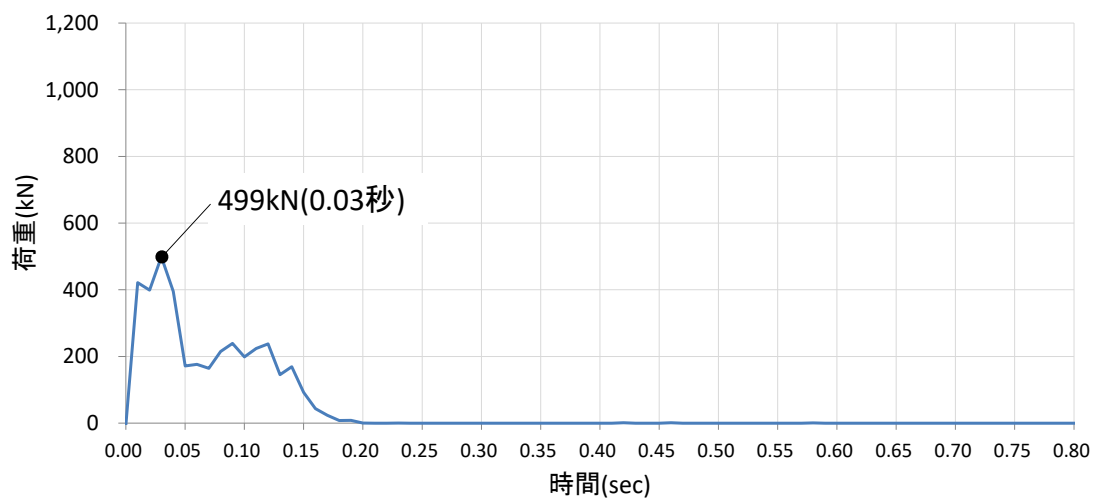
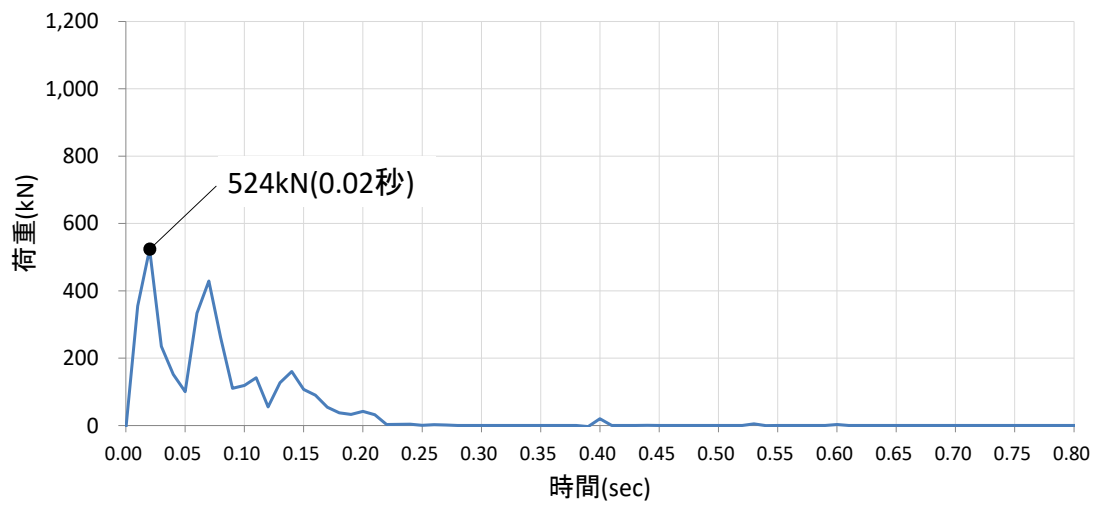


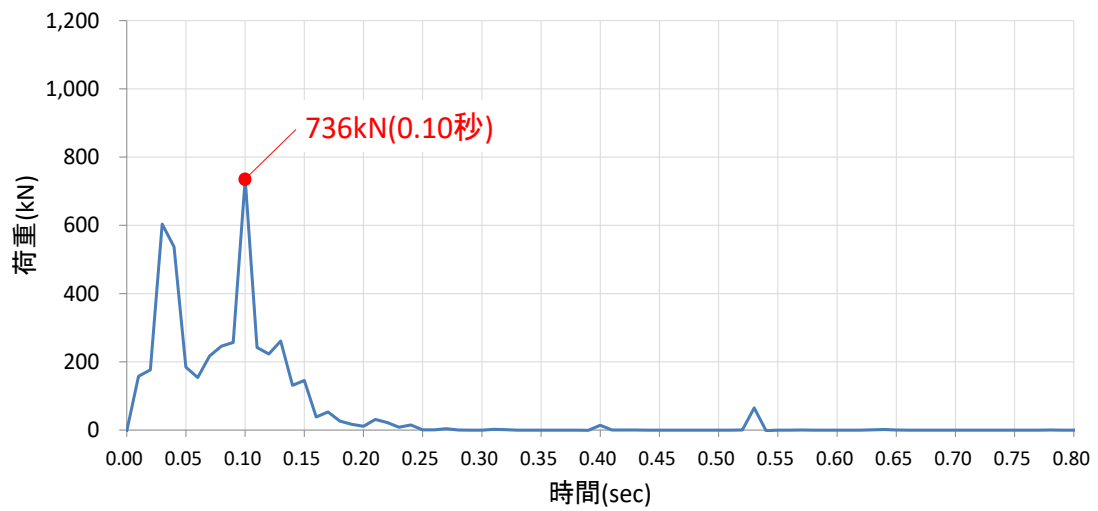
図 4.5.6-25 (2) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴



剛壁番号⑦



剛壁番号⑧



剛壁番号⑨

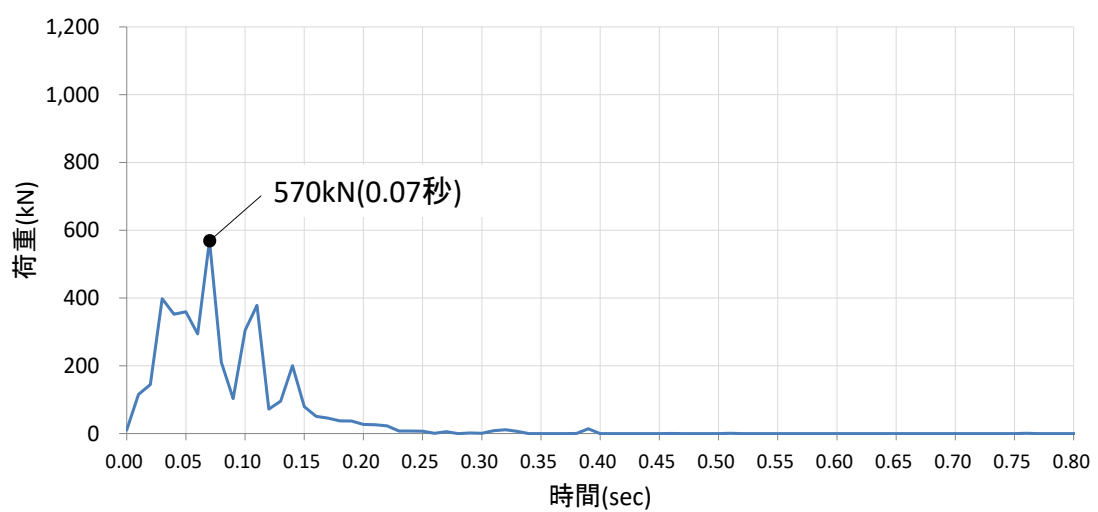
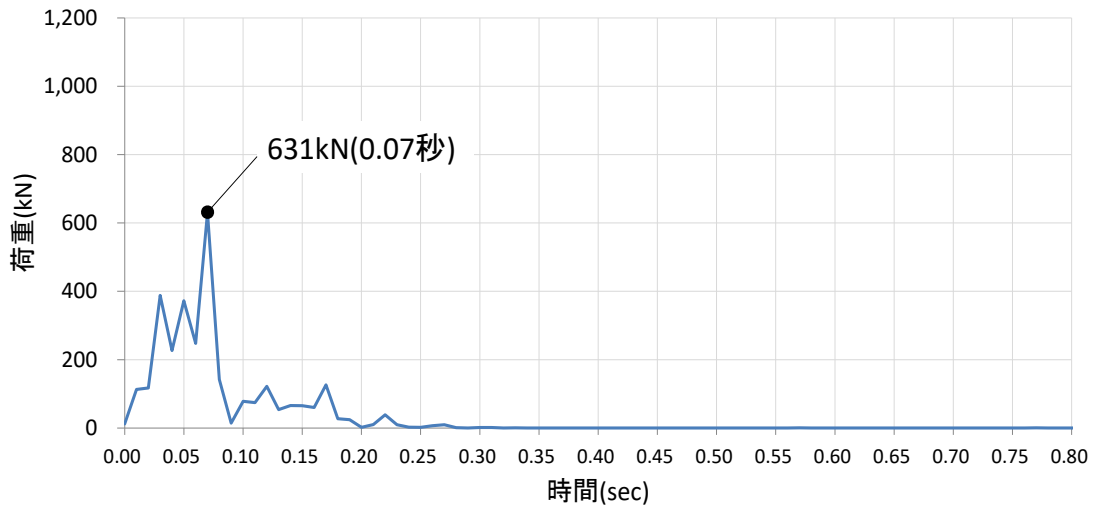
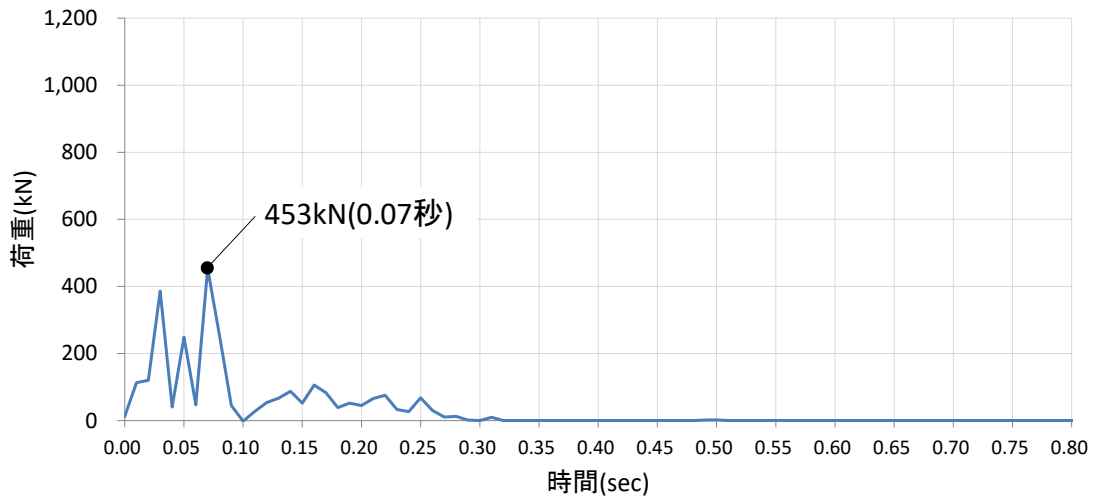


図 4.5.6-25 (3) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑩



剛壁番号⑪



剛壁番号⑫

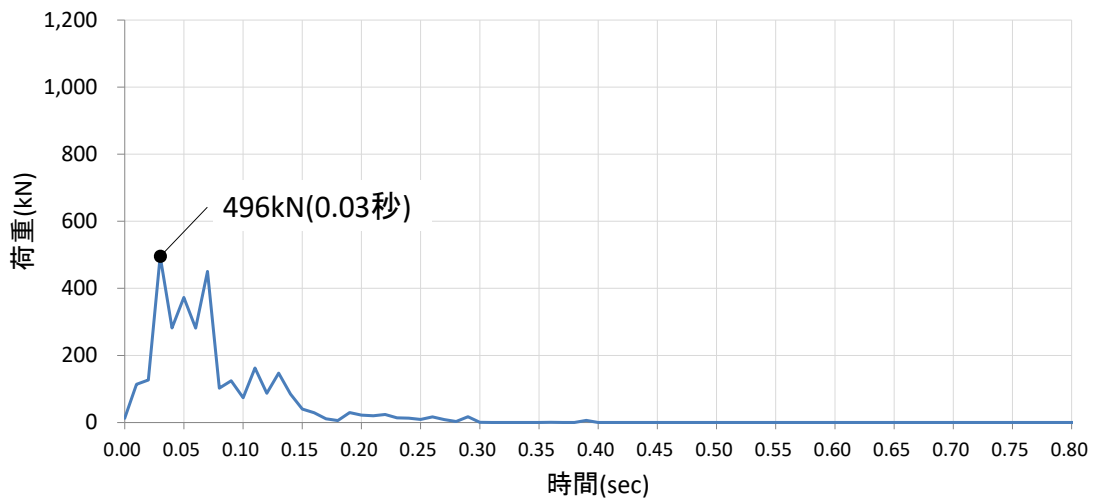
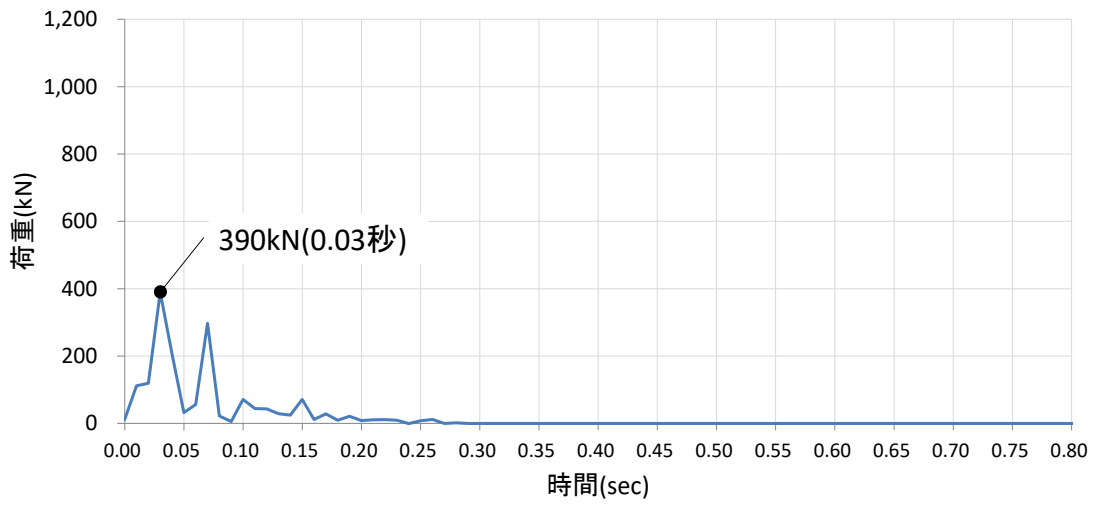
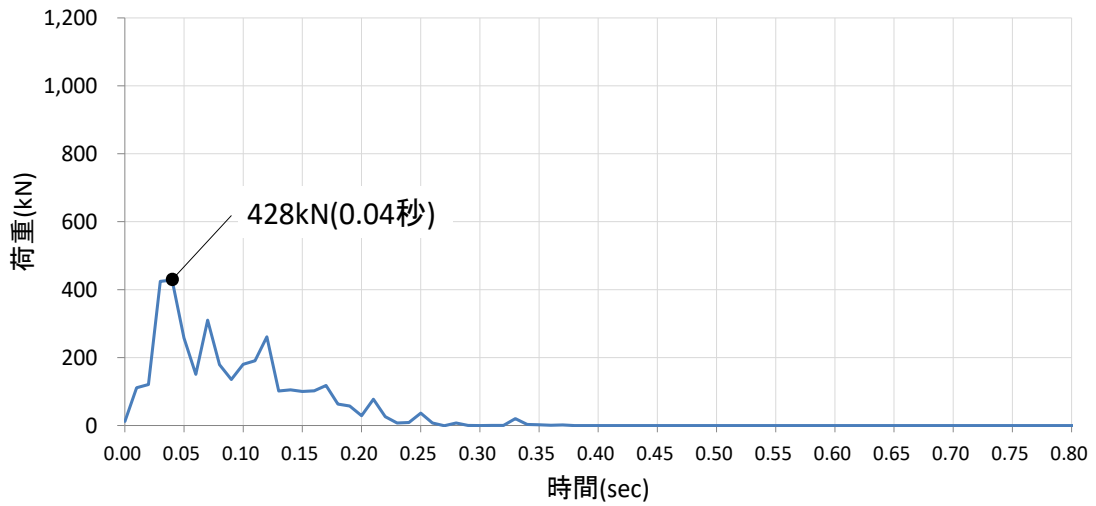


図 4.5.6-25 (4) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑬



剛壁番号⑭



剛壁番号⑮

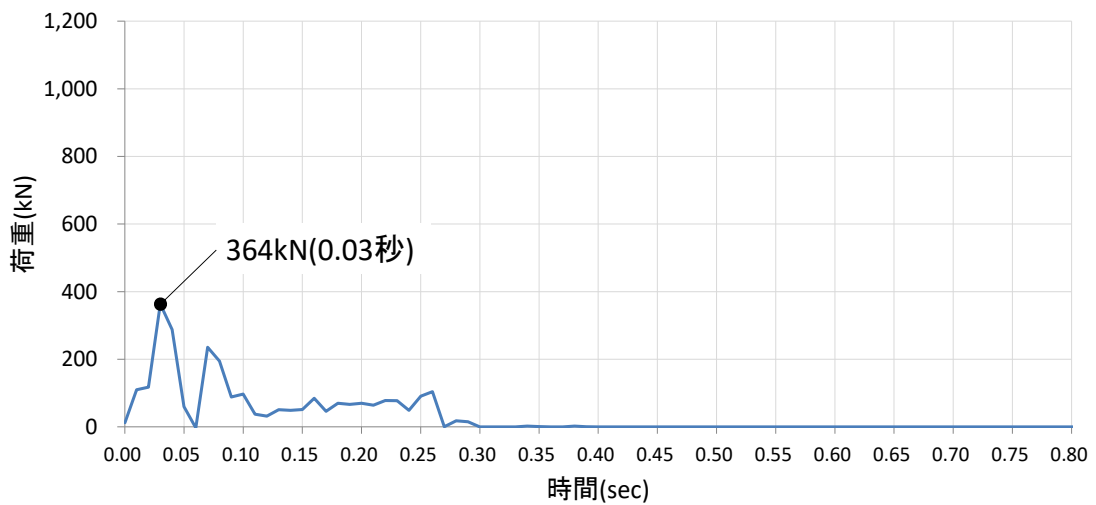
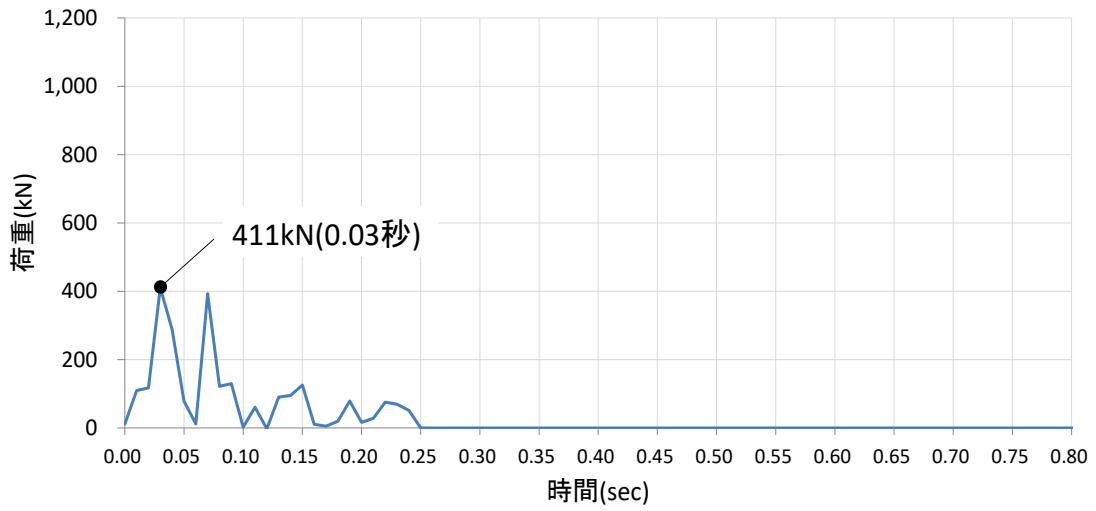
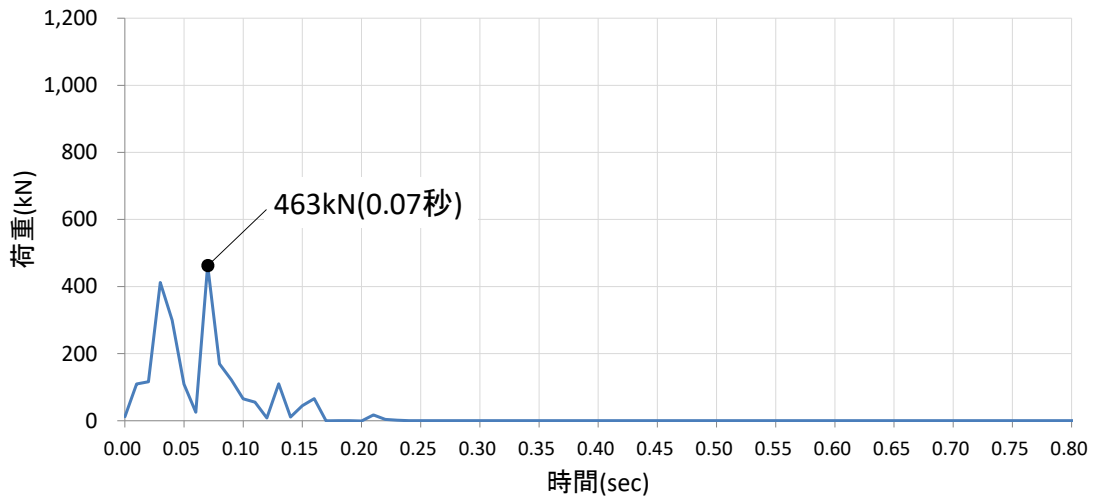


図 4.5.6-25 (5) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑬



剛壁番号⑭



剛壁番号⑮

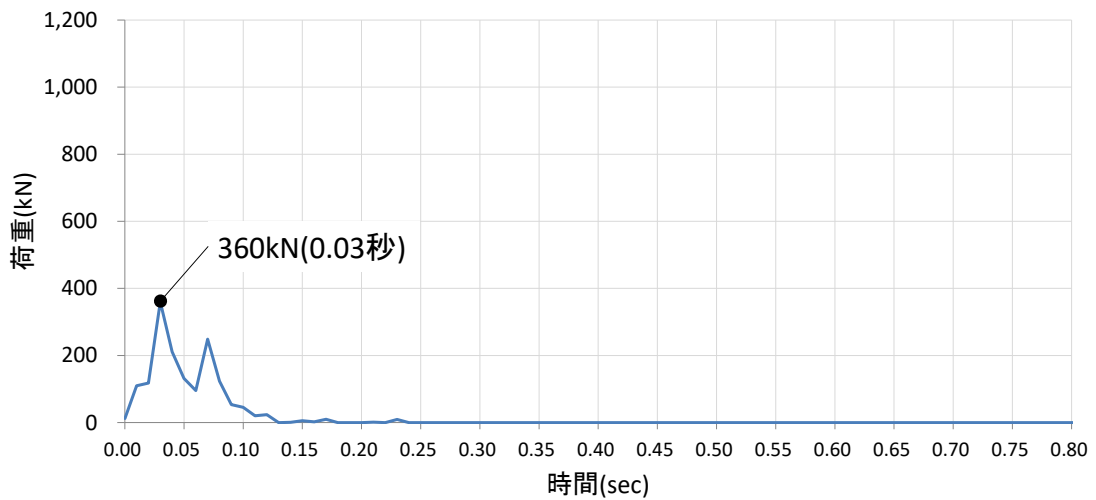
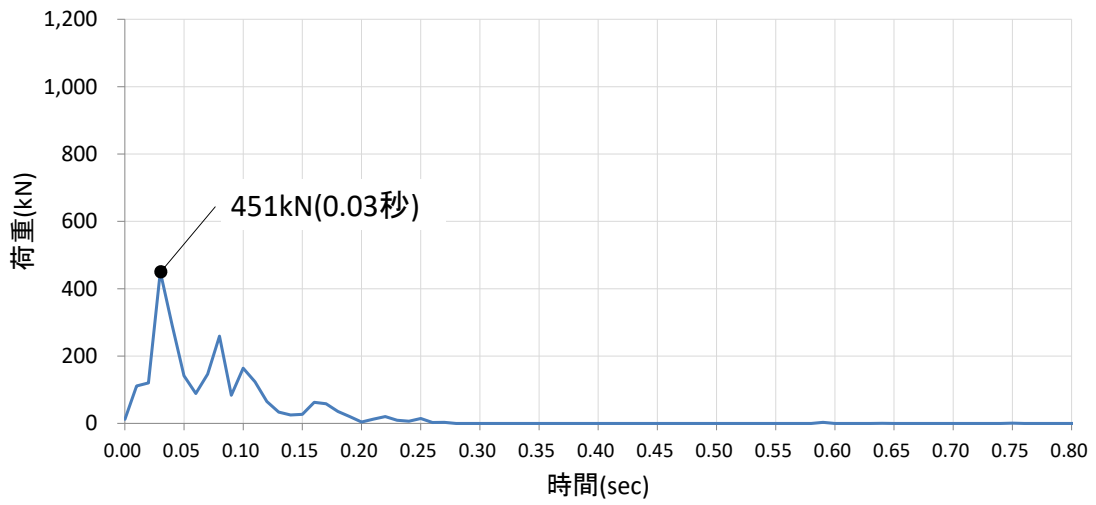
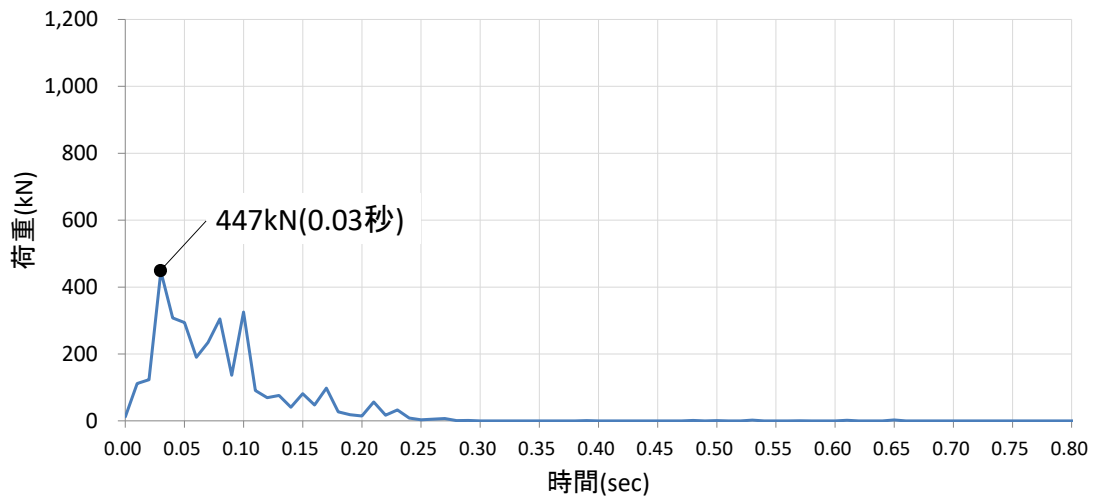


図 4.5.6-25 (6) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑱



剛壁番号⑳



剛壁番号㉑

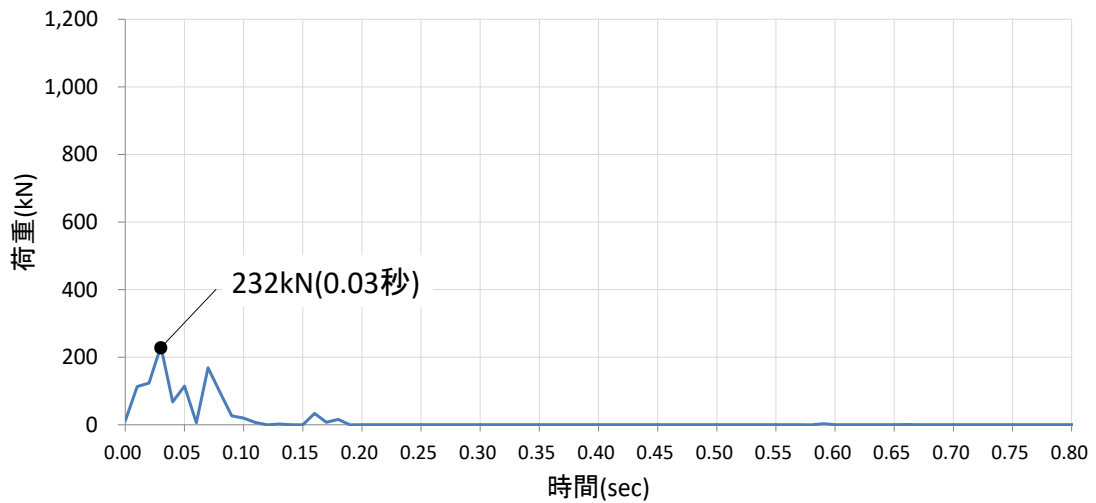
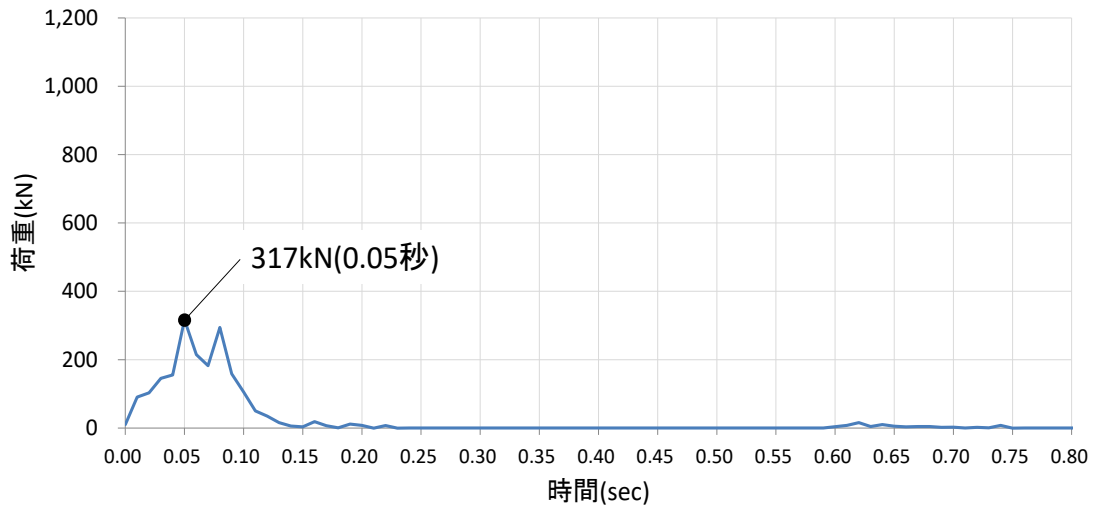
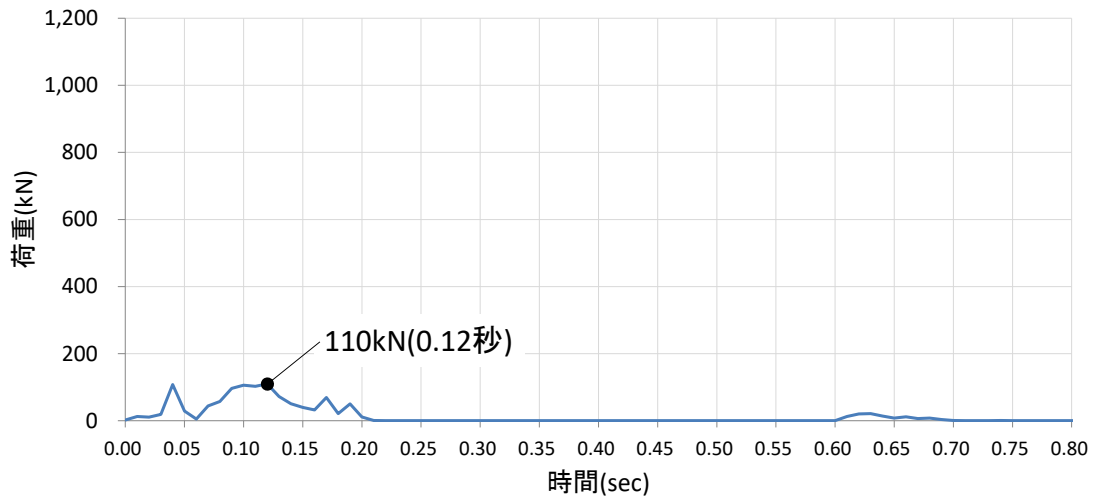


図 4.5.6-25 (7) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号②②



剛壁番号②③



剛壁番号②④

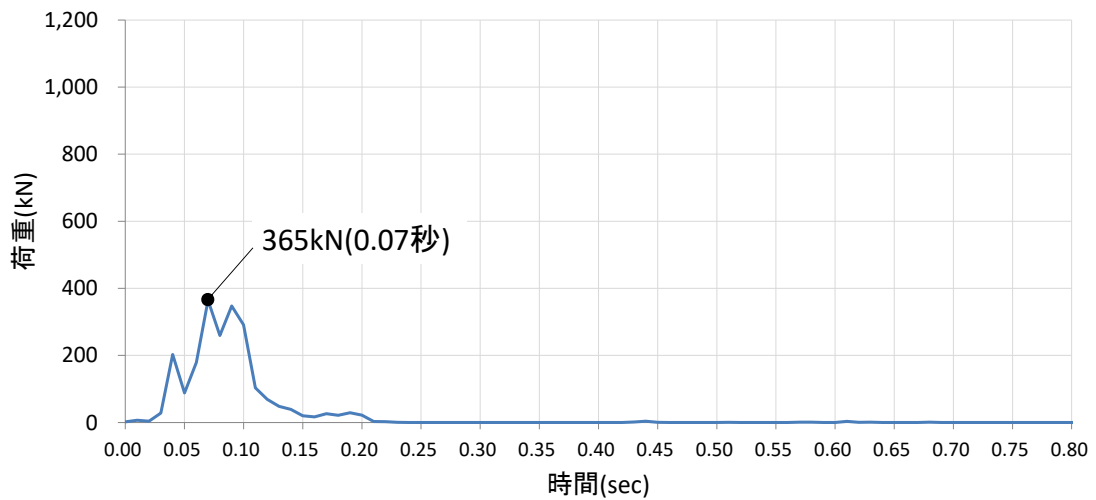


図 4.5.6-25 (8) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑫

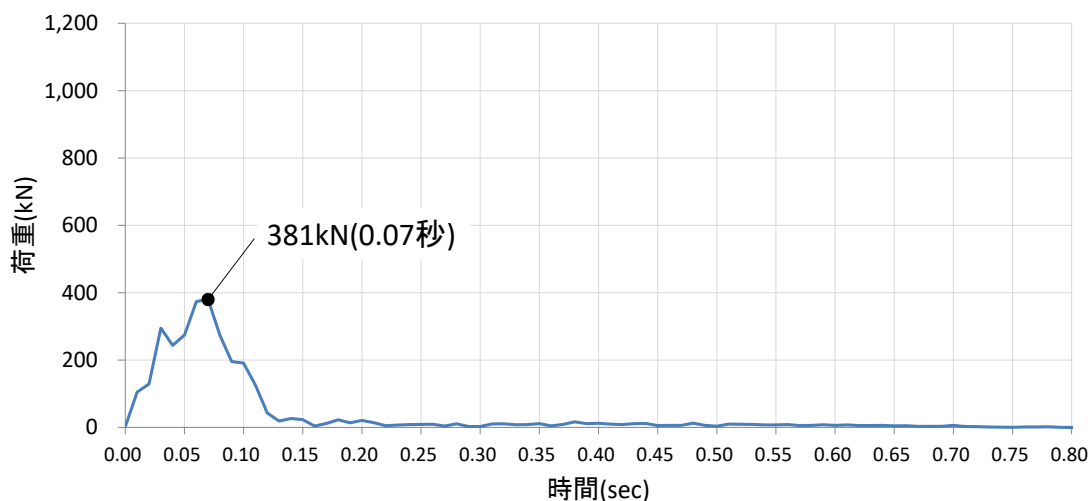


図 4.5.6-25 (9) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

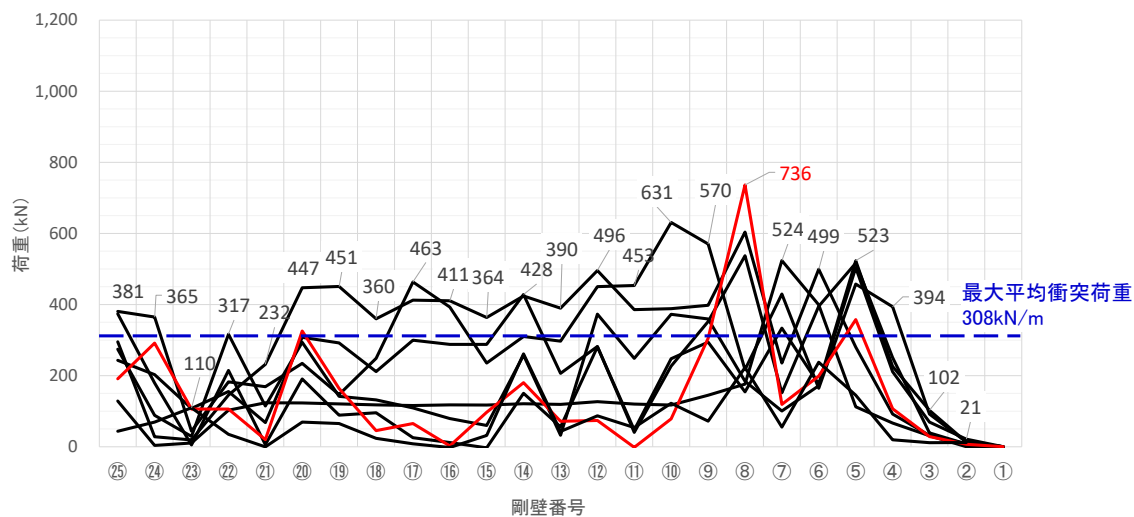


図 4.5.6-26 剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重分布

表 4.5.6-9 衝突荷重のまとめ

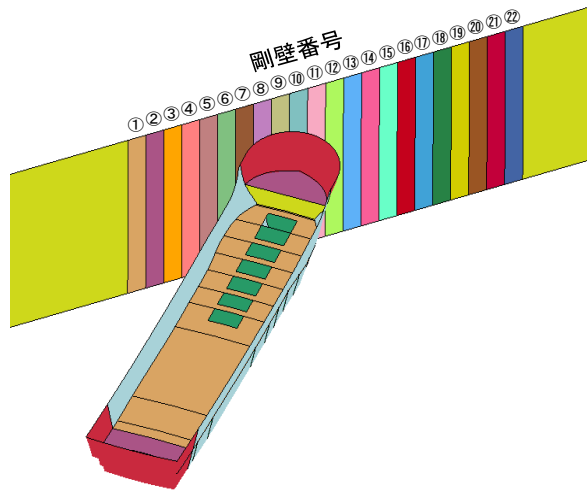
衝突荷重の集計値(kN) 【衝突時刻(秒)】	(参考) 剛壁 1m 当たりの 最大衝突荷重(kN) 【衝突時刻(秒)】
7,395 【0.03】	736 【0.10】

(d) ケース④（斜め船首衝突）

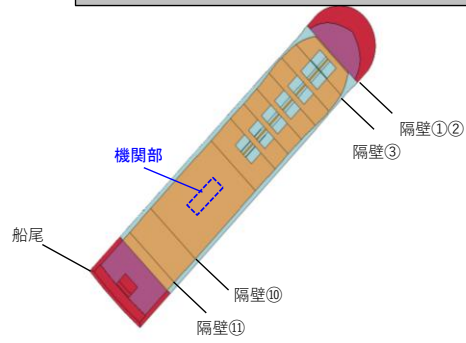
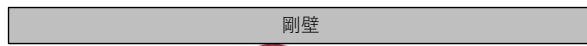
ケース④（斜め船首衝突）の解析結果のまとめを以下に示す。図 4.5.6-27 に衝突状況，図 4.5.6-28 に各剛壁の衝突荷重を集計した時刻歴，図 4.5.6-29 に剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴，図 4.5.6-30 に剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重分布，表 4.5.6-10 に衝突荷重のまとめを示す。

- ・図 4.5.6-27 より，機関部（エンジン）が剛壁へ衝突していないことから，機関部の影響がないことを確認した。
- ・図 4.5.6-28 より，各剛壁（剛壁番号①～⑫）の衝突荷重を集計した場合においては，衝突直後から荷重が大きくなり，衝突後 0.31 秒（隔壁①，②衝突時）に最大となる 1,073kN が作用することを確認した。また，衝突後 2.27 秒（船尾，隔壁⑩，⑪衝突時）にも 541kN の荷重が作用しているが，これは斜めから衝突した後に船体が剛壁に平行となる方向に回転し，船尾付近の船体側面が衝突することにより瞬間的に生じていることを確認した。
- ・最大衝突荷重 1,073kN が発生する衝突後 0.31 秒において，残存質量として約 99.9%であることから，衝突時の船体破壊に伴う質量低下による衝突荷重への影響は軽微と判断する。
- ・衝突荷重の作用時間は 2.85 秒となり，ケース①（船首衝突），ケース②（船尾衝突）及びケース③（真横衝突）と比較して，衝突荷重の作用時間が長いことを確認した。
- ・図 4.5.6-29 より，剛壁 1m 当たりに作用する衝突荷重は，船首の破壊に伴い大きくなり，剛壁番号⑪において衝突後 0.32 秒（隔壁①，②衝突時）で最大となる衝突荷重 444kN が作用することを確認した。なお，ケース④（斜め船首衝突）はケース①（船首衝突），ケース②（船尾衝突）及びケース③（真横衝突）と比較して，最大衝突荷重が小さくなっていることを確認した。
- ・図 4.5.6-30 より，衝突荷重は分布的に作用していることを確認した。また，ケース④（斜め船首衝突）は，剛壁に対して 45° に衝突し，船体が回転し，再度衝突することから，最大平均衝突荷重（剛壁荷重作用幅 5m で除した等分布荷重）は，衝突後 0.31 秒で 215kN/m となり，剛壁番号⑨～⑫において衝突荷重の平均値を上回る荷重が発生することを確認した。

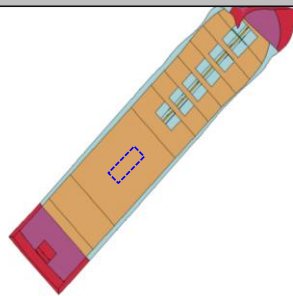
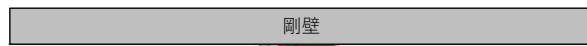




衝突前



衝突後0.31秒：隔壁①,②衝突時



衝突後2.27秒：船尾,隔壁⑩,⑪衝突時

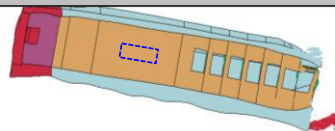


図 4.5.6-27 衝突状況

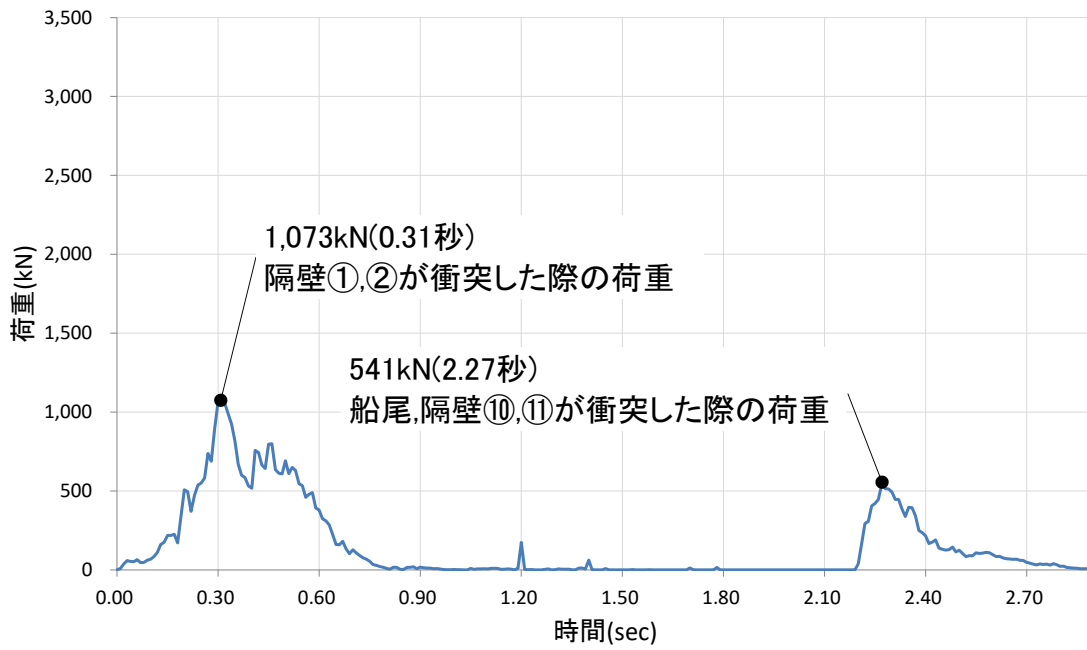
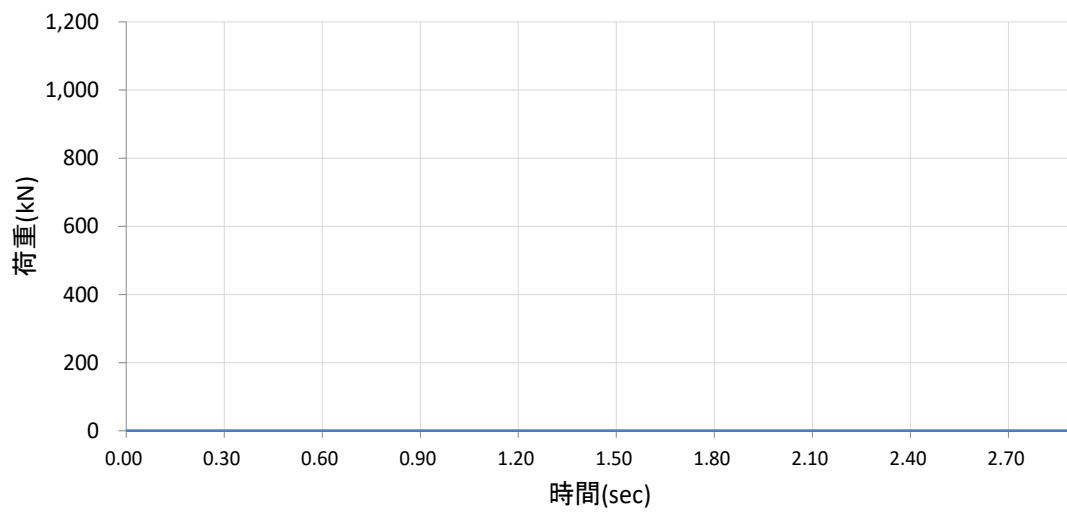
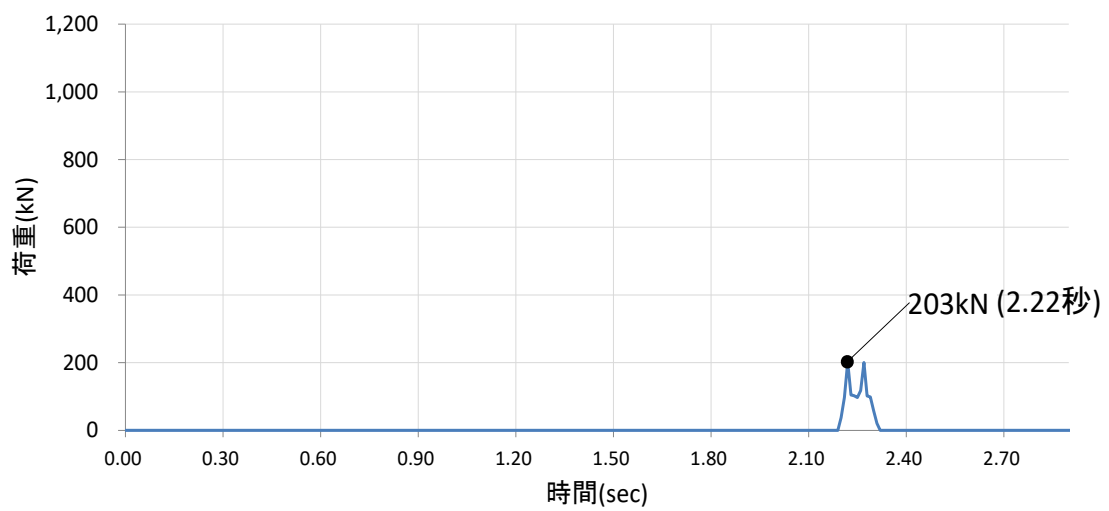


図 4.5.6-28 各剛壁の衝突荷重を集計した時刻歴

剛壁番号①



剛壁番号②



剛壁番号③

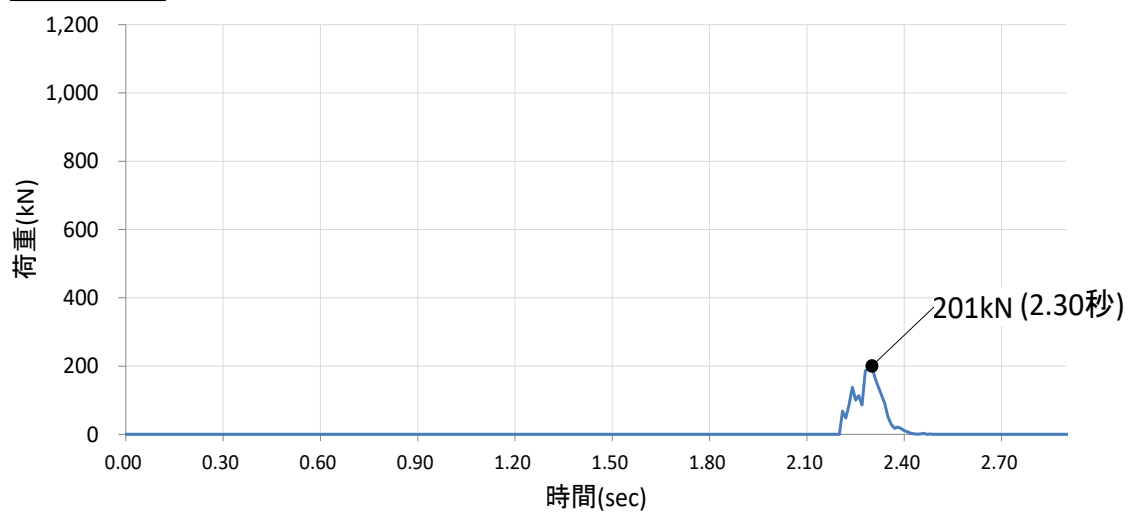
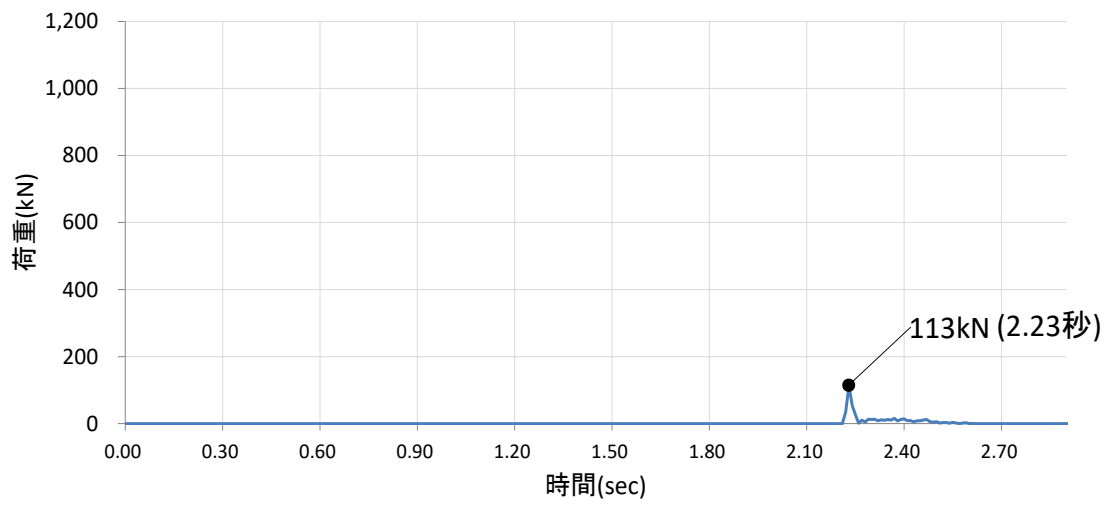
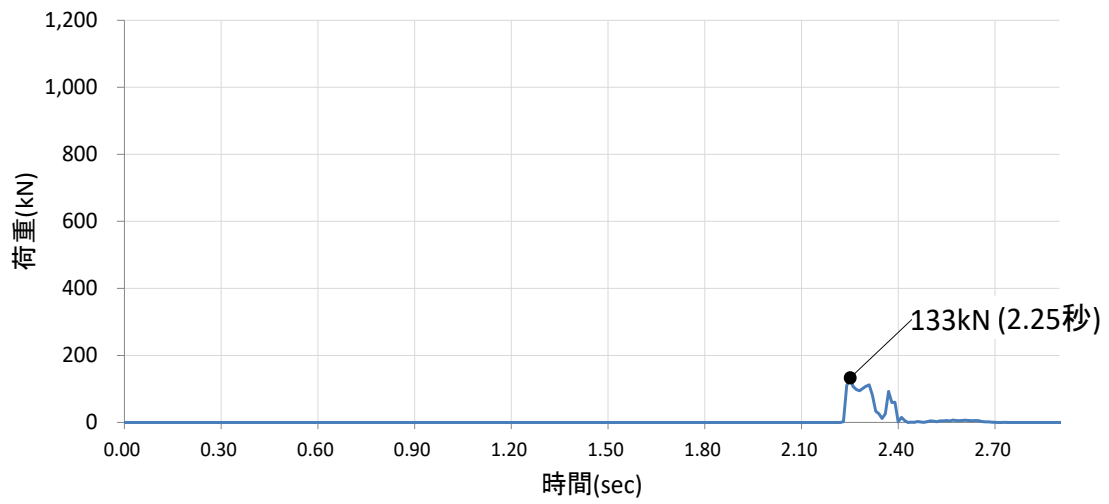


図 4.5.6-29 (1) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号④



剛壁番号⑤



剛壁番号⑥

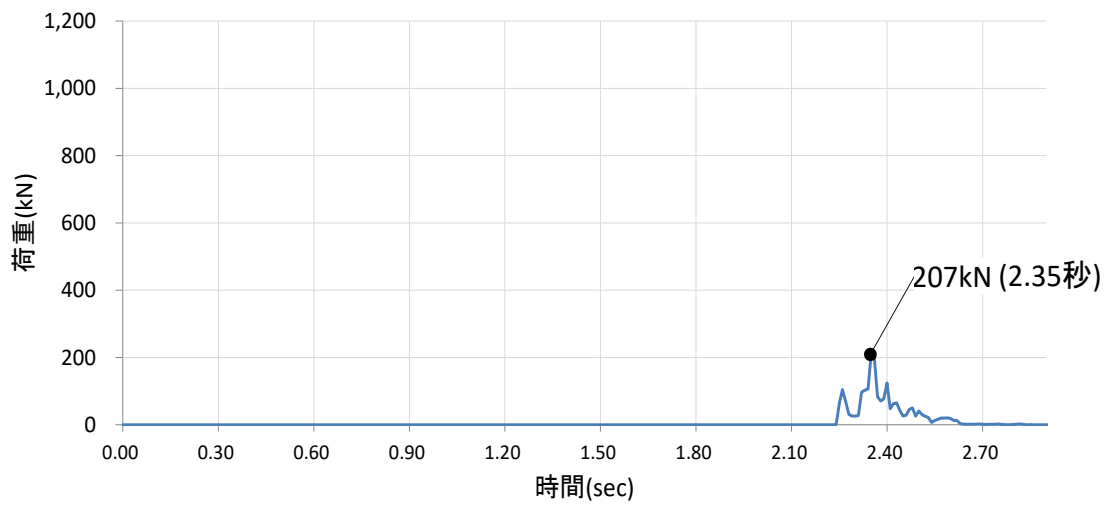
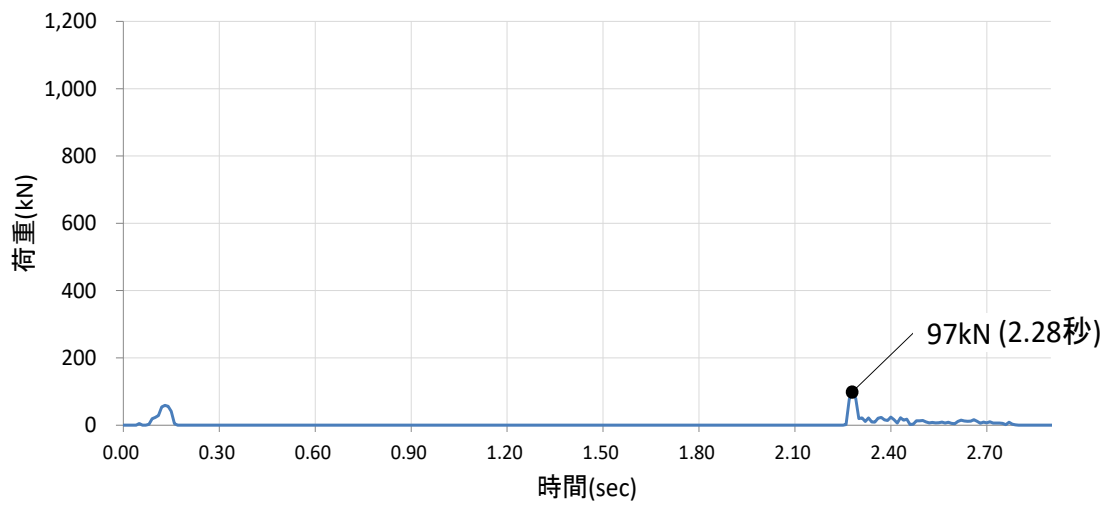
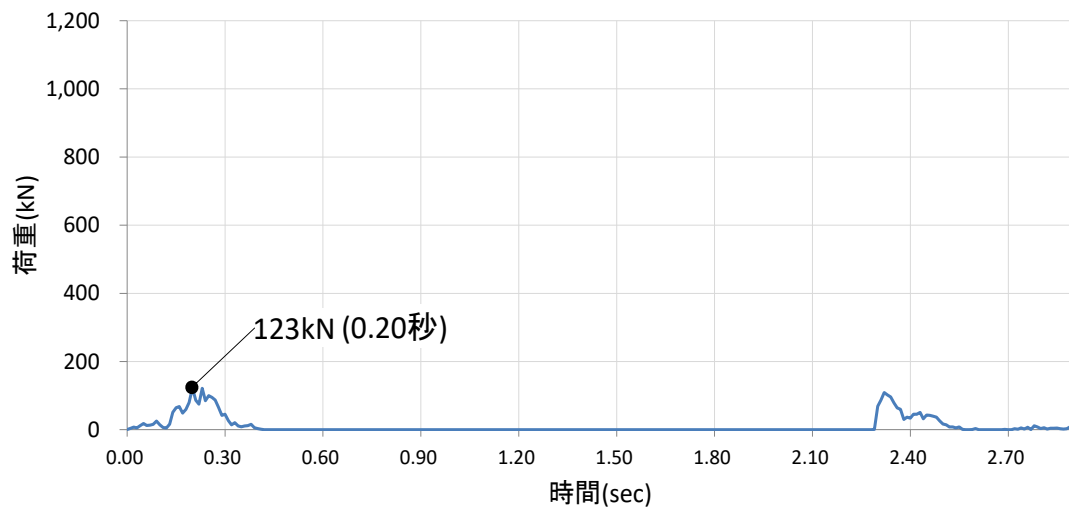


図 4.5.6-29 (2) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑦



剛壁番号⑧



剛壁番号⑨

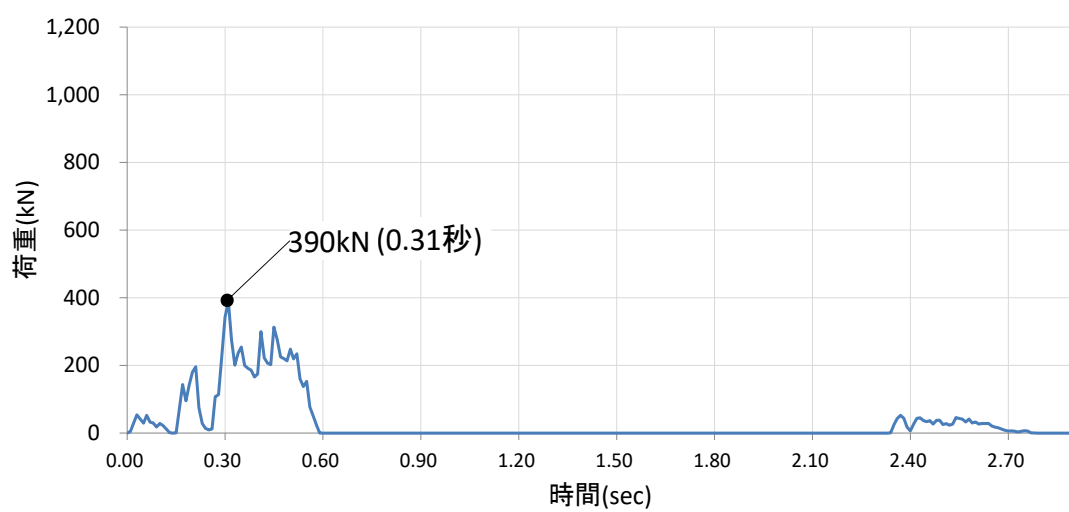
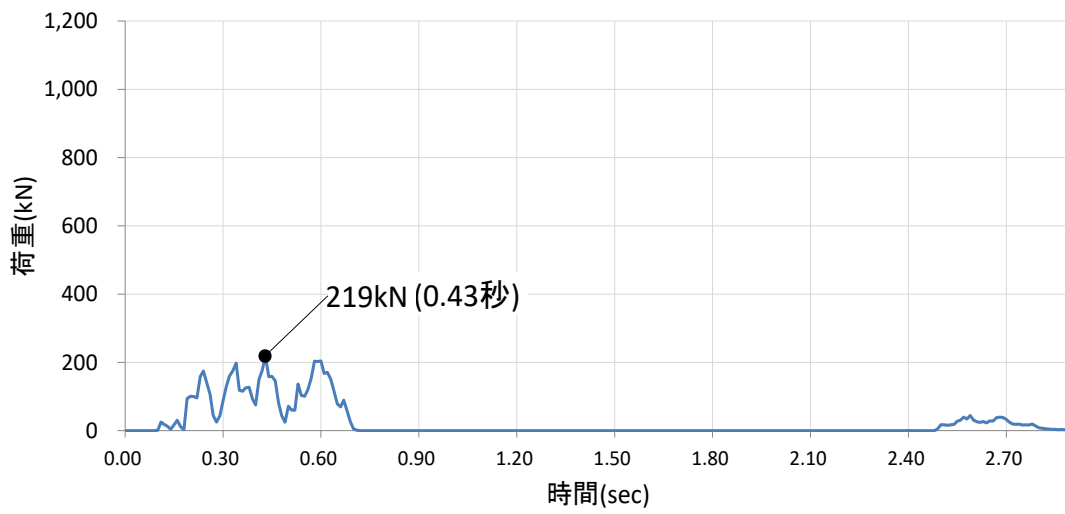
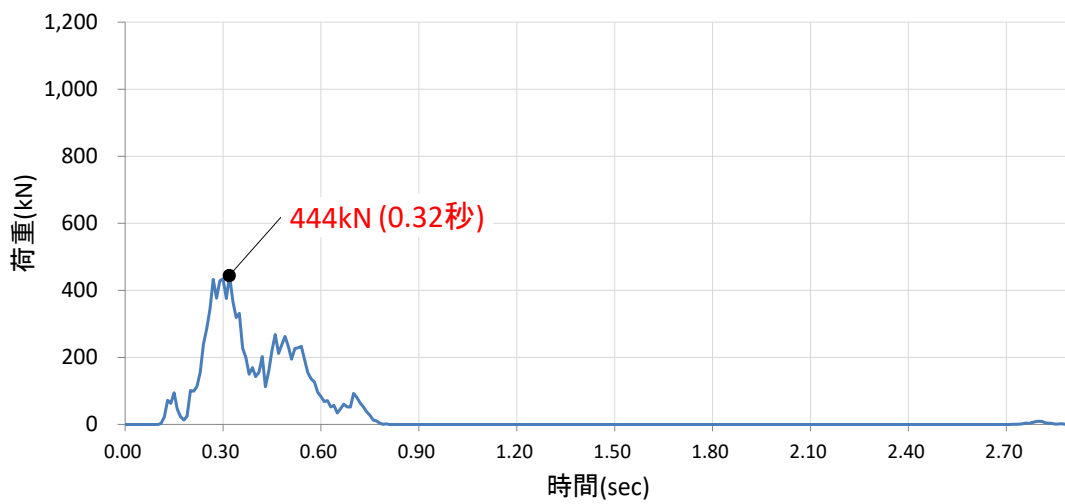


図 4.5.6-29 (3) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑩



剛壁番号⑪



剛壁番号⑫

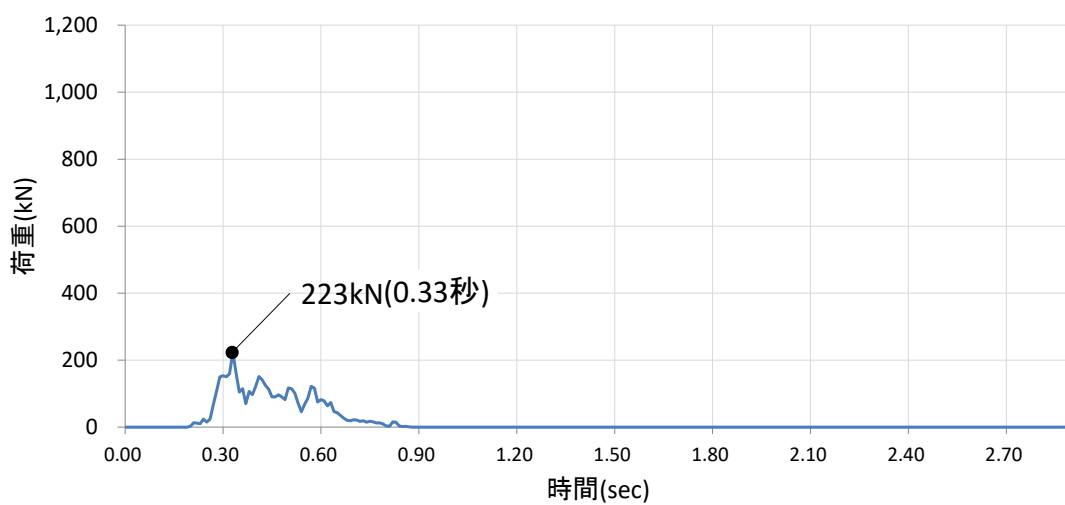
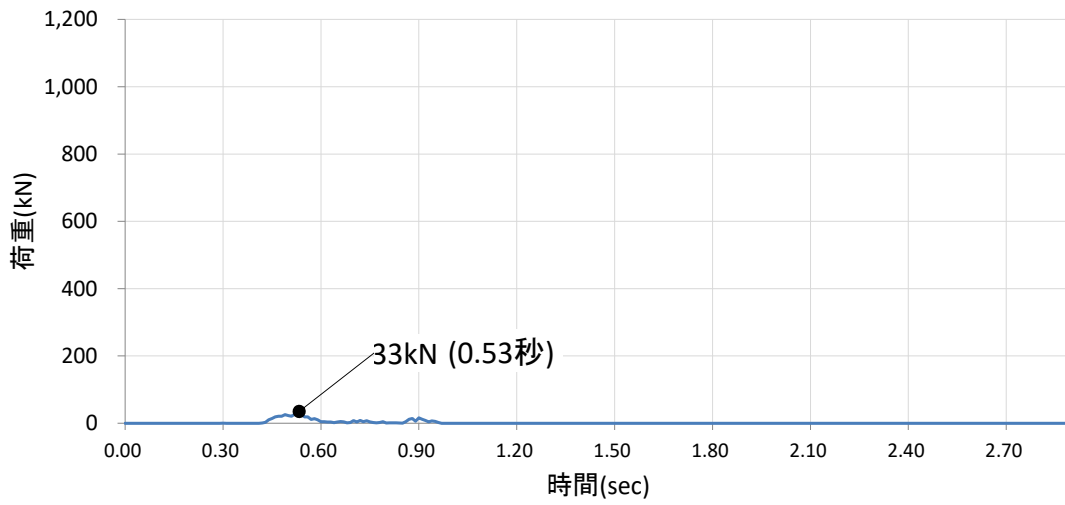
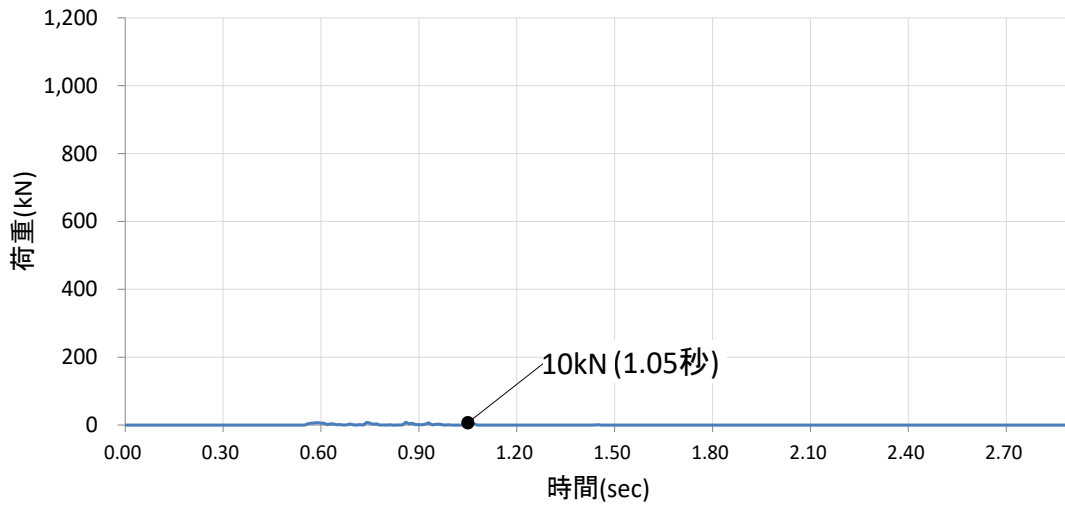


図 4.5.6-29 (4) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑬



剛壁番号⑭



剛壁番号⑮

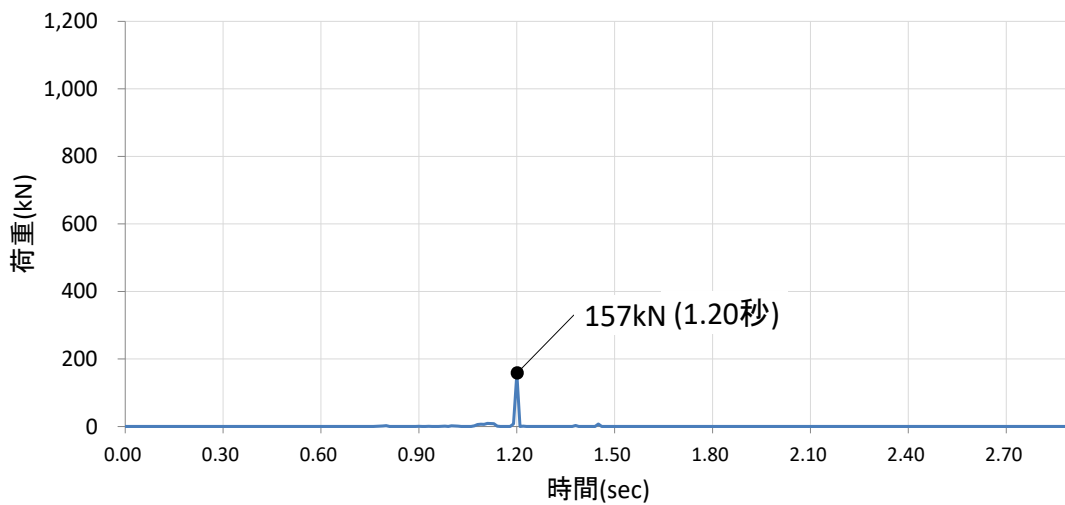
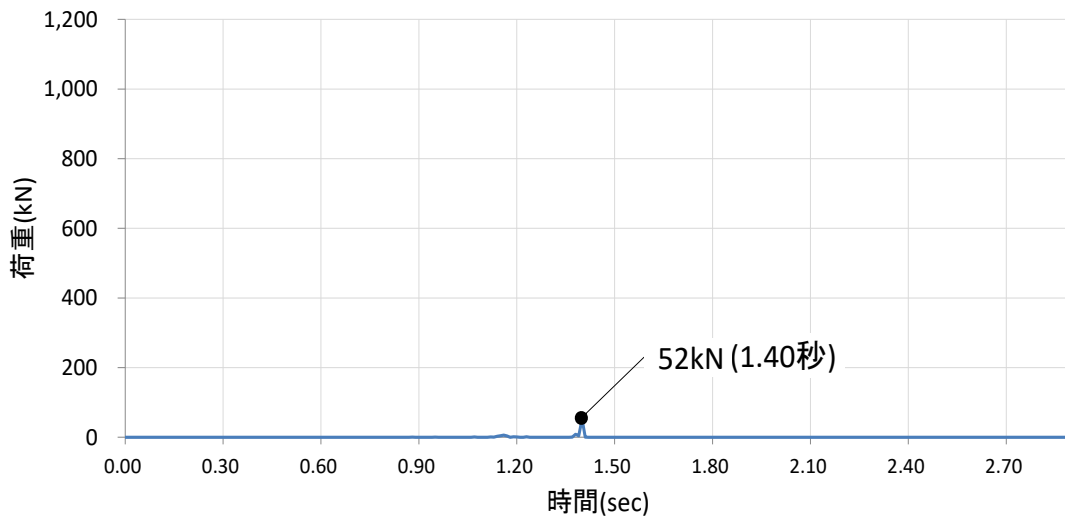
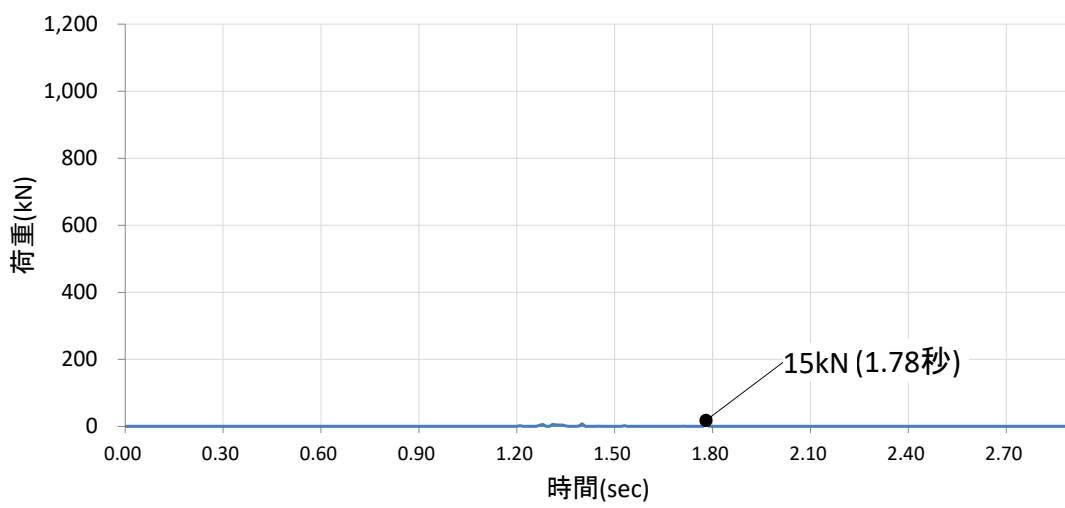


図 4.5.6-29 (5) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑯



剛壁番号⑰



剛壁番号⑱

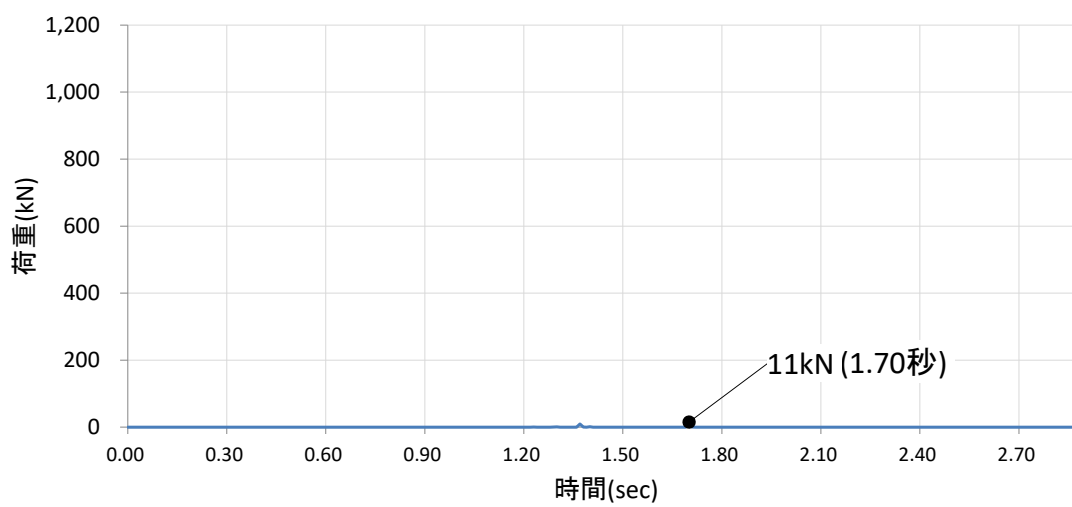
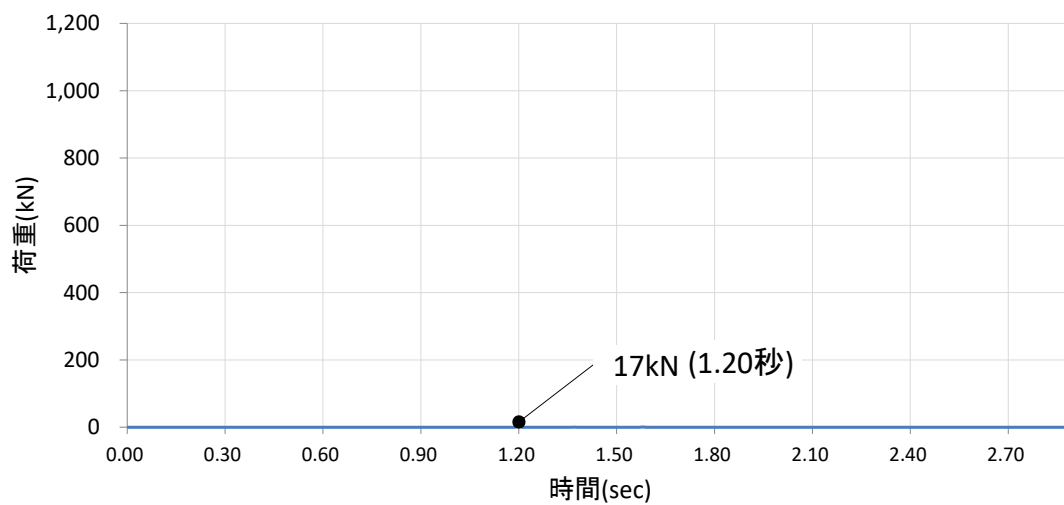


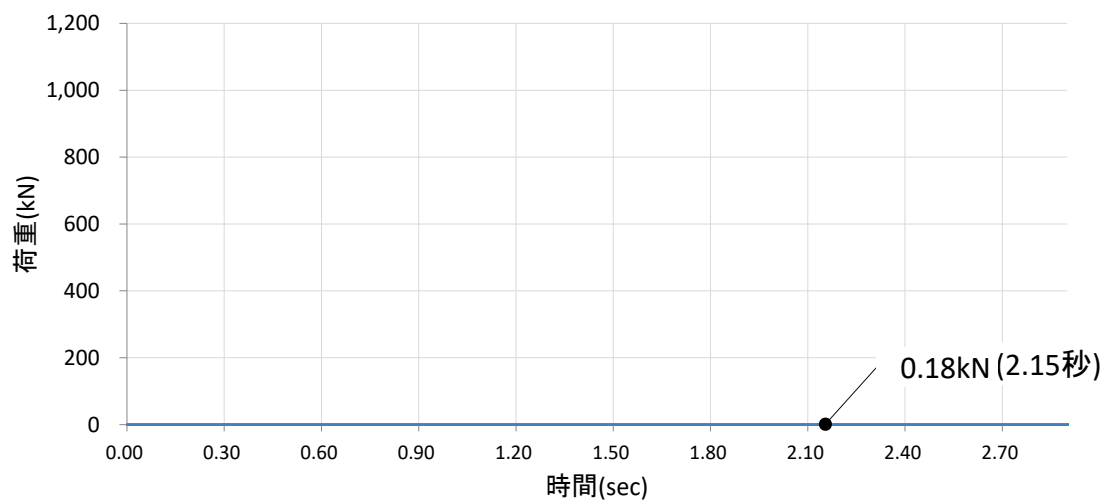
図 4.5.6-29 (6) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴



剛壁番号⑱



剛壁番号㉔



剛壁番号㉕

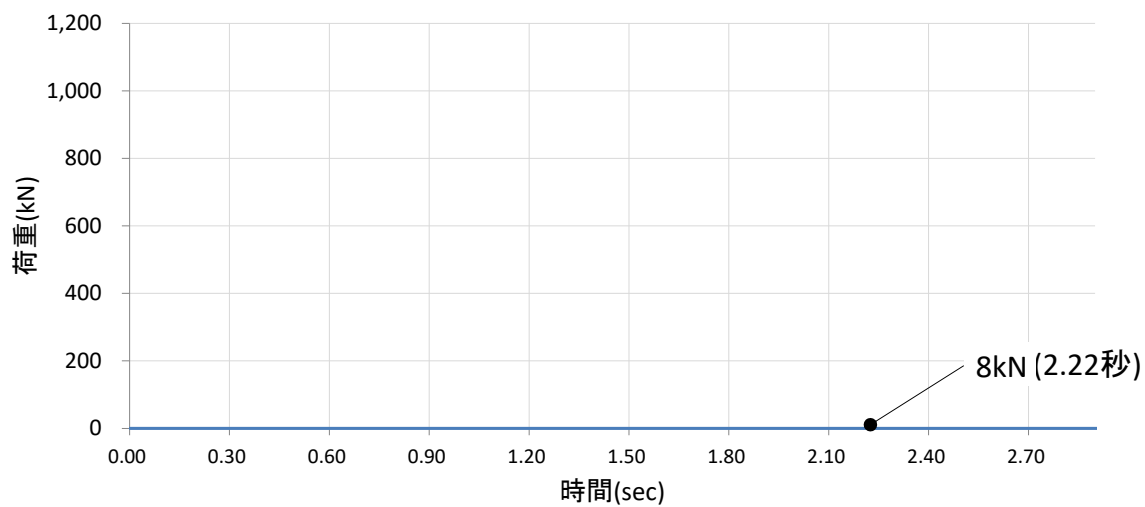


図 4.5.6-29 (7) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号②

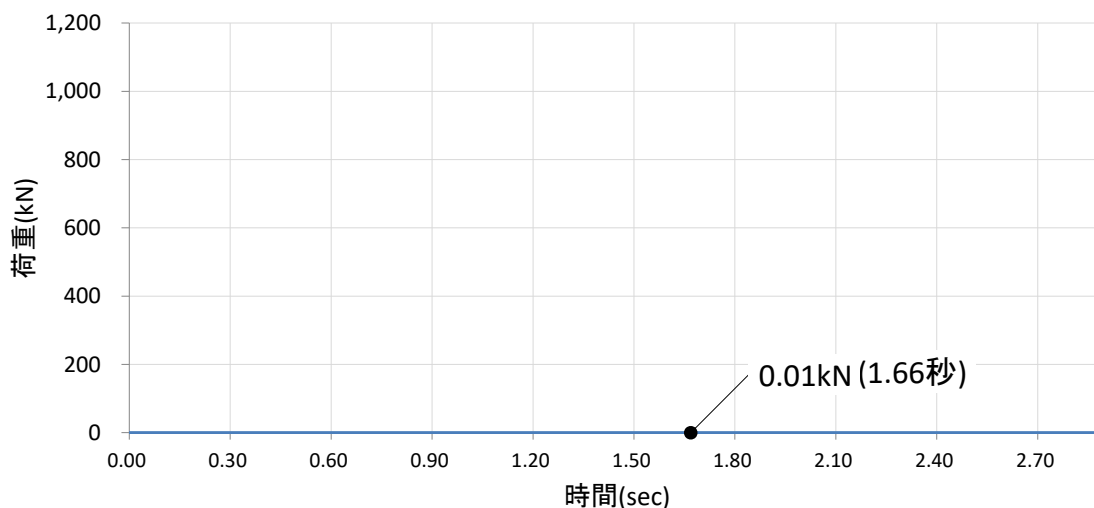


図 4.5.6-29 (8) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

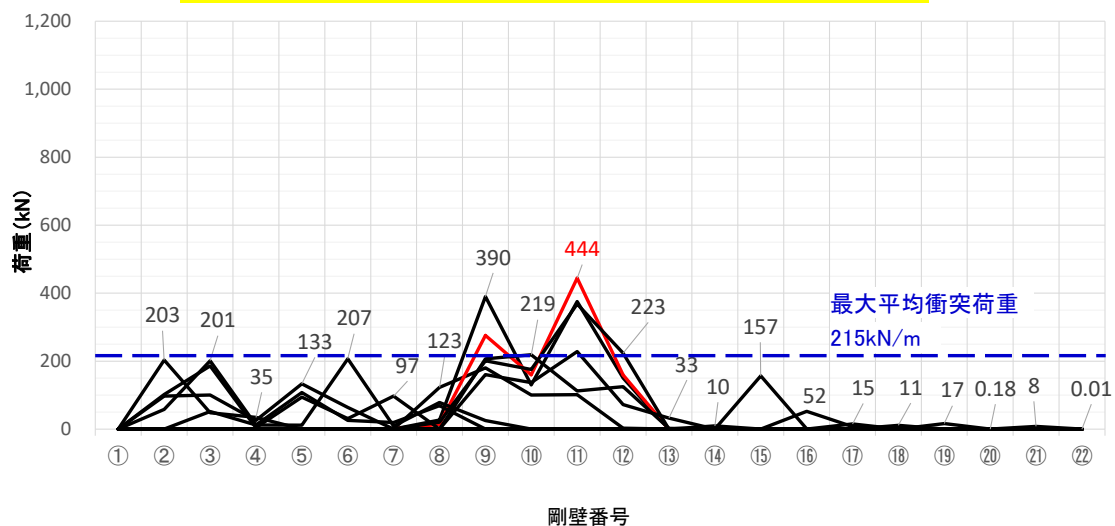


図 4.5.6-30 剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重分布

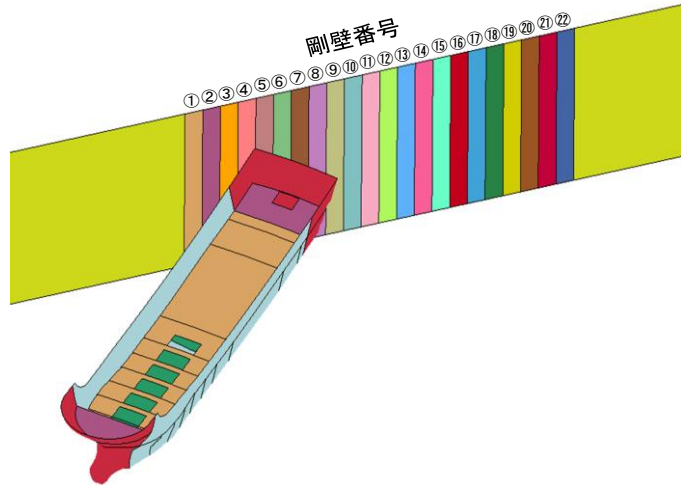
表 4.5.6-10 衝突荷重のまとめ

衝突荷重の集計値(kN) 【衝突時刻(秒)】	(参考) 剛壁 1m 当たりの 最大衝突荷重(kN) 【衝突時刻(秒)】
1,073 【0.31】	444 【0.32】

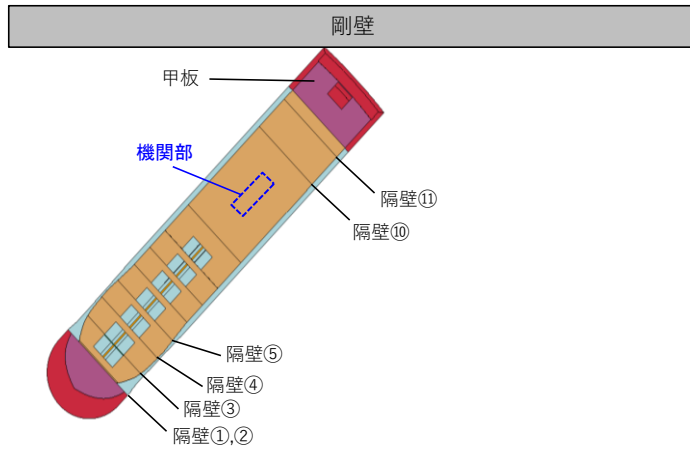
(e) ケース⑤（斜め船尾衝突）

ケース⑤（斜め船尾衝突）の解析結果のまとめを以下に示す。図 4.5.6-31 に衝突状況，図 4.5.6-32 に各剛壁の衝突荷重を集計した時刻歴，図 4.5.6-33 に剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴，図 4.5.6-34 に剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重分布，表 4.5.6-11 に衝突荷重のまとめを示す。

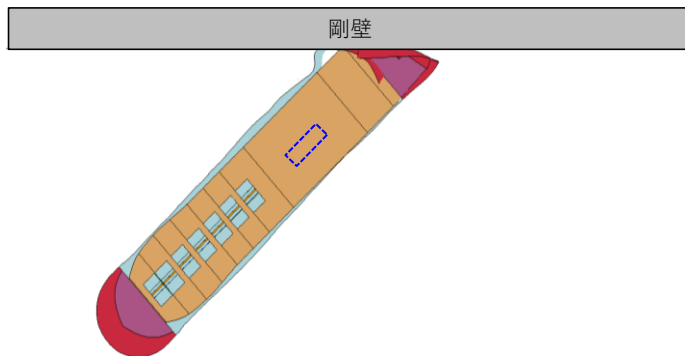
- ・図 4.5.6-31 より，機関部（エンジン）が剛壁へ衝突していないことから，機関部の影響がないことを確認した。
- ・図 4.5.6-32 より，各剛壁（剛壁番号①～②）の衝突荷重を集計した場合においては，衝突直後から荷重が大きくなり，衝突後 0.51 秒（船尾，隔壁①衝突時）に 685kN の荷重が作用していることを確認した。また，衝突後 2.48 秒（隔壁①～⑤付近衝突時）で最大となる 1,294kN とする荷重が作用しており，これは斜めから衝突した後に船体が剛壁に平行となる方向に回転し，船尾付近の船体側面が衝突することにより瞬間的に生じていることを確認した。
- ・最大衝突荷重 1,294kN が発生する衝突後 2.48 秒において，残存質量として約 96.2%であることから，衝突時の船体破壊に伴う質量低下による衝突荷重への影響は軽微と判断する。
- ・衝突荷重の作用時間は 2.90 秒となり，ケース①（船首衝突），ケース②（船尾衝突）及びケース③（真横衝突）と比較して，衝突荷重の作用時間が長く，ケース④（斜め船尾衝突）と概ね同程度であることを確認した。
- ・図 4.5.6-33 より，剛壁 1m 当たりに作用する衝突荷重は，船尾の破壊に伴い大きくなり，剛壁番号④において衝突後 2.45 秒（隔壁①～⑤付近衝突時）で最大となる衝突荷重 884kN が作用していることを確認した。なお，ケース⑤（斜め船尾衝突）はケース①（船首衝突）及びケース②（船尾衝突）と比較して最大衝突荷重が小さく，ケース③（真横衝突）及びケース④（斜め船首衝突）より最大衝突荷重が大きいことを確認した。
- ・図 4.5.6-34 より，衝突荷重は分布的に作用していることを確認した。また，ケース⑤（斜め船尾衝突）は，剛壁に対して 45° に衝突し，船体が回転し，再度衝突することから，最大平均衝突荷重（剛壁荷重作用幅 4m で除した等分布荷重）は，衝突後 2.49 秒で 321kN/m となり，剛壁番号④～⑥において衝突荷重の平均値を上回る荷重が発生していることを確認した。



衝突前



衝突後0.51秒：船尾,隔壁⑩衝突時



衝突後2.48秒：隔壁①～⑤付近衝突時

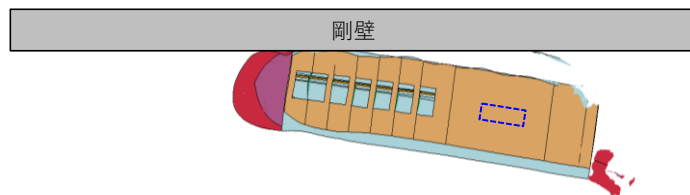


図 4.5.6-31 衝突状況

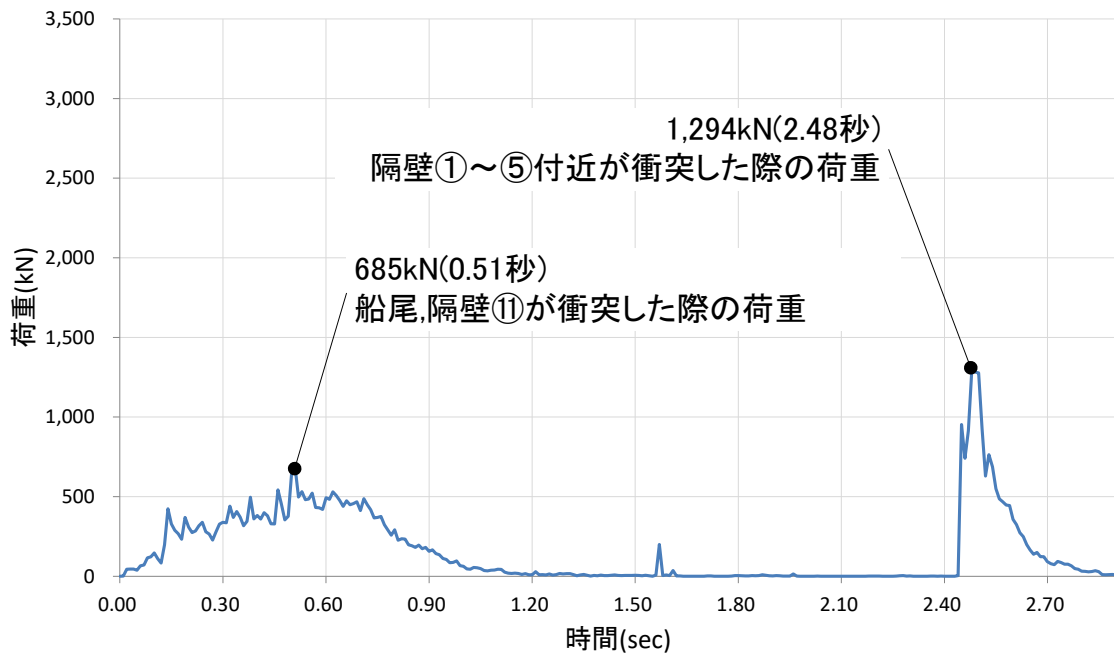
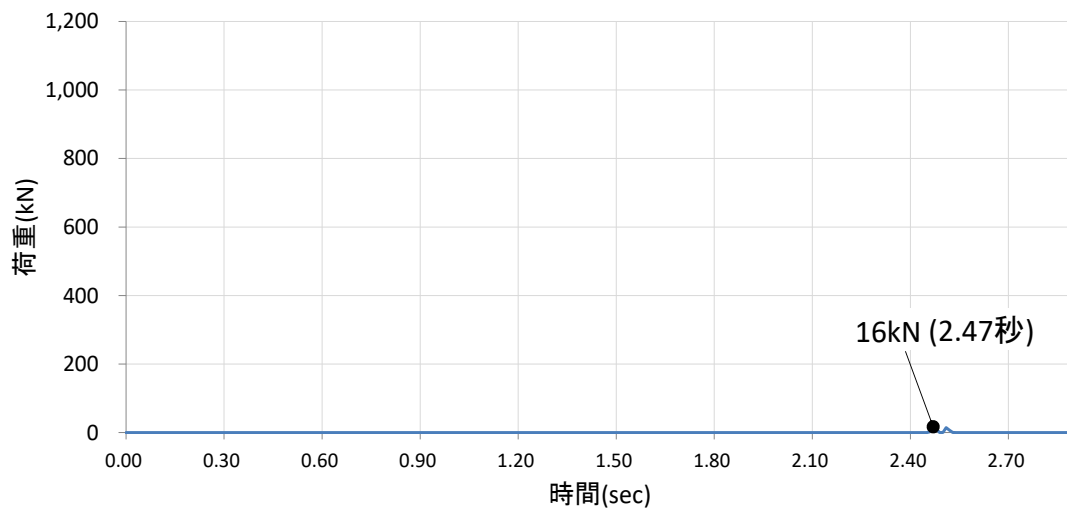
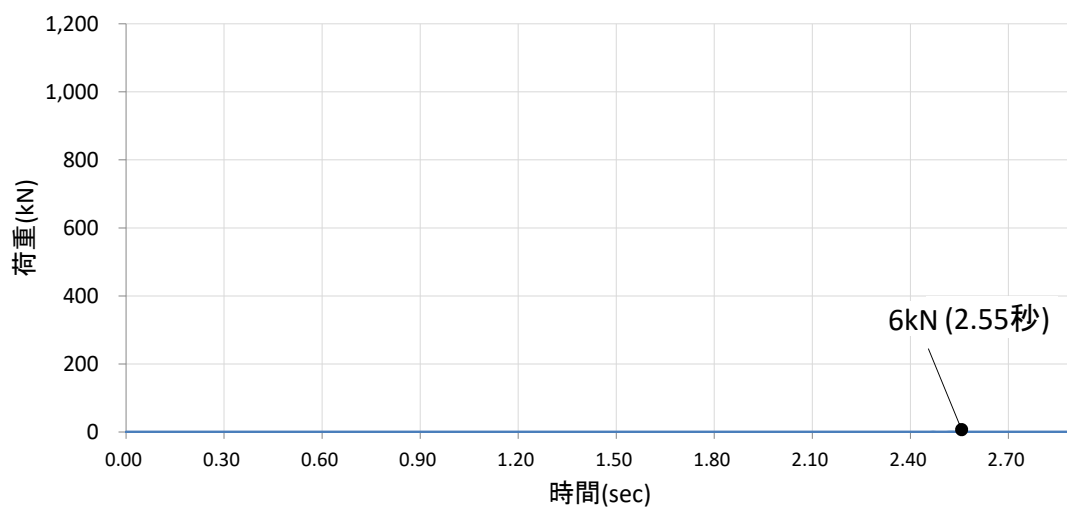


図 4.5.6-32 各剛壁の衝突荷重を集計した時刻歴

剛壁番号①



剛壁番号②



剛壁番号③

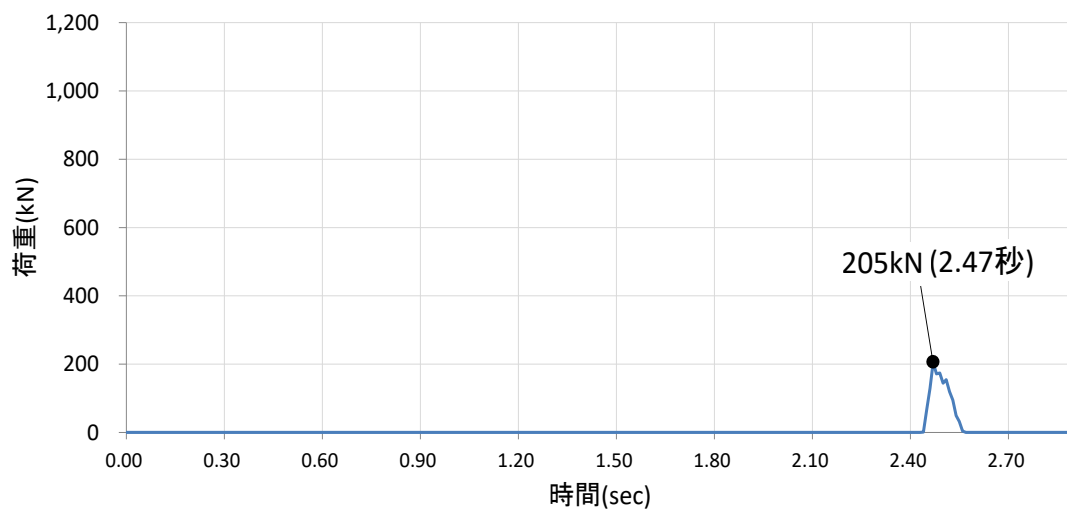
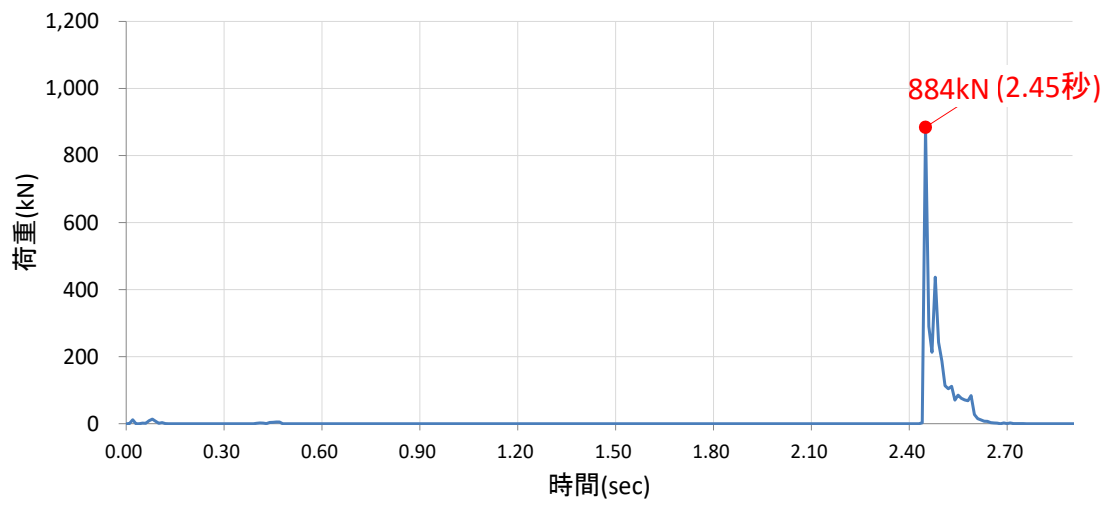
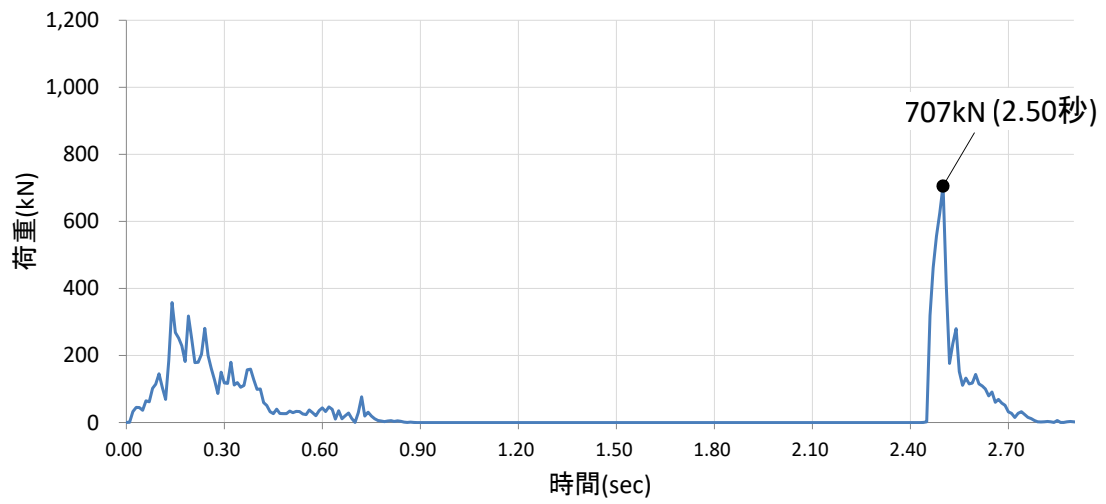


図 4.5.6-33 (1) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号④



剛壁番号⑤



剛壁番号⑥

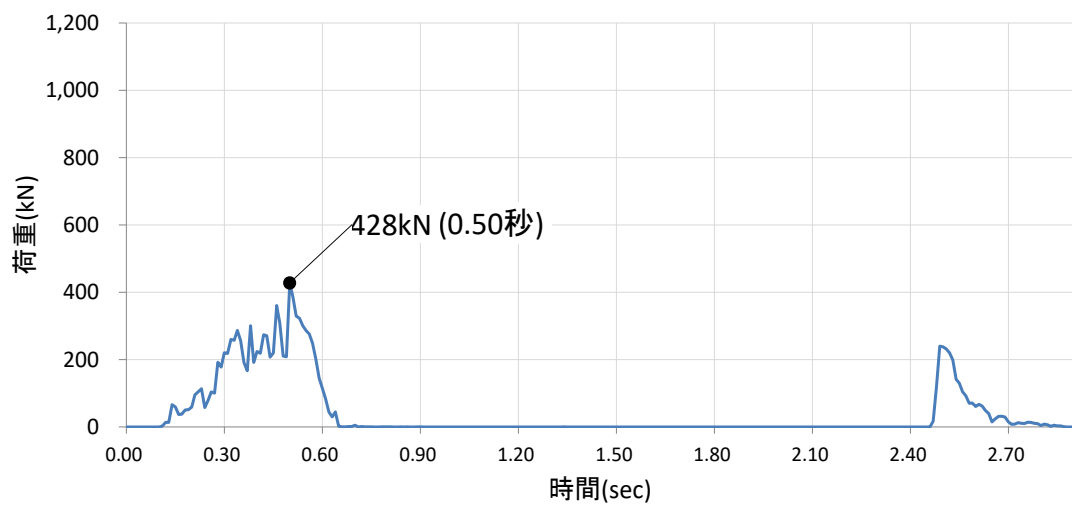
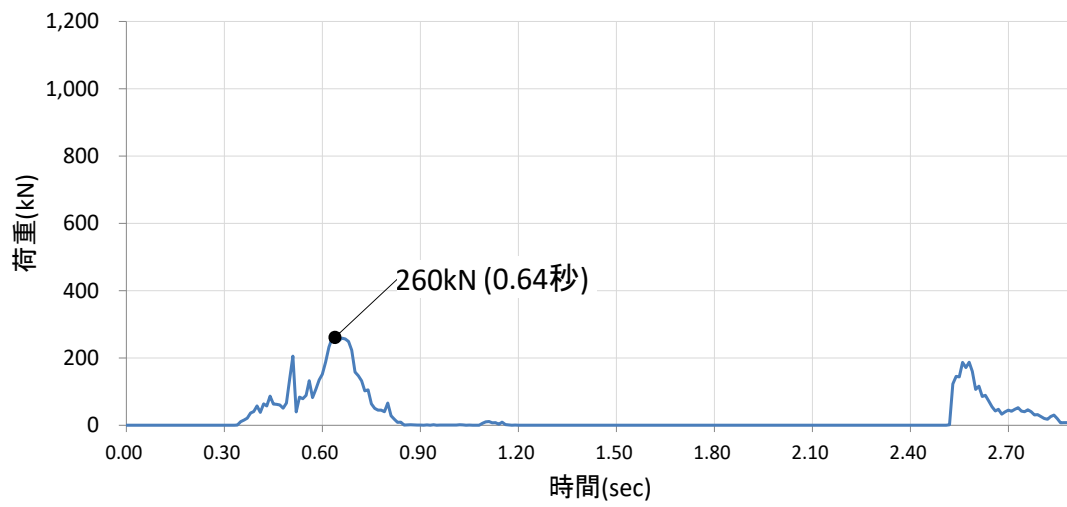
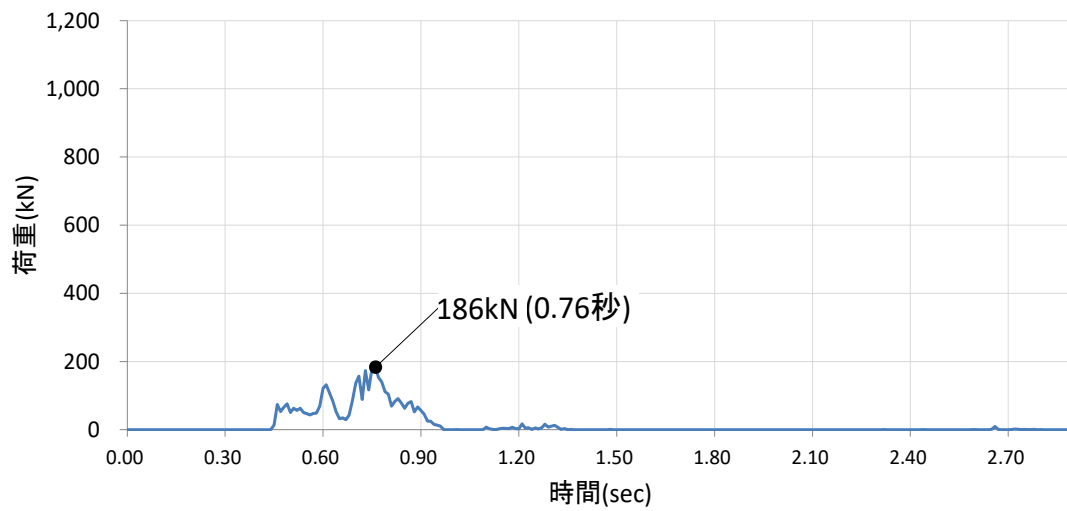


図 4.5.6-33 (2) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑦



剛壁番号⑧



剛壁番号⑨

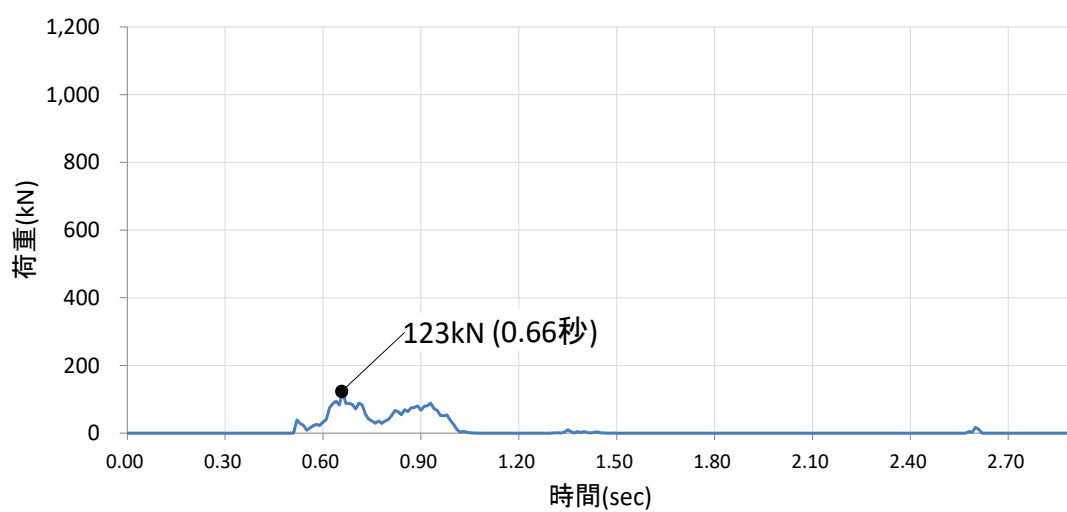
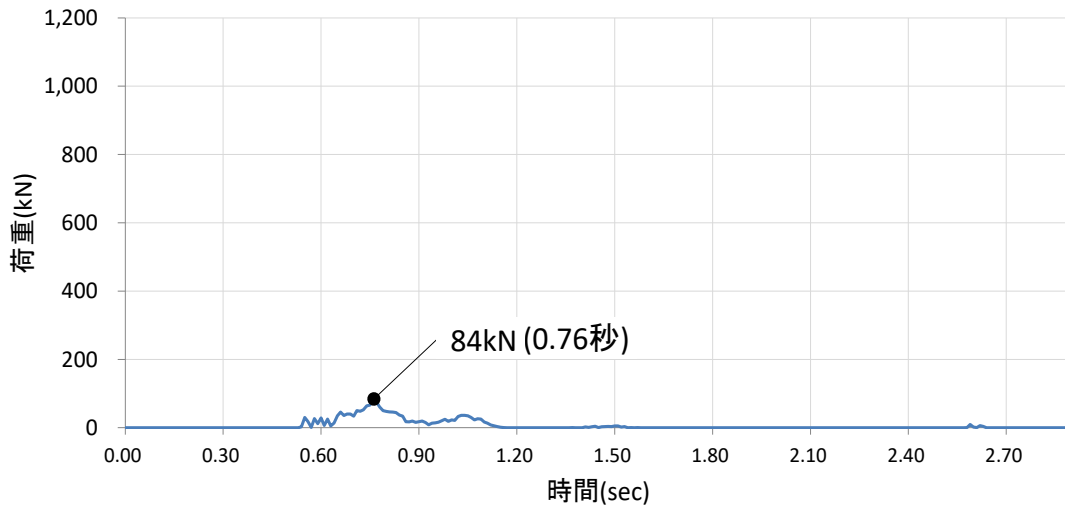


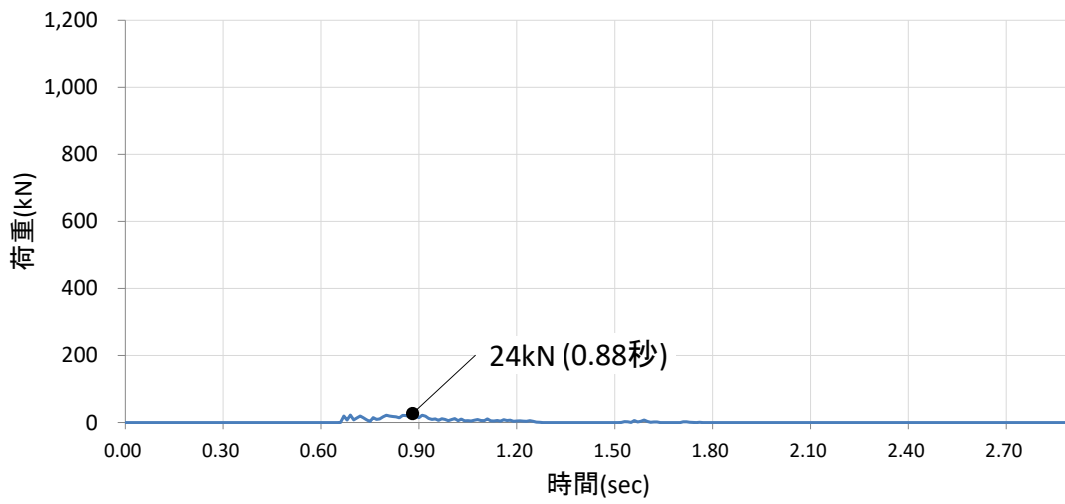
図 4.5.6-33 (3) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴



剛壁番号⑩



剛壁番号⑪



剛壁番号⑫

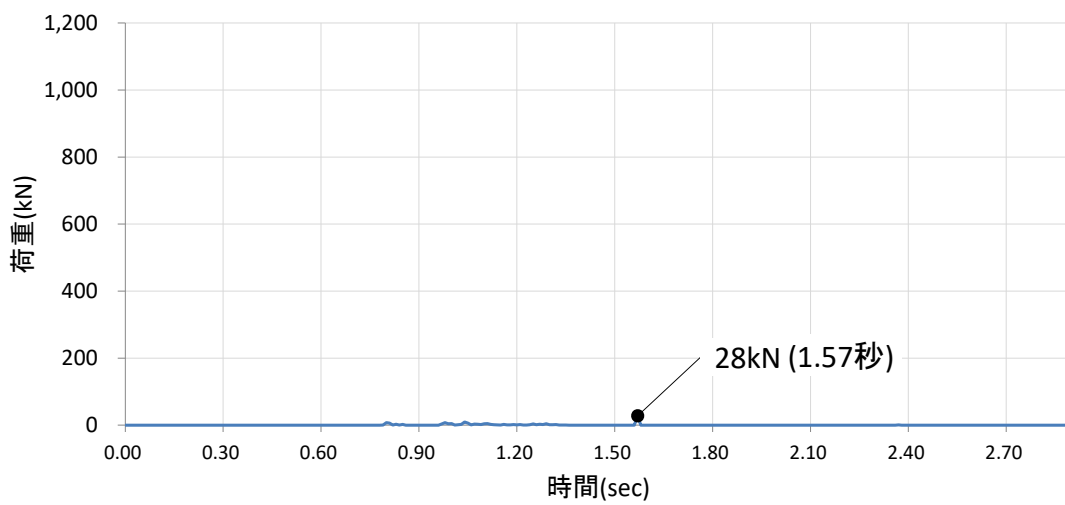
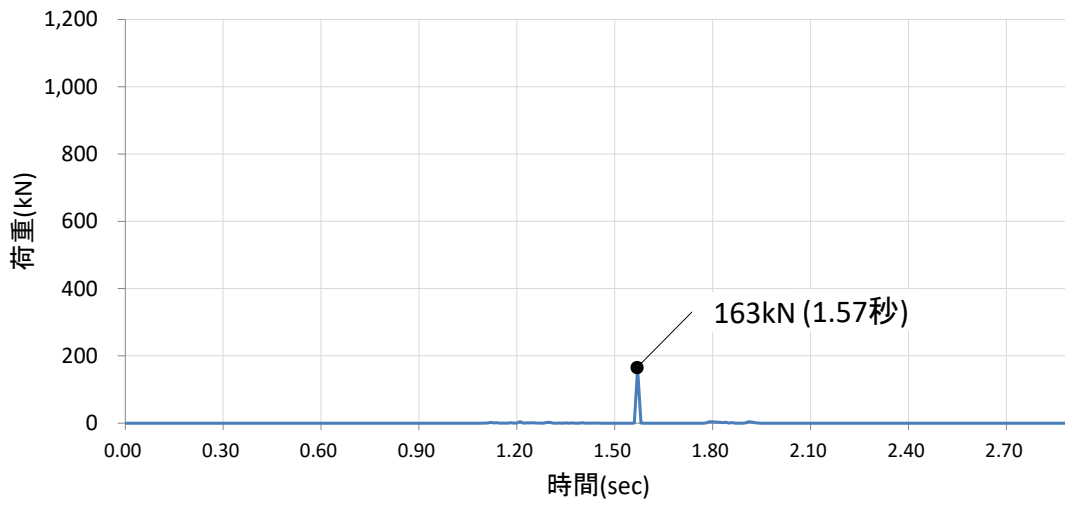
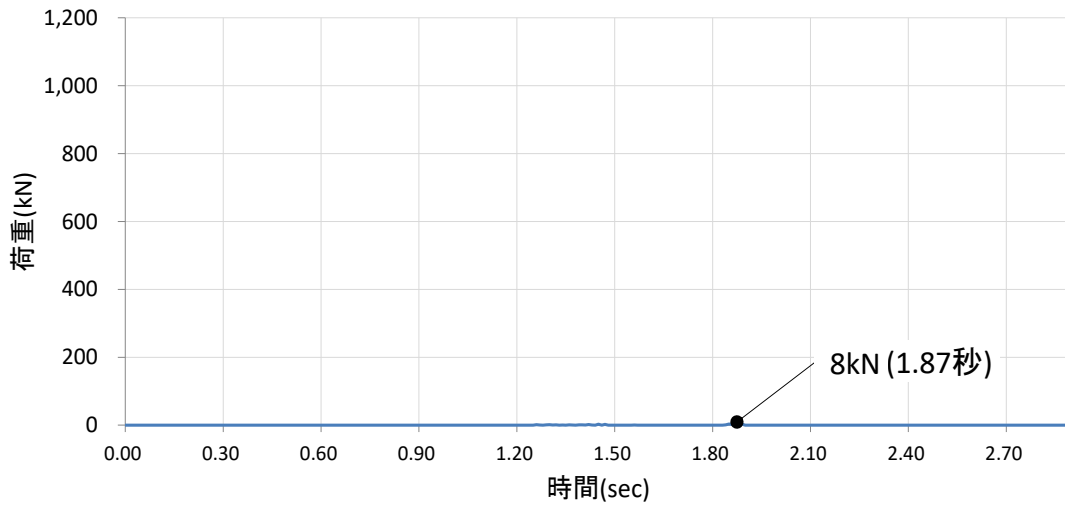


図 4.5.6-33 (4) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑬



剛壁番号⑭



剛壁番号⑮

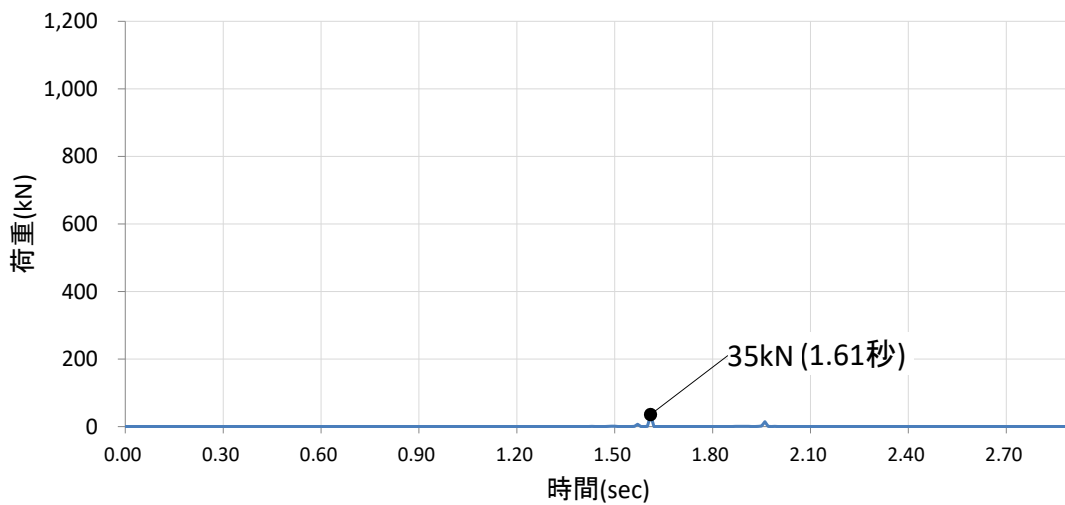
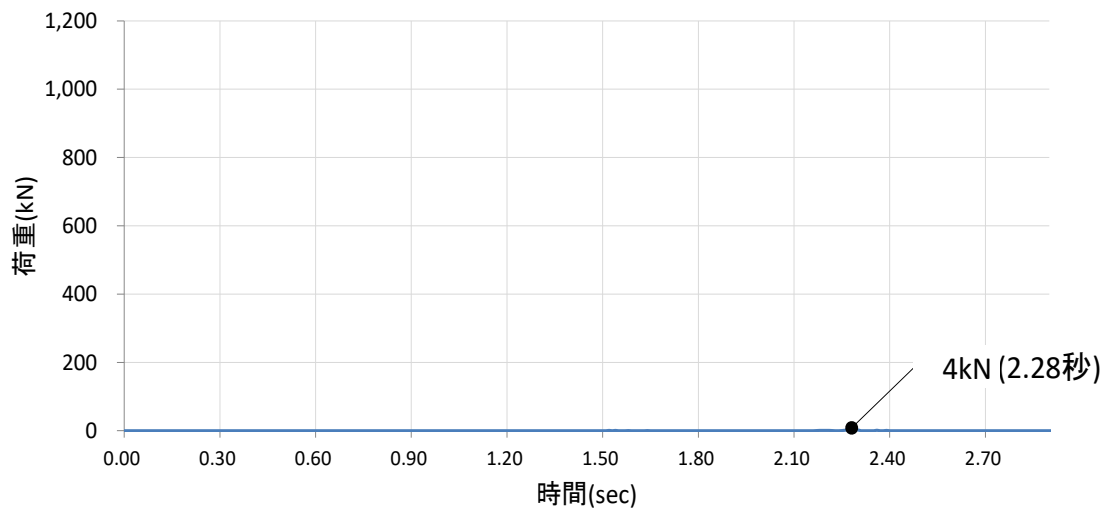
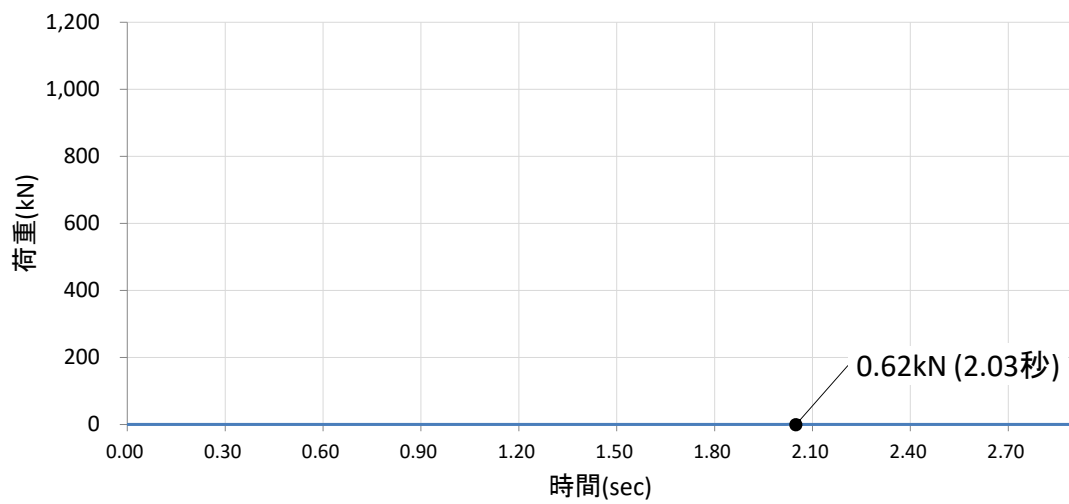


図 4.5.6-33 (5) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑬



剛壁番号⑭



剛壁番号⑮

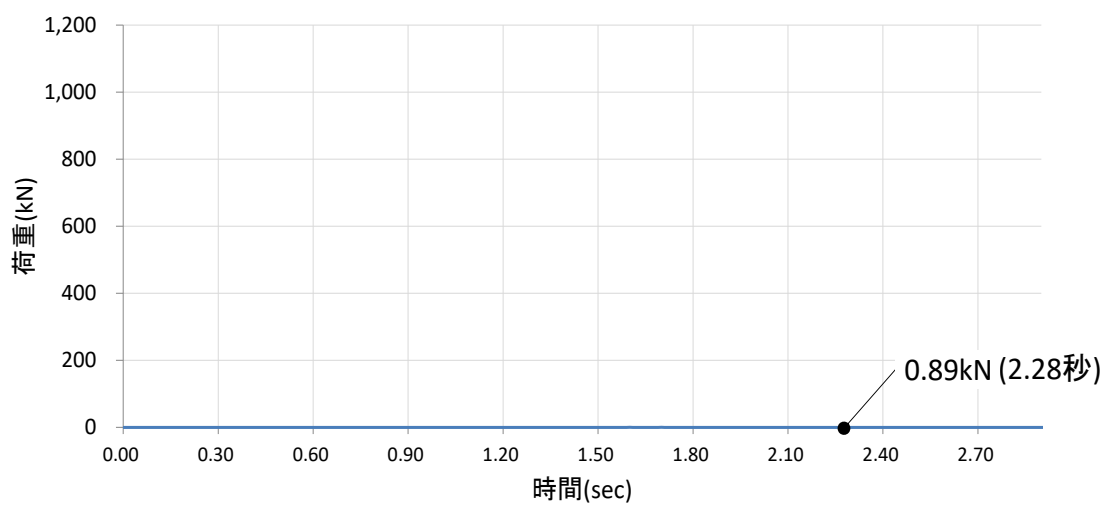
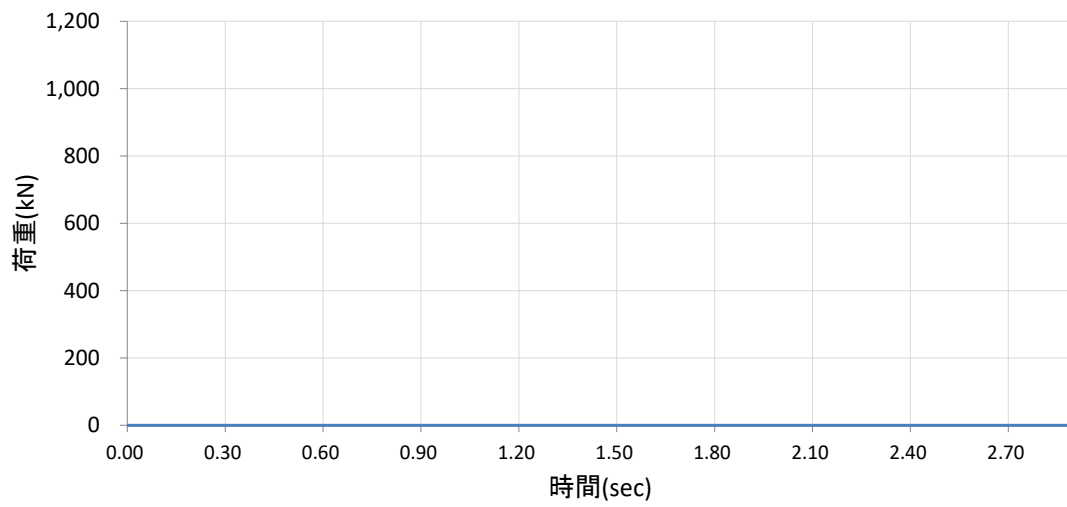
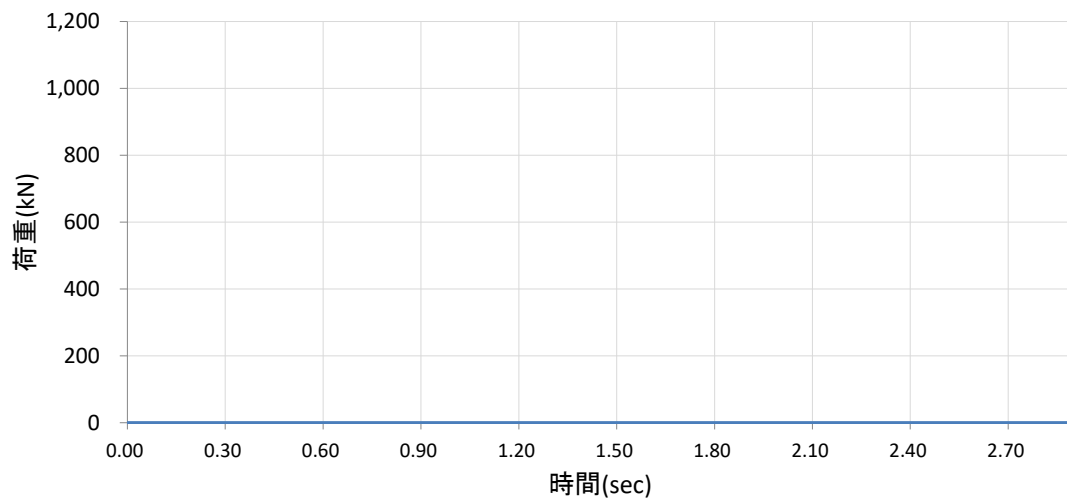


図 4.5.6-33 (6) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑱



剛壁番号㉔



剛壁番号㉕

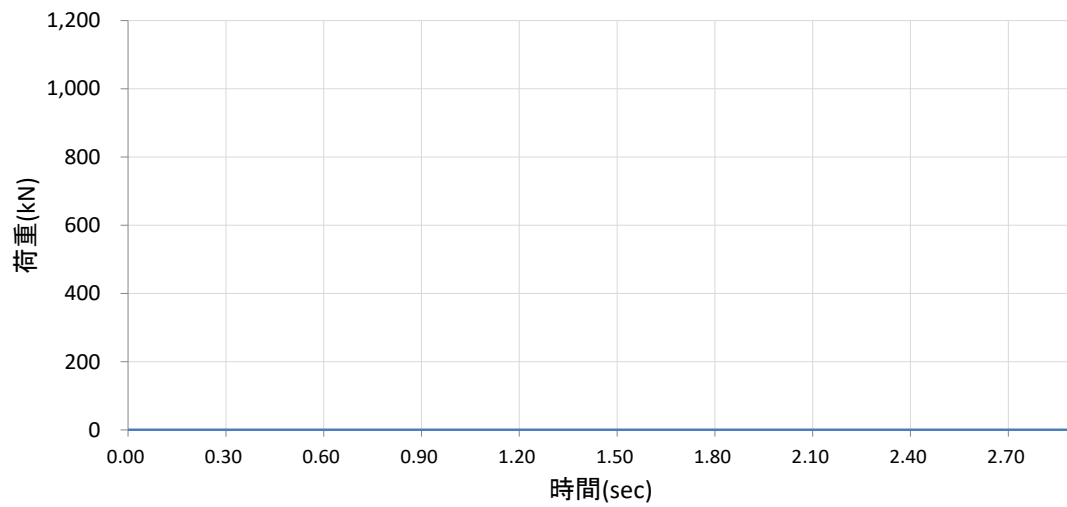


図 4.5.6-33 (7) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号②

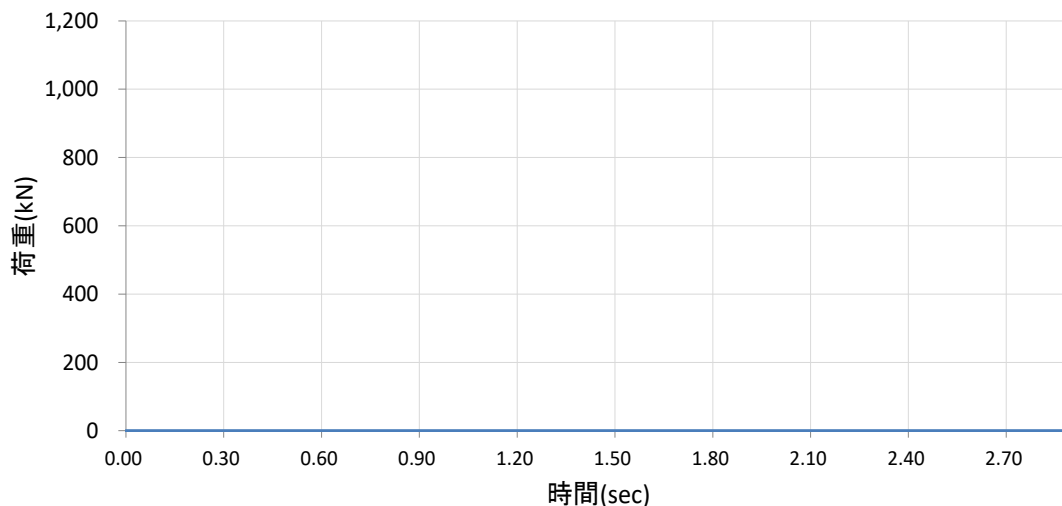


図 4.5.6-33 (8) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

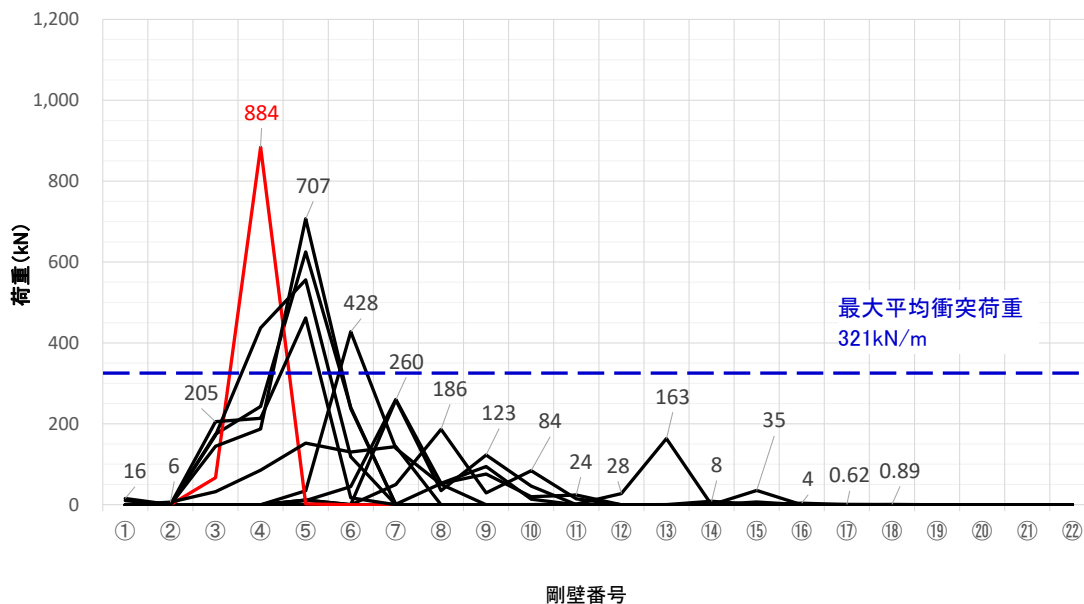


図 4.5.6-34 剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重発生時刻における衝突荷重分布

表 4.5.6-11 衝突荷重のまとめ

衝突荷重の集計値(kN) 【衝突時刻(秒)】	(参考) 剛壁 1m 当たりの 最大衝突荷重(kN) 【衝突時刻(秒)】
1,294 【2.48】	884 【2.45】

(f) まとめ（衝突速度 10.0m/ s）

ケース①～⑤における衝突荷重を表 4.5.6-12 に示す。

表 4.5.6-12 より，衝突荷重の集計値は，ケース③（真横衝突）の 7,395 が最大となることを確認した。また，剛壁 1m 当たりの衝突荷重は，ケース①（船尾衝突）の 1,107kN が最大となることを確認した。

機関部（エンジン）の影響確認として，ケース①～⑤すべてのケースで機関部（エンジン）は剛壁に衝突しないことを確認した。

表 4.5.6-12 衝突荷重のまとめ（ケース①～⑤）

ケース	衝突形態	衝突荷重の集計値 【kN】	剛壁 1m 当たりの 衝突荷重 【kN】
①	船首	3,078	1,107
②	船尾	3,019	937
③	真横	7,395	736
④	斜め船首	1,073	444
⑤	斜め船尾	1,294	884

f. 解析結果（衝突速度：6.0m/s）

船舶（総トン数 19 トン）の衝突解析において、船舶が剛壁全体に作用する衝突荷重（総衝突荷重）を抽出する。また、船舶（総トン数 19 トン）は船幅 5.2m，船長さ 24.72mであり，施設の延長を超える場合があるため，局所的な衝突荷重を確認する目的で，剛壁 1 m 当たりに作用する衝突荷重を抽出する。

(a) ケース⑥（船首衝突）

追而

(b) ケース⑦ (船尾衝突)

追而



(c) ケース⑧ (真横衝突)

追而

(d) ケース⑨ (斜め船首衝突)

追而

(e) ケース⑩ (斜め船尾衝突)

追而

(f) まとめ (衝突速度 6.0m/s)

追而

g. 衝突解析による衝突荷重の整理

船舶（総トン数 19 トン）の衝突解析（衝突速度：10m/s）のケース①（船首衝突），ケース②（船尾衝突），ケース③（真横衝突），ケース④（斜め船首衝突）及びケース⑤（斜め船尾衝突）において，剛壁幅毎に作用する最大衝突荷重を図 4.5.6-35 に示す。

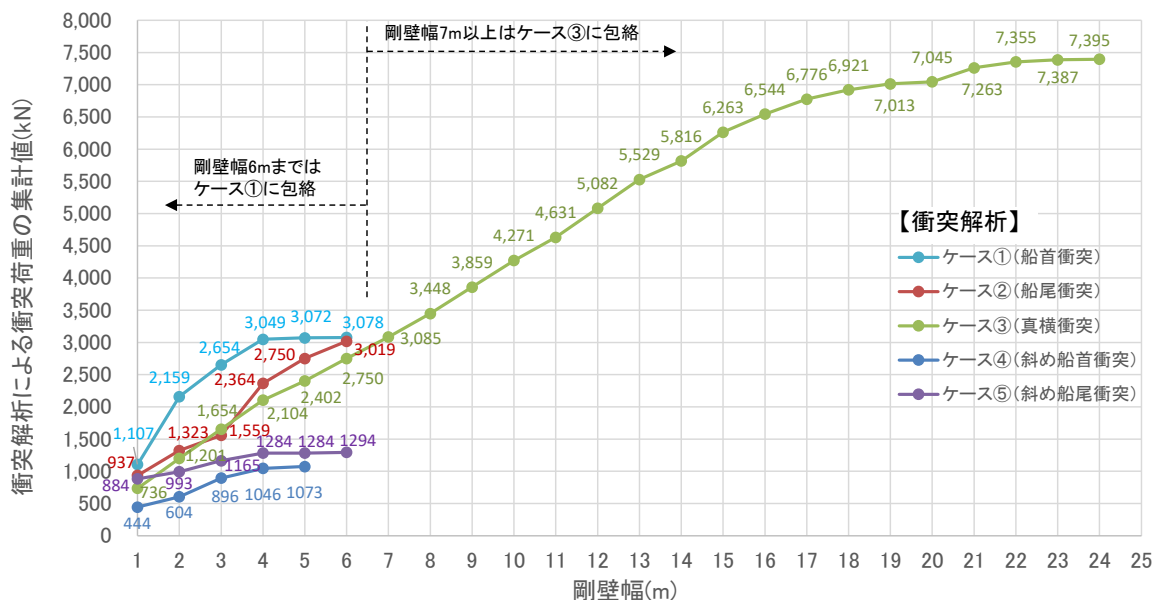


図 4.5.6-35 剛壁幅毎に作用する最大衝突荷重

衝突荷重の作用幅として，ケース①（船首衝突）及びケース②（船尾衝突）は，船幅 5.2m に相当する剛壁幅に作用している。また，ケース③（真横衝突）では，船長さ 24.72m に相当する剛壁幅に作用している。ケース④（斜め船首衝突）及びケース⑤（斜め船尾衝突）は，剛壁に対して斜め 45° に衝突し，船体が回転して再度衝突することから，剛壁幅 5～6m に漂流物衝突荷重が作用している。

また，剛壁幅毎に作用する最大衝突荷重は，剛壁幅 6m まではケース①（船首衝突）に包絡され，剛壁幅 7m 以上はケース③（真横衝突）に包絡されることを確認した。

漂流物衝突による施設評価においては，施設の延長（荷重の作用幅）に応じて「施設全体に作用する衝突荷重」を設定し，施設全体の評価を実施する。

施設評価において、「施設全体に作用する衝突荷重」は平均衝突荷重の等分布荷重として表現するが、図 4.5.6-36 に示すとおり、衝突解析において平均衝突荷重を上回る局所的な荷重（1 m 当たりの荷重）が生じていることから、「施設全体に作用する衝突荷重」では局所的な衝突荷重による影響を適切に評価できない。

施設の局所的な損傷を評価する観点から、施設の延長に関わらず、「局所的な衝突荷重」を設定し、施設評価を実施する。

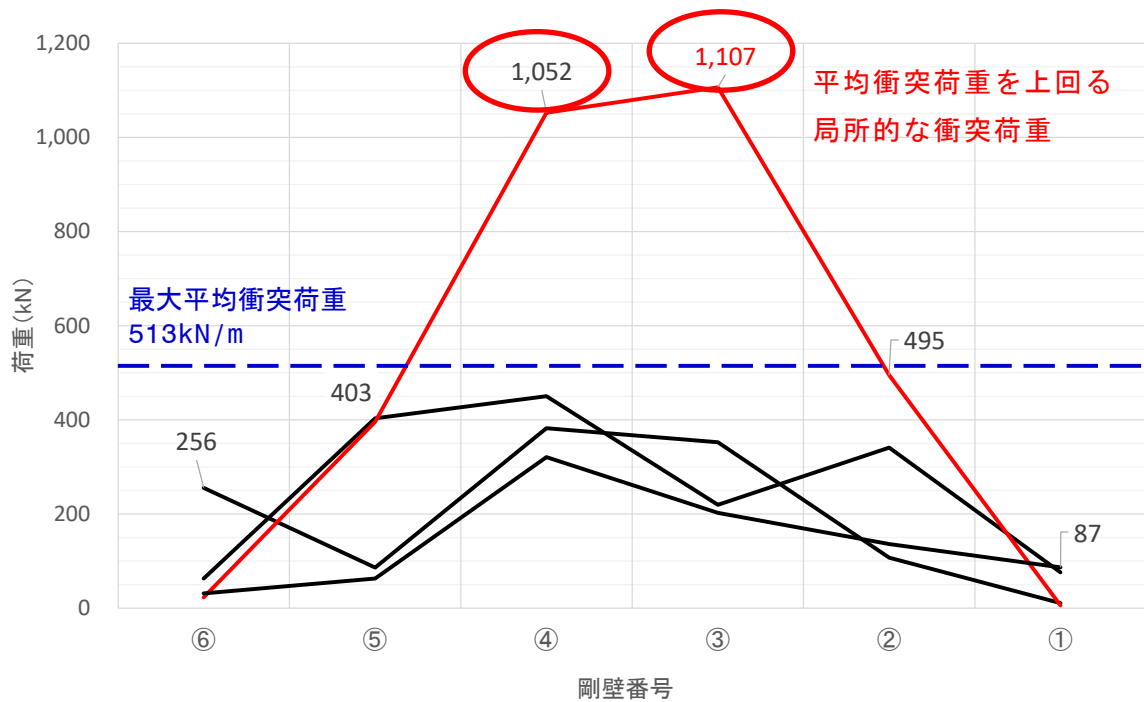


図 4.5.6-36 局所的な衝突荷重

(2) 漂流物の初期配置が前面海域の場合の衝突荷重の算定

漂流物の初期配置が前面海域の場合の衝突荷重は、既往の衝突荷重の算定式である「道路橋示方書（2002）」により算定する。

以下に算定式を示す。

【道路橋示方書(2002)算定式】（衝突速度：10.0m/s）

$$\begin{aligned} P &= 0.1 W v \\ &= 0.1 \times 559 \times 10.0 = 559 \text{ (kN)} \end{aligned}$$

ここに、

P：漂流物衝突荷重

W：漂流物の重量\*（=19トン×3×9.80665≒559kN）

注記\*「津波漂流物対策施設設計ガイドライン（2014）」に、船舶重量である「漁船の排水トン数は総トン数のほぼ3倍としてよい。」と記載

v：漂流物の衝突速度（=10.0m/s）

【道路橋示方書(2002)算定式】（衝突速度：6.0m/s）

$$\begin{aligned} P &= 0.1 W v \\ &= 0.1 \times 559 \times 6.0 = 335.4 = 336 \text{ (kN)} \end{aligned}$$

ここに、

P：漂流物衝突荷重

W：漂流物の重量（=559kN）

v：漂流物の衝突速度（=6.0m/s）

(3) 設計用衝突荷重の設定

a. 設計用衝突荷重の設定方針

島根原子力発電所においては、漂流物による衝突荷重を考慮する施設・設備は、表 4.5.1-1 に示すとおり防波壁（鉄筋コンクリート造）である。なお、防波壁通路防波扉については、漂流物対策工（鋼製）を設置する。

漂流物衝突荷重を用いた施設評価においては、船舶（総トン数 19 トン）の衝突による「施設全体に作用する衝突荷重」を設計用衝突荷重として設定する。さらに、施設の局所的な損傷を評価する観点から、施設の延長に関わらず、「局所的な衝突荷重」も設計用衝突荷重として設定する。

島根原子力発電所の漂流物衝突荷重は、船舶（総トン数 19 トン）の初期配置を踏まえて、前面海域では「道路橋示方書（2002）」、直近海域では「衝突解析」により算定する。「衝突解析」による衝突荷重の算定に当たっては、機関部の衝突影響も考慮する。参考として、「FEMA（2012）」による船首方向の衝突荷重についても確認する。

「施設全体に作用する衝突荷重」及び「局所的な衝突荷重」の設計衝突荷重は、各算定方法による漂流物衝突荷重を包絡するように設定する。

設計用衝突荷重の設定フローを図 4.5.6-37 に示す。

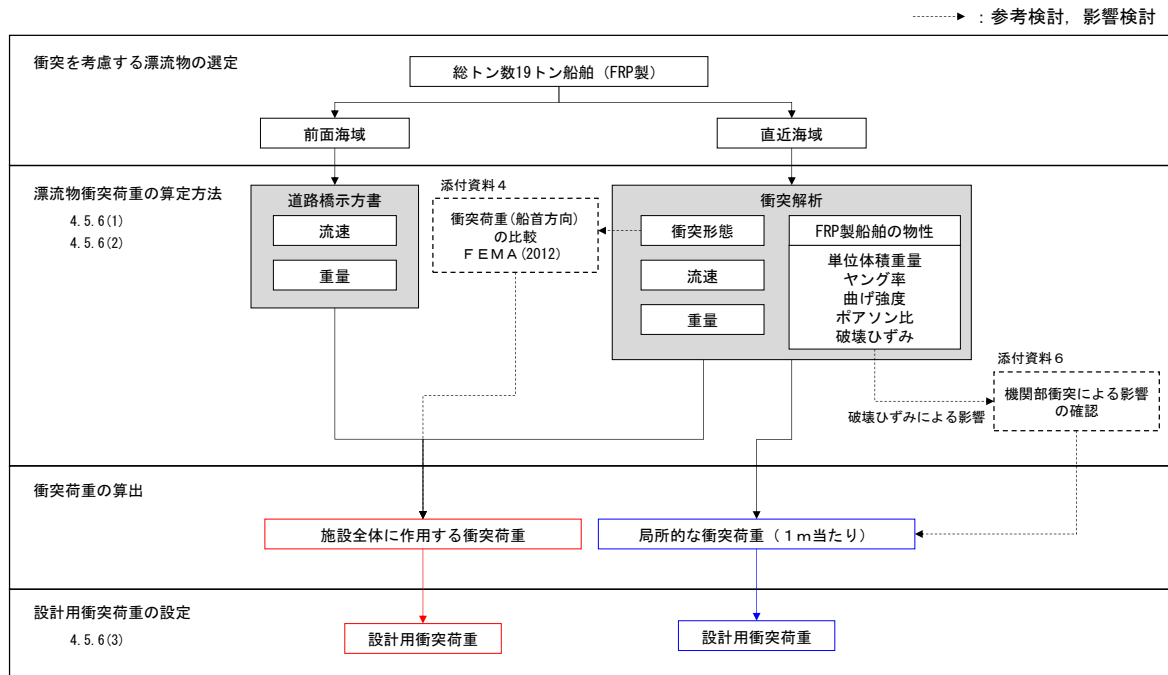


図 4.5.6-37 設計用衝突荷重の設定フロー



b. 設計用衝突荷重の設定

(a) 施設全体に作用する衝突荷重

・衝突解析

衝突解析結果より、各衝突形態による衝突荷重は、剛壁幅 6m まではケース①（船首衝突）に包絡され、剛壁幅 7m 以上はケース③（真横衝突）に包絡されることを確認したことから、衝突解析における「施設全体に作用する衝突荷重」を図 4.5.6-38 のとおり整理し、評価対象構造物の延長（作用幅）に応じて衝突荷重を設定する。

施設評価においては、「施設全体に作用する荷重」は等分布荷重とすることから、最大平均衝突荷重（施設全体に作用する荷重／作用幅）を図 4.5.6-39 に示す。

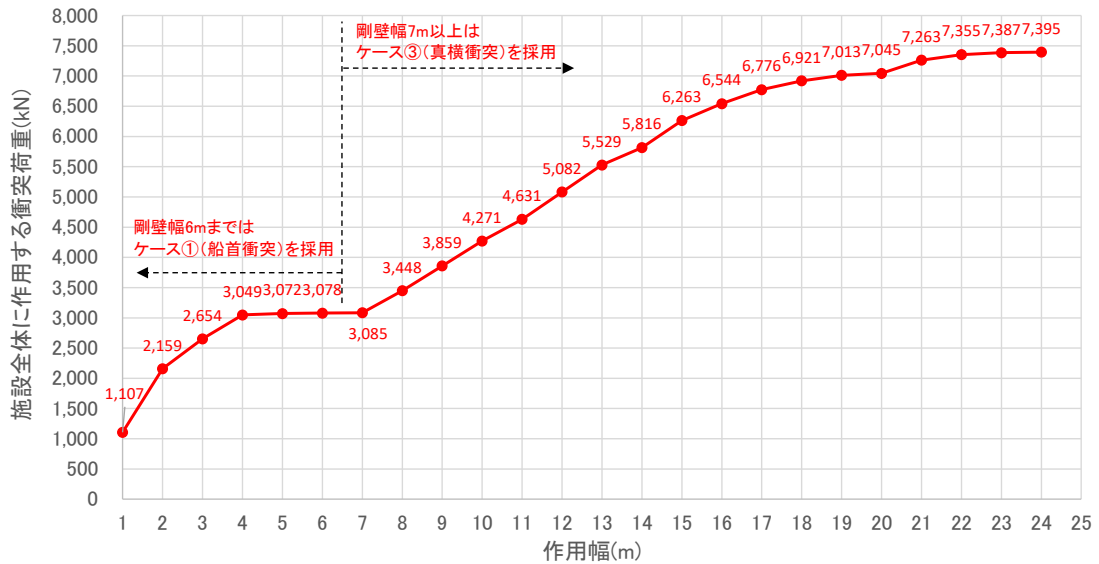


図 4.5.6-38 施設全体に作用する衝突荷重（衝突解析）

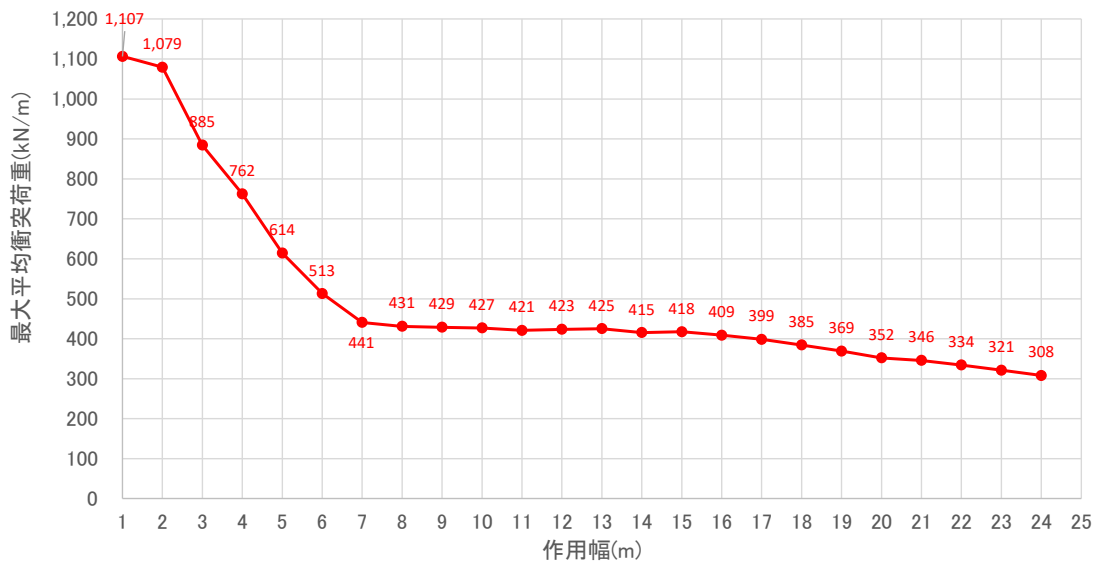


図 4.5.6-39 最大平均衝突荷重（衝突解析）

・道路橋示方書（2002）

漂流物の初期配置が前面海域にある場合は、「道路橋示方書（2002）」により衝突荷重を算定する。本算定式による衝突荷重は、船舶の総重量を基に算定することから、船舶全体の衝突荷重である「施設全体に作用する衝突荷重」に相当すると考える。「道路橋示方書（2002）」により算定される衝突荷重を表 4.5.6-13 に示す。

なお、衝突荷重の詳細な算定方法は、4.5.3(2)に記載している。

表 4.5.6-13 「道路橋示方書（2002）」により算定される衝突荷重

算定方法	衝突荷重【kN】
道路橋示方書 (2002)	559

(参考) F E M A (2012)

船首方向の軸剛性を設定することで、「F E M A (2012)」により船首から衝突する場合の衝突荷重を算定することができる。また、「F E M A (2012)」による衝突荷重は、船舶の総重量を基に算定することから、船舶全体の衝突荷重である「施設全体に作用する衝突荷重」に相当すると考える。衝突形態の不確かさを考慮できないが、衝突荷重と比較するため、参考として、「F E M A (2012)」により算定される衝突荷重を表 4.5.6-14 に示す。

なお、衝突荷重の詳細な算定方法は、参考資料 4 に記載している。

表 4.5.6-14 「F E M A (2012)」により算定される衝突荷重

算定方法	衝突荷重【kN】
F E M A (2012)	1,815 (船首)

「施設全体に作用する衝突荷重」のうち、「衝突解析」，「道路橋示方書（2002）」及び「FEMA（2012）」の作用幅毎の衝突荷重を図 4.5.6-41 に示す。なお，「道路橋示方書（2002）」には衝突形態の概念がないことから，衝突解析において衝突荷重が大きくなる船首方向と真横方向からの衝突として整理している。

図 4.5.6-40 より，「衝突解析」による衝突荷重が他の算定方法から算定される衝突荷重を包絡していることを確認したことから，設計用衝突荷重の設定においては「衝突解析」の結果を考慮する。

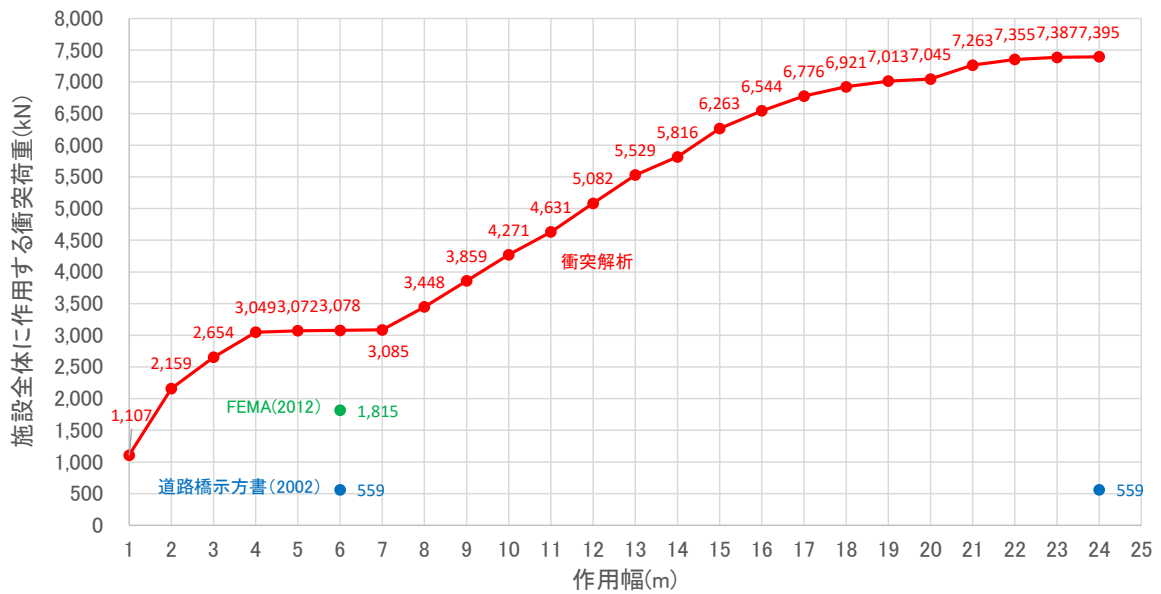


図 4.5.6-40 各算定方法による施設全体に作用する衝突荷重

(b) 局所的な衝突荷重

施設の局所的な損傷を評価する観点から、局所的な荷重（1 m当たり）を設計用衝突荷重として設定する。

表 4.5.6-15 に、各衝突形態において発生する剛壁 1 m当たりの衝突荷重を示す。最も大きな衝突荷重（1 m当たり）となる船首から衝突した場合の衝突荷重（ケース①）を考慮して、設計用衝突荷重を設定する。なお、添付資料 6 に示す機関部による影響を考慮した衝突荷重 417kN を包絡していることを確認した。

表 4.5.6-15 衝突荷重における局所的な衝突荷重

衝突形態		1 m当たりの 衝突荷重【kN】
①	船首	1,107 (最大値)
②	船尾	937
③	真横	736
④	斜め船首	444
⑤	斜め船尾	884
(参考) 機関部の衝突による影響		417

(c) まとめ

「施設全体に作用する衝突荷重」は、「衝突解析」,「道路橋示方書」及び「FEMA (2012)」から算定される荷重を比較した結果、「衝突解析」により算定される衝突荷重が最も大きくなることから、「衝突解析」より算定される荷重を踏まえ、設計用衝突荷重を設定する。「施設全体に作用する衝突荷重」は、評価対象構造物の延長に応じた作用幅より設計用衝突荷重を設定する。例えば、作用幅が 24m の場合、衝突解析から算定される 7,395kN を踏まえ設計用衝突荷重は保守的に 7,400kN を設定する。

「局所的な衝突荷重」として、船首から衝突した場合の衝突荷重である 1,107kN を踏まえ、設計用衝突荷重は保守的に 1,200kN を設定する。

総トン数 19 トンの漁船における設計用衝突荷重のまとめを図 4.5.6-41 に示す。評価対象構造物の延長に応じて設定する「船体寸法に応じた分布的な衝突荷重」の設計用衝突荷重を表 4.5.6-16 に示す。

評価対象構造物に対する漂流物衝突荷重の載荷方法を添付資料 9 に示す。漂流物対策工を設置した評価対象構造物については、漂流物対策工による荷重の分散を考慮して評価を実施する。



表 4.5.6-16 評価対象構造物に対する設計用衝突荷重

評価対象構造物の延長 【m】	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
衝突解析から算定される 衝突荷重【kN】	1,107	2,159	2,654	3,049	3,072	3,078	3,085	3,448	3,859	4,271	4,631	5,082	5,529	5,816	6,263
設計用衝突荷重【kN】	1,200	2,200	2,700	3,100	3,100	3,100	3,100	3,500	3,900	4,300	4,700	5,100	5,600	5,900	6,300

評価対象構造物の延長 【m】	16	17	18	19	20	21	22	23	24
衝突解析から算定される 衝突荷重【kN】	6,544	6,776	6,921	7,013	7,045	7,263	7,355	7,387	7,395
設計用衝突荷重【kN】	6,600	6,800	7,000	7,100	7,100	7,300	7,400	7,400	7,400

## 津波防護施設に考慮する漂流物の選定

## 1. 概要

津波防護施設に到達すると評価された漂流物において、既往の算定式を用いて漂流物による衝突荷重を比較し、津波防護施設に考慮する漂流物を選定する。

## 2. 津波防護施設に到達する漂流物

津波防護施設に到達する漂流物一覧を表 1 に示す。

表 1 津波防護施設に到達する漂流物の評価結果

調査対象		到達する漂流物	重量等	考慮する津波*1	到達形態	配置場所
発電所 構内	海 域	作業船	総トン数：約 10 トン	海域	浮遊	直近海域
		漁船	総トン数：約 0.7 トン	東縁 海域	浮遊	直近海域
	陸 域	荷揚場詰所 (壁材 (ALC 版))	— (がれき化して漂流)	東縁	浮遊	直近海域
		防舷材	約 1t	東縁	浮遊	直近海域
		枕木	約 12kg	東縁	浮遊	直近海域
発電所 構外	海 域	漁船 (500m 以内 (操業))	総トン数：約 3 トン未満	東縁 海域	浮遊	直近海域
		漁船 (500m 以遠 (操業))	総トン数：約 19 トン	東縁 海域	浮遊	前面海域

注記\*1：「東縁」は日本海東縁部に想定される地震による津波、「海域」は海域活断層から想定される地震による津波を表す。

表 1 に記載されている発電所構内の陸域における漂流物のうち、壁材 (ALC 版) においては、がれき化して細分化されること、防舷材においては、ゴム製の外層内に空気を注入している防舷材であり剛性が著しく小さいことから、これらの漂流物による衝突荷重はその他の漂流物による衝突荷重に包絡されると判断した。

したがって、漂流物選定のために実施する、既往の算定式による衝突荷重の比較においては、枕木及び船舶 (作業船・漁船) を対象とする。

また、発電所構外の海域における漂流物のうち、漁船 (500m 以内 (操業)) については、操業区域及び航行の不確かさを考慮して、発電所周辺漁港で最大となる漁船である、総トン数 19 トンの漁船を考慮する。

津波防護施設に考慮する漂流物の選定に当たり、既往の算定式による衝突荷重を比較する漂流物のまとめを表 2 に示す。

表 2 既往の算定式により衝突荷重を算定し比較を行う漂流物

配置場所	考慮する津波*1	漂流物	質量*2	材質
直近海域	東縁	船舶 (総トン数 0.7 トン)	2.1t	FRP
		船舶 (総トン数 3 トン)	9t	
		船舶 (総トン数 19 トン)	57t	
		枕木	12kg	
	海域	船舶 (総トン数 0.7 トン)	2.1t	FRP
		船舶 (総トン数 3 トン)	9t	
		船舶 (総トン数 10 トン)	30t	
		船舶 (総トン数 19 トン)	57t	
前面海域	東縁	船舶 (総トン数 19 トン)	57t	FRP
	海域	船舶 (総トン数 19 トン)	57t	FRP

注記\*1: 「東縁」は日本海東縁部に想定される地震による津波, 「海域」は海域活断層から想定される地震による津波を表す。

注記\*2: 漁船及び作業船の質量は, 「津波漂流物対策施設設計ガイドライン(2014)」に「漁船の排水トン数は総トン数のほぼ3倍として良い」と記載があり, 排水トン数は質量と同意義であるため, 総トン数の3倍の値を採用する。

### 3. 既往の算定式による衝突荷重の算定

津波防護施設に考慮する漂流物の選定に当たり, 漂流物による既往の荷重算定式の整理一覧を表 3, 漂流物による衝突荷重算定方法の整理を表 4 に示す。



表 3 漂流物による既往の荷重算定式の整理一覧

No	出典	種類	概要	算定式の根拠 (実験条件)
1	松富 (1999)	流木	円柱形状の流木が縦向きに衝突する場合の衝突荷重を提案している。 $F_m = 1.6 C_{MA} \{V_{Ao}/(gD)\}^{0.5} \{1/2(\sigma_f \gamma L)\}^{0.4} (\rho D^2 L)$ $F_m$ : 衝突力, $C_{MA}$ : 見かけの質量係数, $V_{Ao}$ : 流木の衝突速度, $D$ : 流木の直径, $L$ : 流木の長さ, $\sigma_f$ : 流木の降伏応力, $\gamma$ : 流木の単位体積重量, $g$ : 重力加速度	「実験に基づく推定式」 ・見かけの質量係数に関する水路実験 (実験: 高さ0.5m, 幅0.3m, 長さ11.0m, 流木(丸太)の直径: 4.8~12cm, 流木質量: 305~8615gf) ・衝突荷重に関する空中での実験 ・物理模型実験及び空中衝突実験において、流木(植生林ではない丸太)を被衝突体の前面(2.5m以内)に設置した状態で衝突させている。
2	池野・田中 (2003)	流木	円柱以外にも角柱、球の形状をした木材による衝突荷重を提案している。 $F_H = S C_{MA} \{V_H/g\}^{0.5} D^{0.25} 10^{2.5} (GM)$ $F_H$ : 漂流物の衝突力, $S$ : 係数 (5.0), $C_{MA}$ : 見かけの質量係数, $V_H$ : 段波速度, $D$ : 漂流物の代表高さ, $L$ : 漂流物の代表長さ, $M$ : 漂流物の質量, $g$ : 重力加速度 橋(橋脚)に自動車、流木あるいは船舶等が衝突する場合の衝突荷重を定めている。	「実験に基づく推定式」(縮尺1/100の模型実験) 漂流物の形状: 円柱、角柱、球、漂流物重量: 0.588N~29.792N 受圧板を陸上構造物と想定し、衝突体を受圧板前面80cm(現地換算80m)離れた位置に設置した状態で衝突させた実験である。模型縮尺(1/100)を考慮した場合、現地換算で直径2.6~8mの仮定となる。
3	道路橋示方書 (2002)	流木等	$P = 0.1 W v$ $P$ : 衝突力, $W$ : 流送物の重量, $v$ : 表面流速	漂流物が流下(漂流)してきた場合に、表面流速(津波流速)を与えることで漂流流速に対する荷重を算定できる。
4	津波漂流物対策施設設計ガイドライン (2014)	船舶等	船舶の仮想重量と漂流物流速から衝突エネルギーを提案している。 $E = E_0 = \frac{WV^2}{(2g)}, W = W_0 + W' = W_0 + (\pi/4)(D^2 L \gamma_w)$ $E$ : 衝突エネルギー, $W$ : 衝突エネルギーが消費される (1/4点衝突) 場合 $E = E' = \frac{WV^2}{(4g)}$ $E$ : 衝突エネルギー, $W$ : 衝突エネルギー, $V$ : 漂流物速度, $W_0$ : 排水トン数, $W'$ : 付加重量, $D$ : 喫水, $L$ : 横付けの場合は船の長さ, 縦付けの場合は船の幅, $\gamma_w$ : 海水の単位体積重量, $g$ : 重力加速度	「漁港・漁場の施設の設計の手引」(2003)に記載されている、接岸エネルギーの算定式に対して、接岸速度を漂流物速度とすることで、衝突エネルギーを算定できる。 漁船の他、車両・流木・コンテナの衝突エネルギーに対して、支柱及び漂流物捕捉スクリーンの変形でエネルギーを吸収させることにより、漂流物の進入を防ぐための津波漂流物対策施設の設計に適用される式である。
5	FEMA (2012)	流木 コンテナ	$F_I = 1.3 u_{max} \sqrt{km(1+c)}$ $F_I$ : 衝突力, $u_{max}$ : 最大流速, $m$ : 漂流物の質量, $c$ : 付加重量係数, $k$ : 漂流物の有効剛性	「運動方程式に基づく衝突力方程式」 非減衰系の振動方程式に基づいており、衝突体及び被衝突体の両方とも完全弾性体で、かつ衝突時のエネルギー減衰が一切考慮されていない前提条件での算定式であることかから、衝突時に塑性変形を伴う漂流物の衝突荷重算定では、個別の漂流物に対して、実現象を再現するような軸剛性を適切に定める必要がある。
6	水谷ほか (2005)	コンテナ	漂流するコンテナの衝突荷重を提案している。 $F_m = 2 \rho_w \eta_m B_c V_x^2 + (WV \times gdt)$ $F_m$ : 漂流衝突力, $dt$ : 衝突時間, $\eta_m$ : 最大遡上水位, $\rho_w$ : 水の密度, $B_c$ : コンテナ幅, $V_x$ : コンテナの漂流速度, $W$ : コンテナ重量, $g$ : 重力加速度	「実験に基づく推定式」(縮尺1/75の模型実験) 使用コンテナ: 長さ20ftと40ft, コンテナ重量: 0.2N~1.3N程度, 遡上流速: 1.0m/s以下, 材質: アクリル 被衝突体の直近のエプロン上にコンテナを設置して衝突力を求めた算定式である。衝突体と水塊が一体となって衝突し、衝突前の運動量が全て力積として作用するものとして考えた算定式であり、右辺の第1項は付加重量による荷重を表している。
7	有川ほか (2007, 2010)	コンテナ 流木	コンクリート構造物に鋼製構造物(コンテナ等)が漂流衝突する際の衝突荷重を提案している。 $F = \gamma_p x^{\frac{2}{5}} \left( \frac{5}{4} m \right)^{\frac{3}{5}}, x = \frac{4\sqrt{a}}{3\pi k_1 + k_2}, k = \frac{(1-v^2)}{\pi E}, m = \frac{m_1 m_2}{m_1 + m_2}$ $F$ : 衝突力, $a$ : 衝突面半径の1/2 (コンテナ衝突面の縦横長さの平均の1/4), $E$ : ヤング率, $v$ : ポアソン比, $m$ : 質量, $v$ : 衝突速度, $\gamma_p$ : 塑性によるエネルギー減衰効果 $m$ や $k$ の添え字は衝突体と被衝突体を示す。 また、「①松富(1999)」にならない、上式において $m=C_{MA} m$ ( $C_{MA}$ : サージタイプの1.7) とすること で、流木のコンクリート版に対する衝突力を評価できるとしている。	「実験に基づく推定式」(縮尺1/5の模型実験) 使用コンテナ: 長さ1.2m, 高さ0.52m, 幅0.49m, 衝突速度: 1.0~2.5m/s程度, 材質: 鋼製 物理模型実験では、コンテナを被衝突体の全面1.2m(現地換算6.05m)に設置して衝突力を求めた算定式である。

- No1 松富英夫 (1999) 流木衝突力の実用的な評価式と変化特性, 土木学会論文集, No621, pp. 111-127
- No2 池野正明・田中寛好 (2003) 陸上遡上波と漂流物の衝突力に関する実験的研究, 海岸工学論文集, 第 50 巻, pp. 721-725
- No3 道路橋示方書・同解説 I 共通編 ( (社) 日本道路協会, 平成 14 年 3 月)
- No4 津波漂流物対策施設設計ガイドライン (沿岸技術研究センター, 寒地研究センター, 平成 26 年)
- No5 FEMA (2012) Guidelines for Design of Structures for Vertical Evacuation from Tsunamis Second Edition, FEMA P-646
- No6 水谷法美・高木祐介・白石和睦・宮島正悟・富田孝史 (2005) エプロン上のコンテナに作用する津波波力と漂流衝突力に関する研究, 海岸工学論文集, 第 52 巻, pp. 741-745
- No7 有川太郎・大坪大輔・中野史丈・下迫健一郎・石川信隆 (2007) 遡上津波によるコンテナ漂流力に関する大規模実験 海岸工学論文集, 第 54 巻, pp. 846-850  
有川太郎・鷺崎誠 (2010) 津波による漂流木のコンクリート壁面破壊に関する大規模実験, 土木学会論文集 B2, Vol. 66, No. 1, pp. 781-785

表4 漂流物による衝突荷重算定方法の整理

No	算定方法	種類	漂流物の初期配置	適用流速	適用性
1	松富 (1999)	流木	直近海域 直近陸域	衝突速度	個別の流木(丸太)の種類等に応じて、実現象を再現できるパラメータを適切に設定することが可能であれば、直近陸域又は直近海域からの流木に対して適用可能と判断する。
2	池野・田中 (2003)	流木	直近陸域	段波速度	流木を対象とした算定式であるが、実験の模型縮尺(1/100)を考慮すると、原子力発電所における漂流物衝突事象への適用は困難と判断する。
3	道路橋示方書 (2002)	流木 FRP製 船舶等	前面海域	表面流速	漂流物が流下(漂流)して来た場合に、表面流速(津波流速)を与えることで漂流流速に対する漂流物荷重を算定できる。新規制基準適合性審査(東北電力(株)女川原子力発電所等)において適用実績があるため、初期配置が前面海域の漂流物に対して適用可能と判断する。
4	津波漂流物 対策施設設計 ガイドライン (2014)	船舶等	前面海域 直近海域	漂流物速度	船舶、車両、流木、コンテナ等の漂流物を対象としているが、鋼管杭等の支柱の変形及びワイヤロープの伸びにより衝突エネルギーを吸収する考え方であり、弾性設計における適用は困難であると判断する。
5	FEMA (2012)	流木 コンテナ FRP製 船舶	直近海域	最大流速	個別の漂流物に対して、実現象を再現できるパラメータ(軸剛性等)を適切に設定することが必要である。新規制基準適合性審査(東北電力(株)女川原子力発電所)において、初期配置が直近海域の総トン数5トンのFRP製船舶の船首方向衝突に対して適用実績があるため、FRP製船舶の船首方向衝突に対して適用可能と判断する。
6	水谷ほか (2005)	コンテナ	直近陸域	漂流速度	エプロン上にコンテナを設置して衝突力を求めるという特殊な実験により得られた式であることに留意する必要はあるが、直近陸域からのコンテナに対して適用可能と判断する。
7	有川ほか (2007, 2010)	流木 コンテナ	直近海域 直近陸域	衝突速度	剛性に係るk値を適切に定める必要があり、対象としている種類以外への適用性があるk値に係るk1及びk2の値が不明であるため、現状は当該式が対象としている種類(流木、コンテナ)以外への適用は困難と判断する。したがって、直近陸域又は直近海域からの流木及びコンテナに対して適用可能と判断する。

表 3 及び表 4 の整理結果を基に、各漂流物による衝突荷重の比較結果のまとめを表 5 に示す。漂流物による衝突荷重は、対象となる漂流物の初期配置の適用性を考慮して、既往の算定式を選定する。

#### 【船舶】

船舶の初期配置は、直近海域又は前面海域となる。表 4 より、既往の算定式の適用性を考慮して、初期配置が直近海域の場合は、「FEMA (2012)」, 初期配置が前面海域の場合は、「道路橋示方書 (2002)」により衝突荷重を算定して比較する。

なお、FEMA (2012) による衝突荷重の算定に当たっては、衝突物の軸剛性を設定する必要があり、船舶の船首方向における軸剛性は、添付資料 4 に記載のとおり「構造物の衝撃挙動と設計法 ((社)土木学会, 1994)」を基に設定が可能である。この軸剛性は、総トン数が大きくなると船体寸法、板厚及び質量が大きくなることで軸剛性も大きくなるが、本検討においては、安全側に総トン数 19 トンにおける船首方向の軸剛性 ( $1.71 \times 10^5 \text{N/m}$ ) を船舶の代表値として設定する。

#### 【枕木】

枕木の初期配置は、直近陸域となる。表 4 より、既往の算定式の適用性を考慮して、「松富 (1999)」, 「FEMA (2012)」及び「有川ほか (2007, 2010)」により衝突荷重を算定して比較する。

表5 漂流物による衝突荷重の比較結果のまとめ

考慮する津波	配置場所*1	漂流物	質量	衝突荷重 (kN)	算定式	衝突速度 (m/s)
東縁	直近海域	船舶 (総トン数 0.7 トン)	2.1t	348*2	F E M A (2012)	10.0
		船舶 (総トン数 3 トン)	9t	721*2		
		船舶 (総トン数 19 トン)	57t	1,815		
		枕木	12 kg	158	松富(1999)	
				133	有川ほか (2007, 2010)	
	99			F E M A (2012)		
	前面海域	船舶 (総トン数 19 トン)	57t	559	道路橋示方書 (2002)	
海域	直近海域	船舶 (総トン数 0.7 トン)	2.1t	209*2	F E M A (2012)	6.0
		船舶 (総トン数 3 トン)	9t	433*2		
		船舶 (総トン数 10 トン)	30t	790*2		
		船舶 (総トン数 19 トン)	57t	1,089		
	前面海域	船舶 (総トン数 19 トン)	57t	336	道路橋示方書 (2002)	

注記\*1: 「東縁」は日本海東縁部に想定される地震による津波, 「海域」は海域活断層から想定される地震による津波を表す。

\*2: 衝突荷重の算定に当たり, 最大となる総トン数 19 トンの船首方向の軸剛性を用いているため, 各船舶の総トン数に応じた衝突荷重に対して安全側の値となっている。

#### 4. 津波防護施設に考慮する漂流物の選定結果

津波防護施設に到達する漂流物のうち、初期配置が直近海域となる漂流物は、作業船（総トン数 10 トン）及び漁船（総トン数 0.7 トン及び 3 トン）、壁材（ALC版）、防舷材（約 1t）及び枕木（約 12kg）に加え、漁船の操業区域及び航行の不確かさを考慮して、総トン数 19 トンの漁船を考慮する。これらのうち、既往の算定式を用いて漂流物による衝突荷重を比較した結果より、総トン数 19 トンの漁船を初期配置が直近海域における漂流物として評価する。なお、初期配置が直近海域において対象となる漂流物のうち、壁材（ALC版）においては、がれき化して細分化されること、防舷材においては、ゴム製の外層内に空気を注入している防舷材であり剛性が著しく小さいことから、これらの漂流物による衝突荷重はその他の漂流物による衝突荷重に包絡されると判断した。

津波防護施設に到達する漂流物のうち、初期配置が前面海域となる漂流物は、船舶（総トン数 19 トン）を評価する。

以上より、津波防護施設に考慮する漂流物の選定に当たり、対象漂流物となる枕木及び船舶（作業船・漁船）において、対象漂流物の初期配置、重量等及び材質を踏まえた適用性を考慮し、既往の算定式による衝突荷重を比較した結果、漂流物による衝突荷重が最大となる船舶（総トン数 19 トン）を津波防護施設に考慮する漂流物として選定する。

## 島根原子力発電所におけるFRP船舶に係る衝突解析条件の妥当性

## 1. 検討概要

島根原子力発電所においては、FRP船舶による衝突に対し、3次元非線形構造解析を用いて衝突荷重を算定している。

小型船舶（総トン数 20 トン未満）は、その多くがFRP製船舶であり、津波により陸上に打ち上げられる事例が多く記録されている。

FRP製船舶を対象とした衝突荷重の算定に係る評価手法は確立されていないが、FRP船舶による衝突荷重の算定について、FRP製の船舶を用いた落下衝突実験における衝突荷重の計測及び3次元非線形構造解析を用いた衝突荷重算定に関する研究より、衝突解析による衝突荷重の推定方法の妥当性を確認する。

さらに、島根原子力発電所におけるFRP製船舶に係る衝突解析条件の妥当性を確認した。衝突解析による衝突荷重の妥当性検討フローを図1-1に示す。

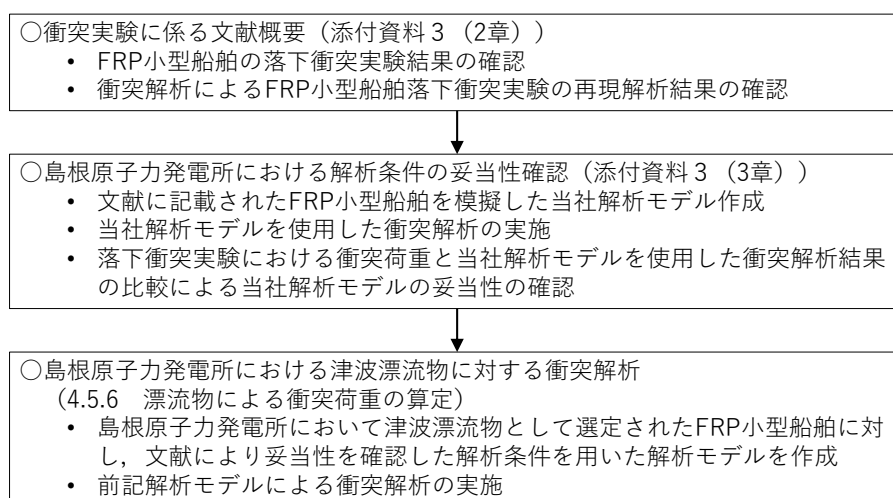
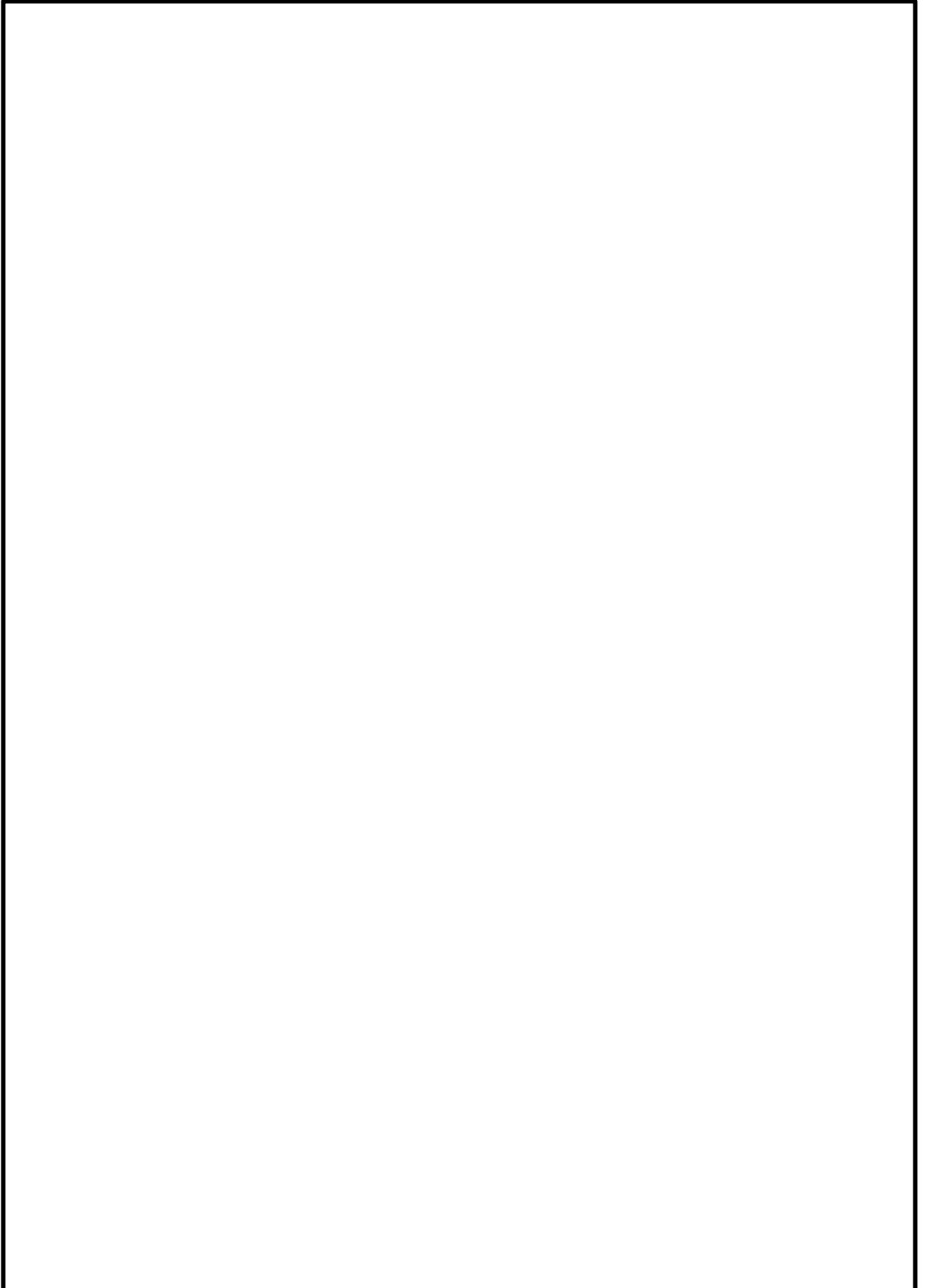
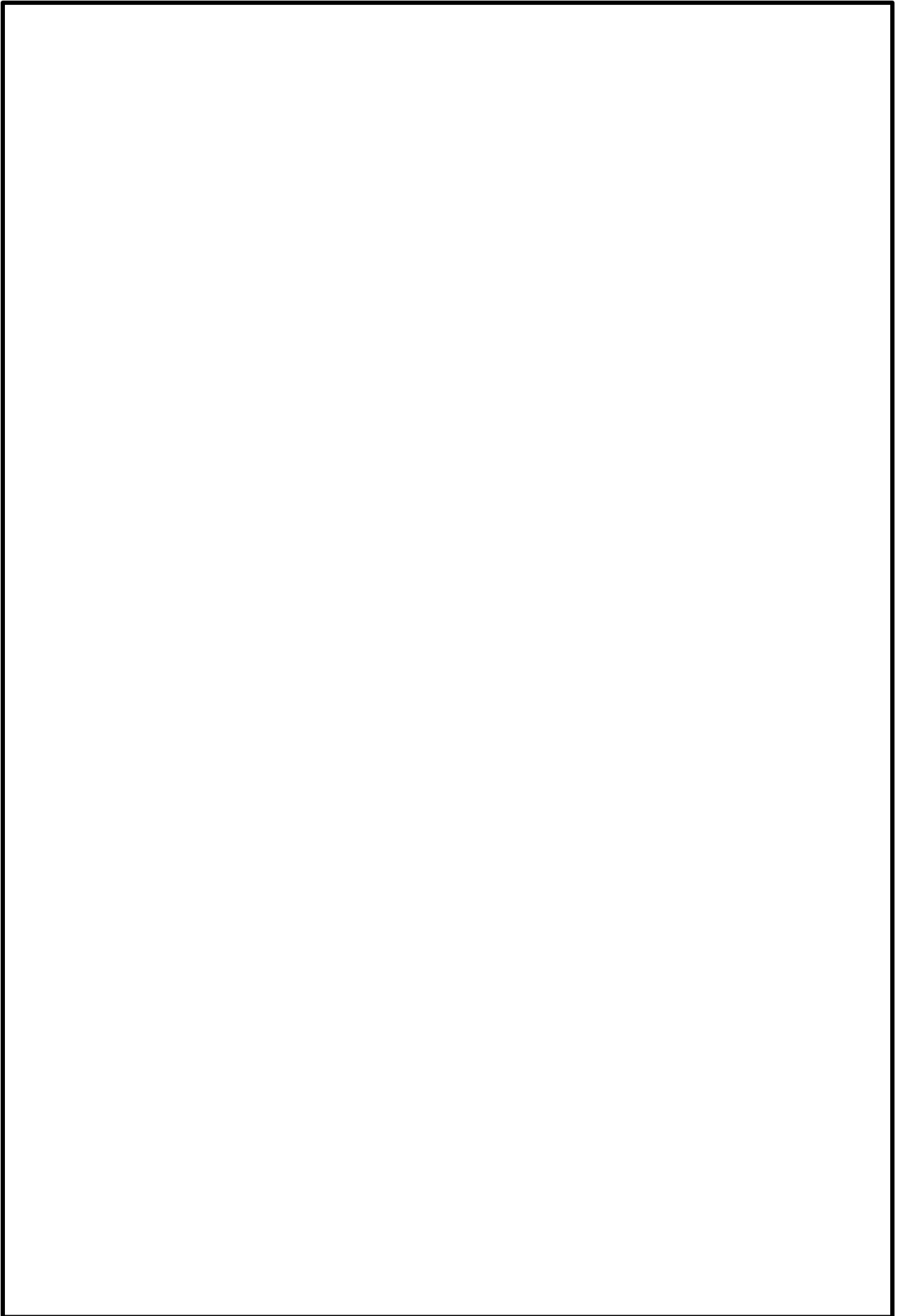


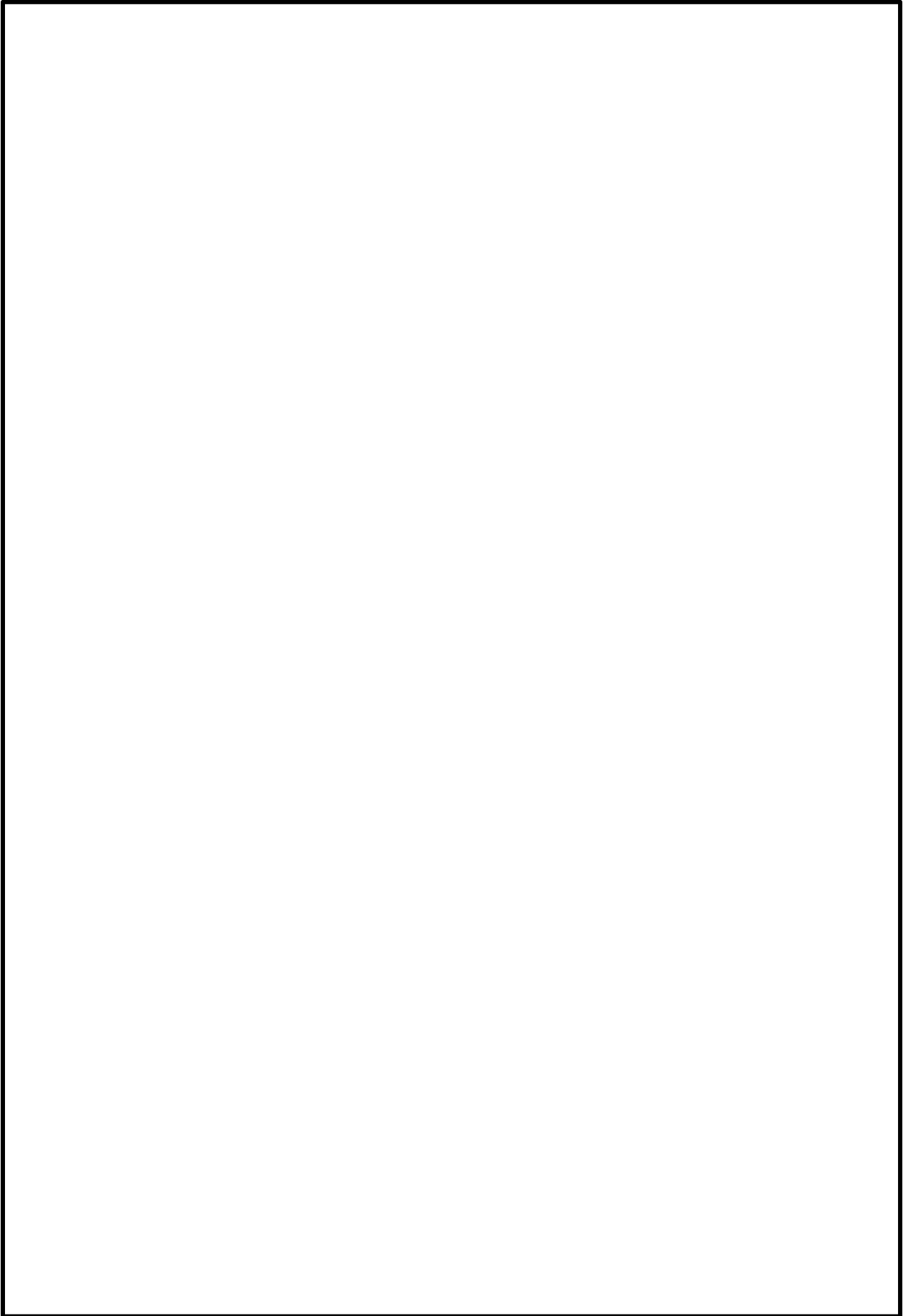
図 1-1 衝突解析による衝突荷重の妥当性検討フロー

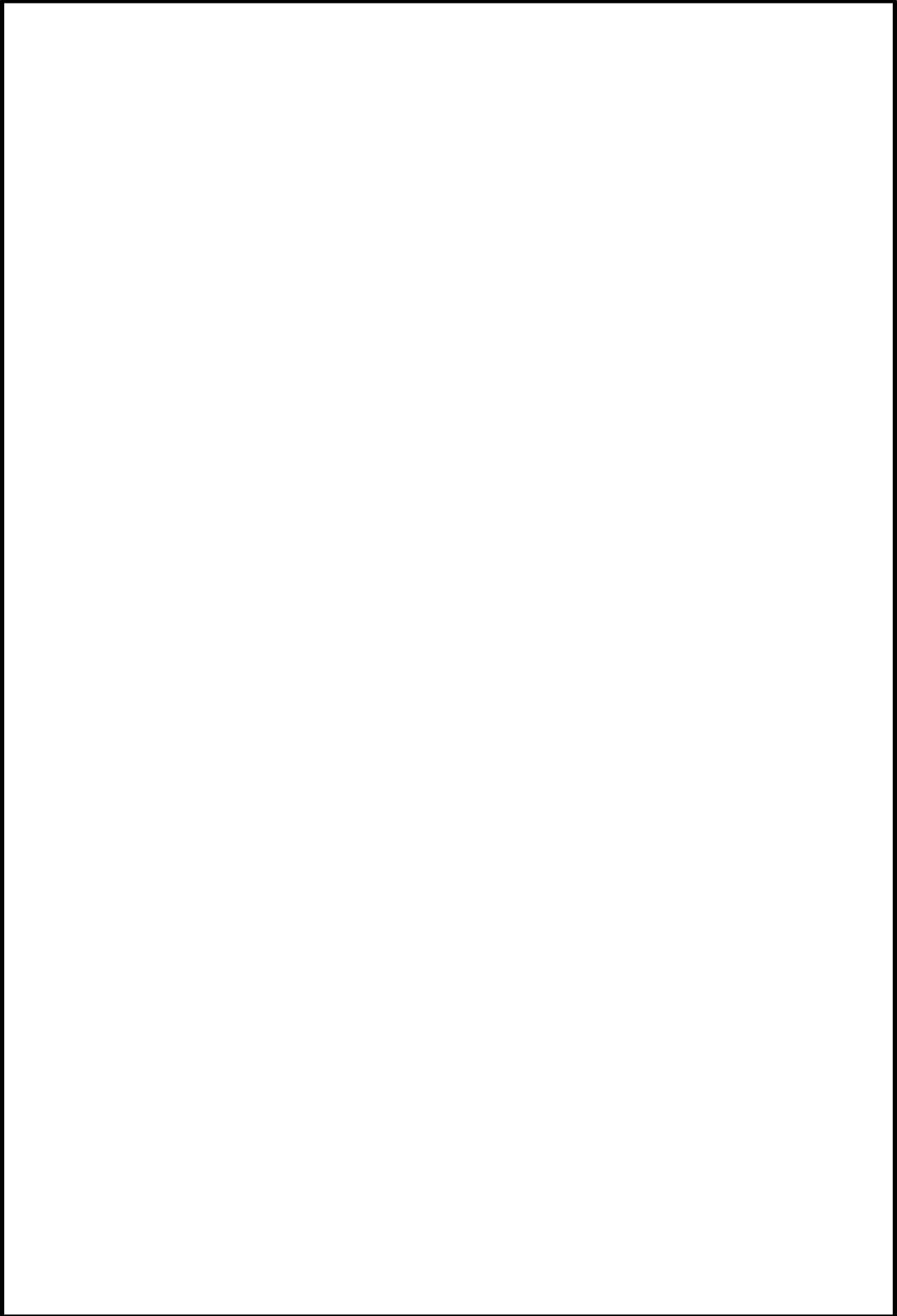
2. 衝突実験に係る文献概要

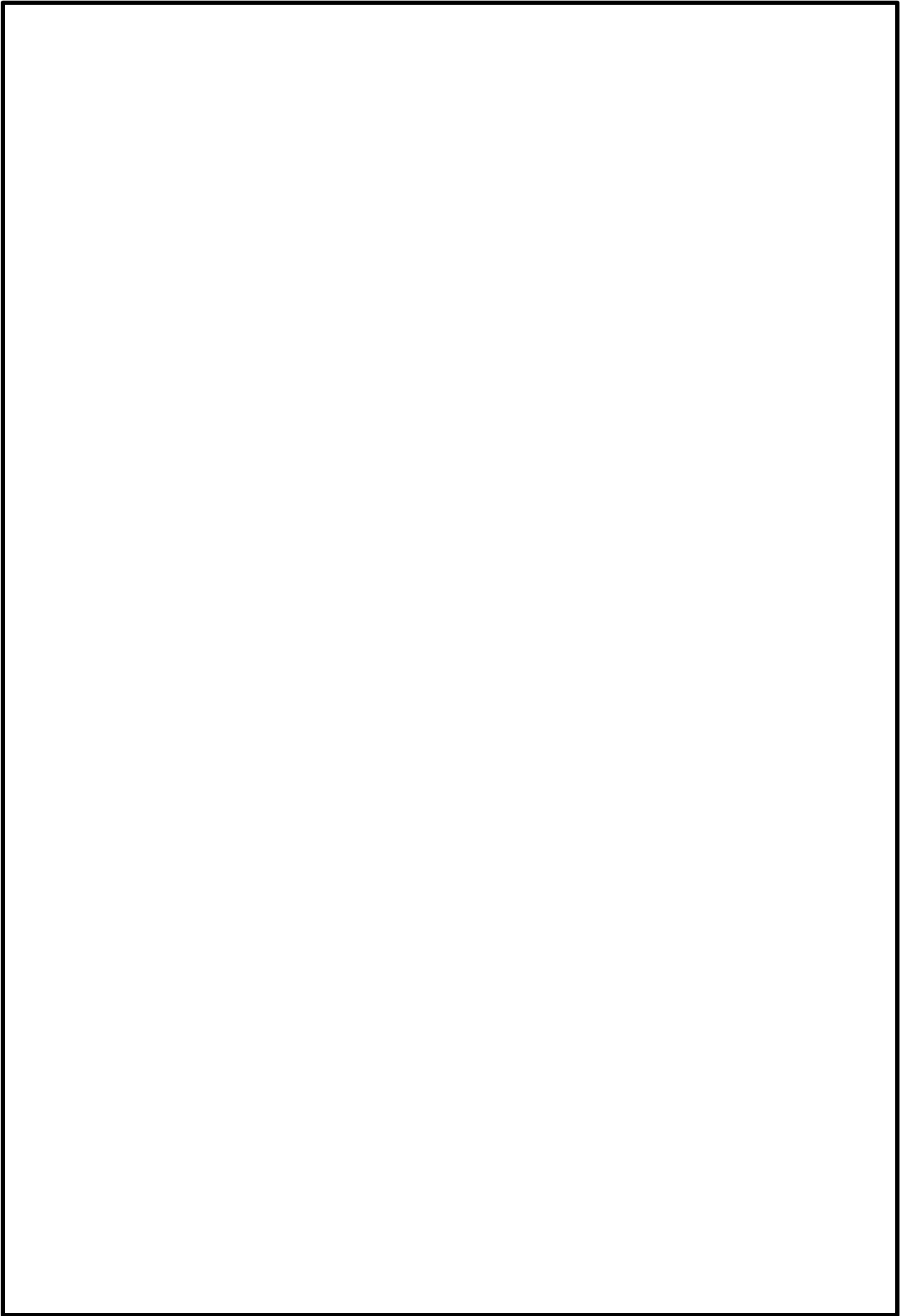


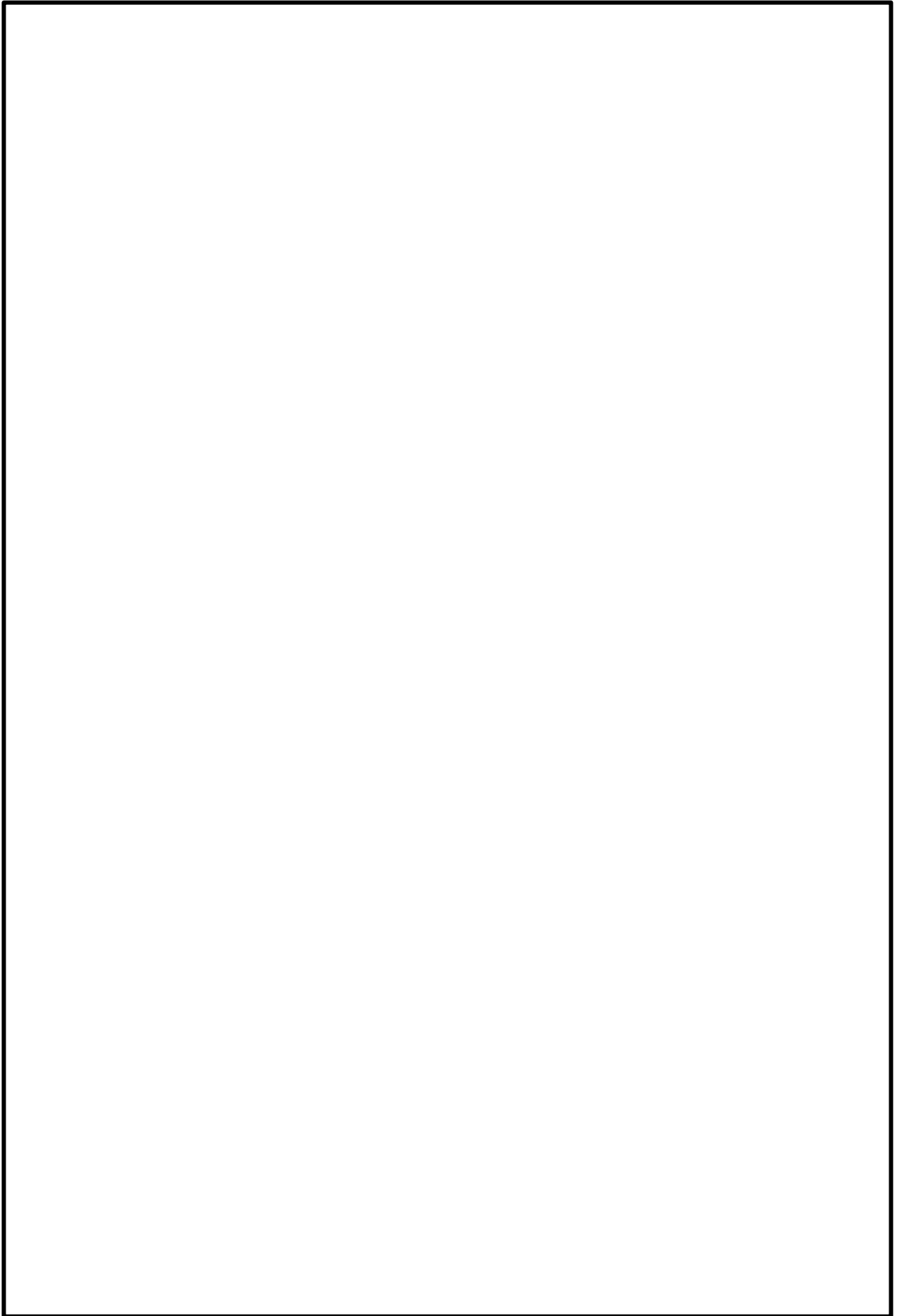


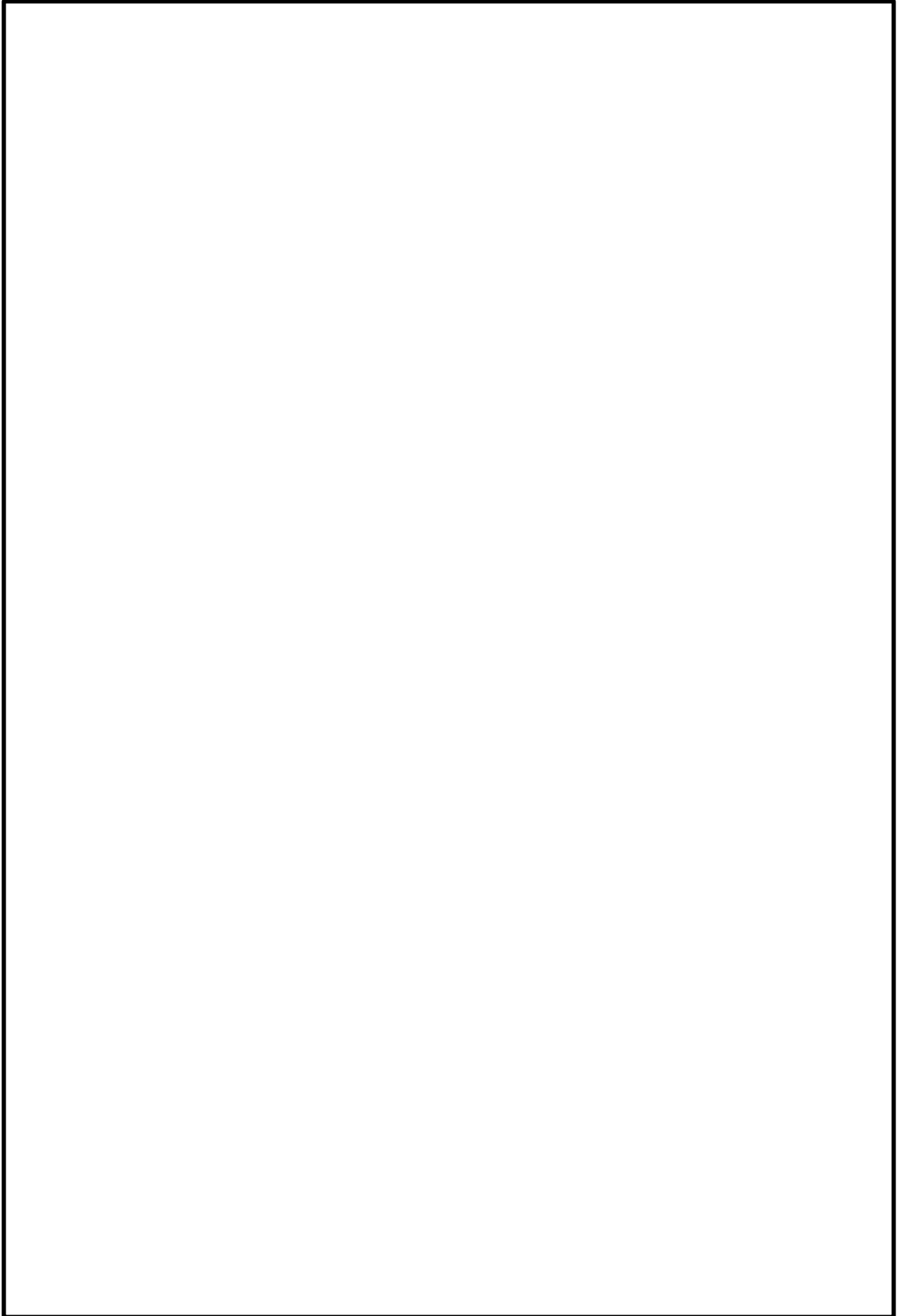


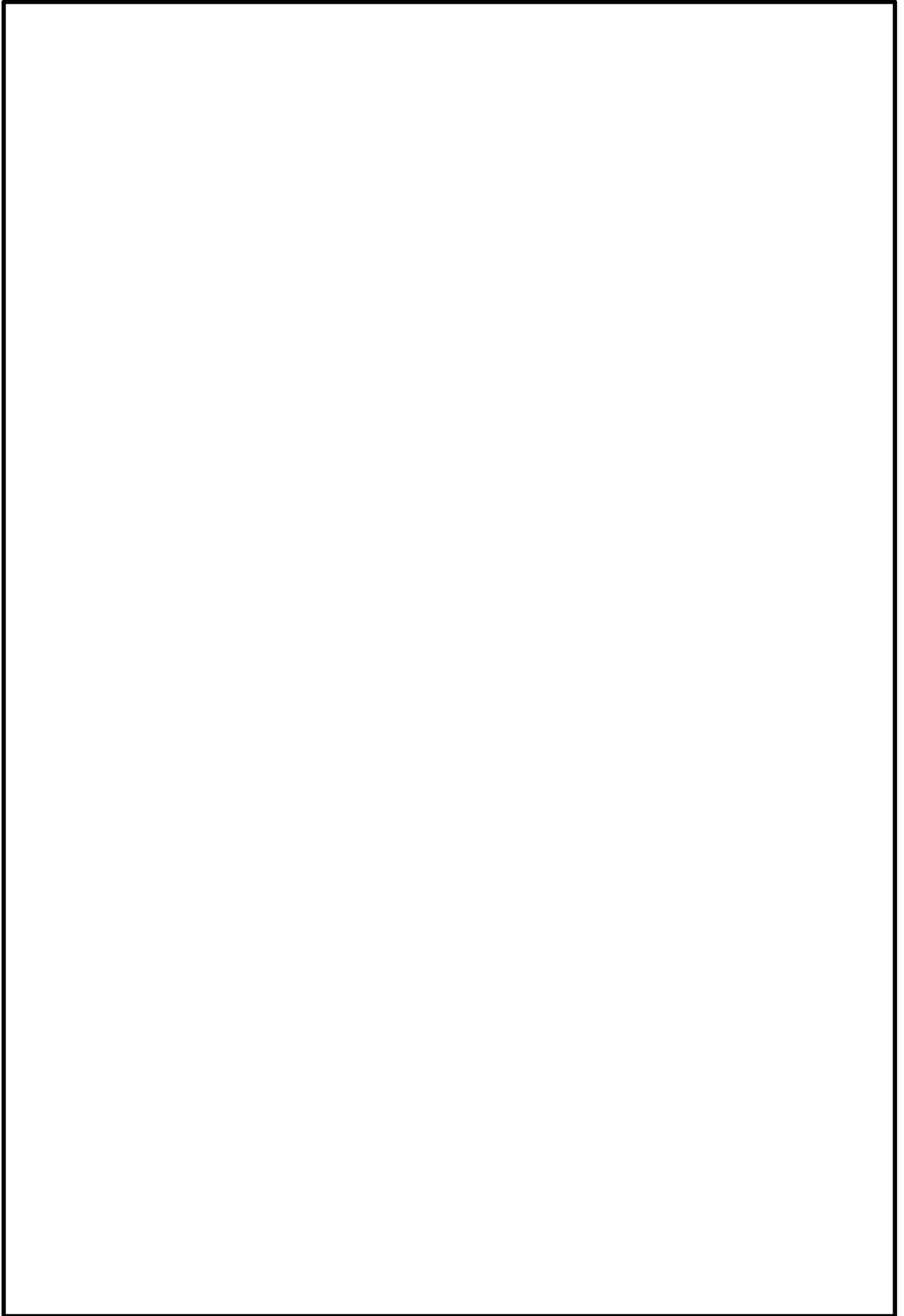


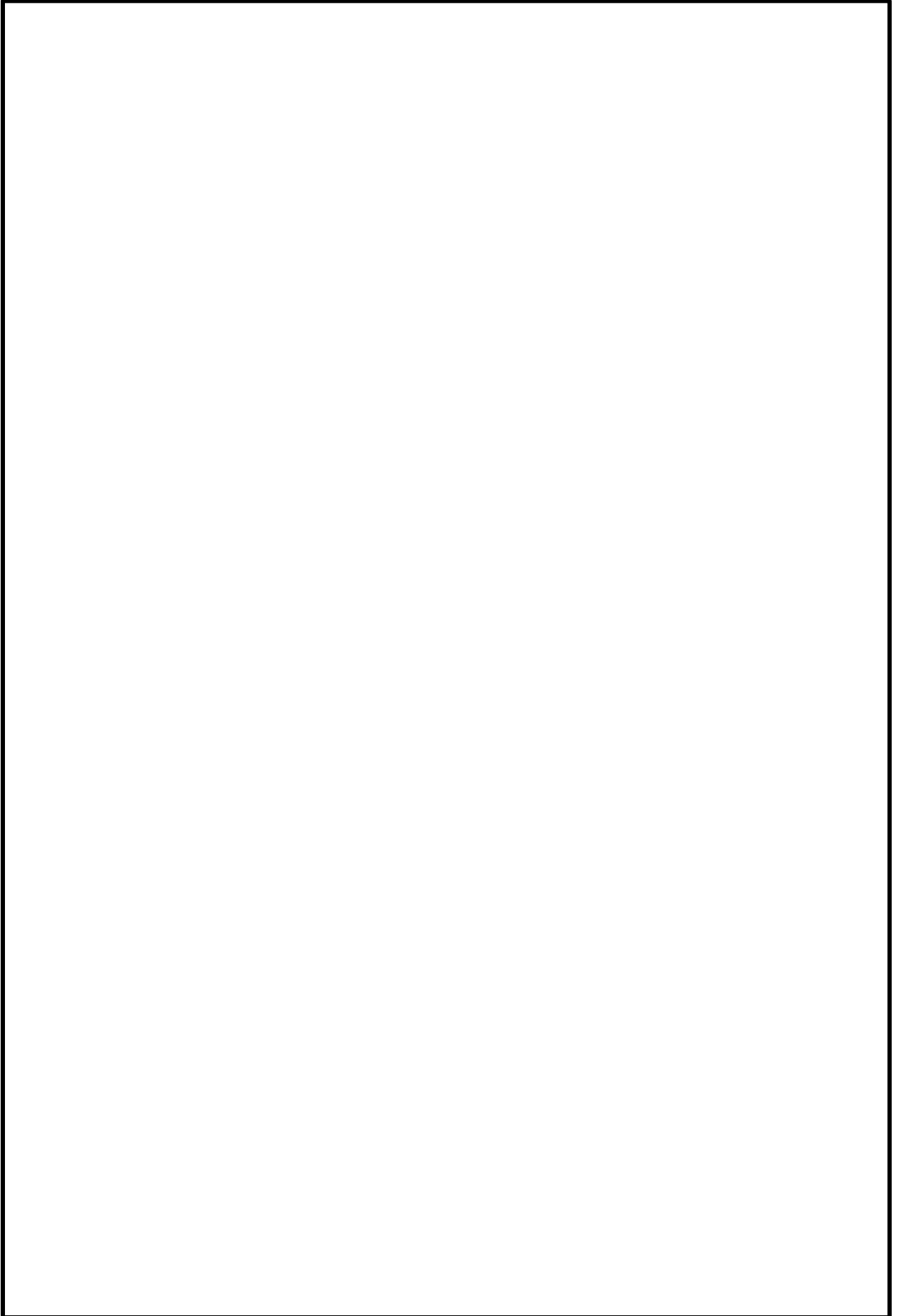




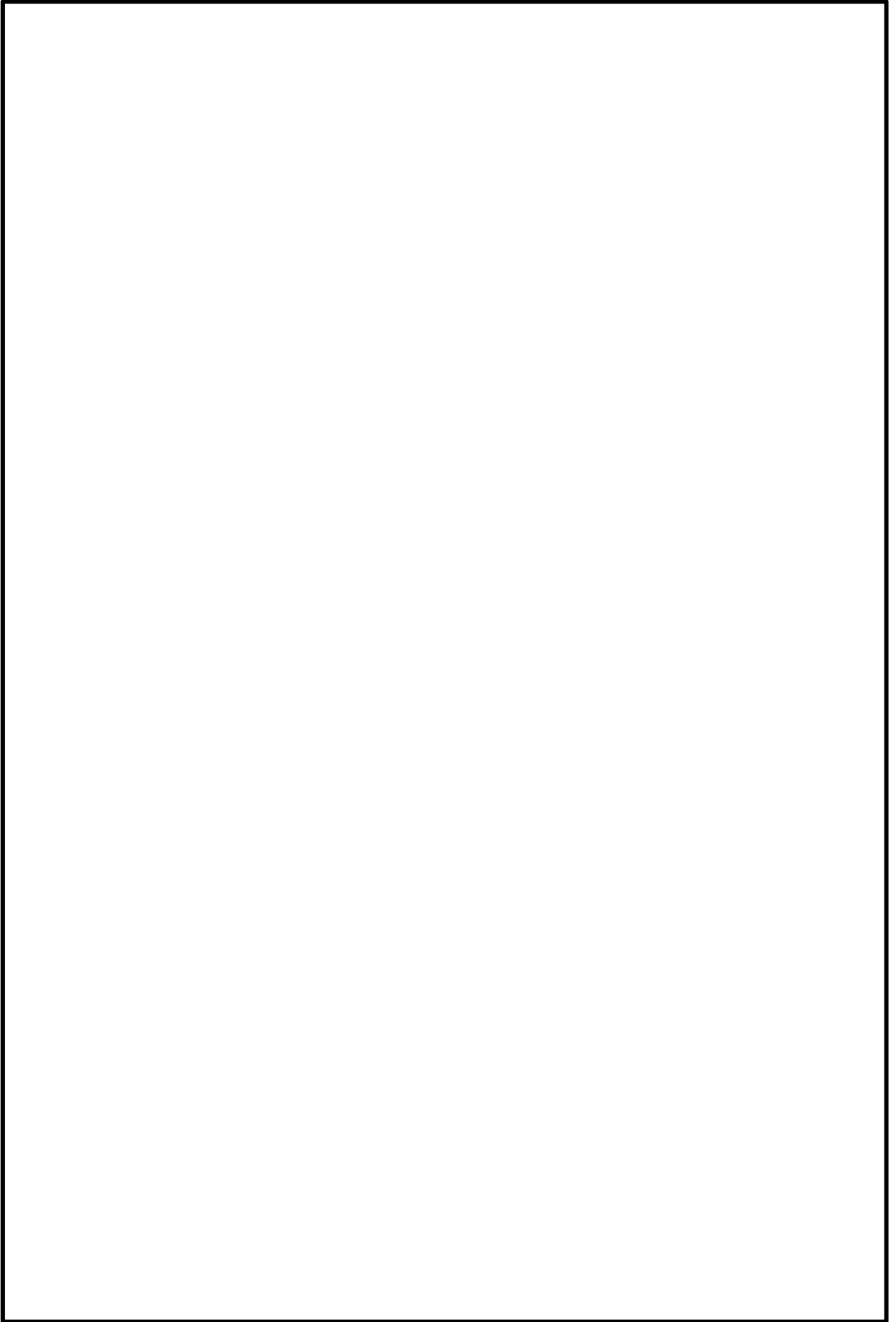




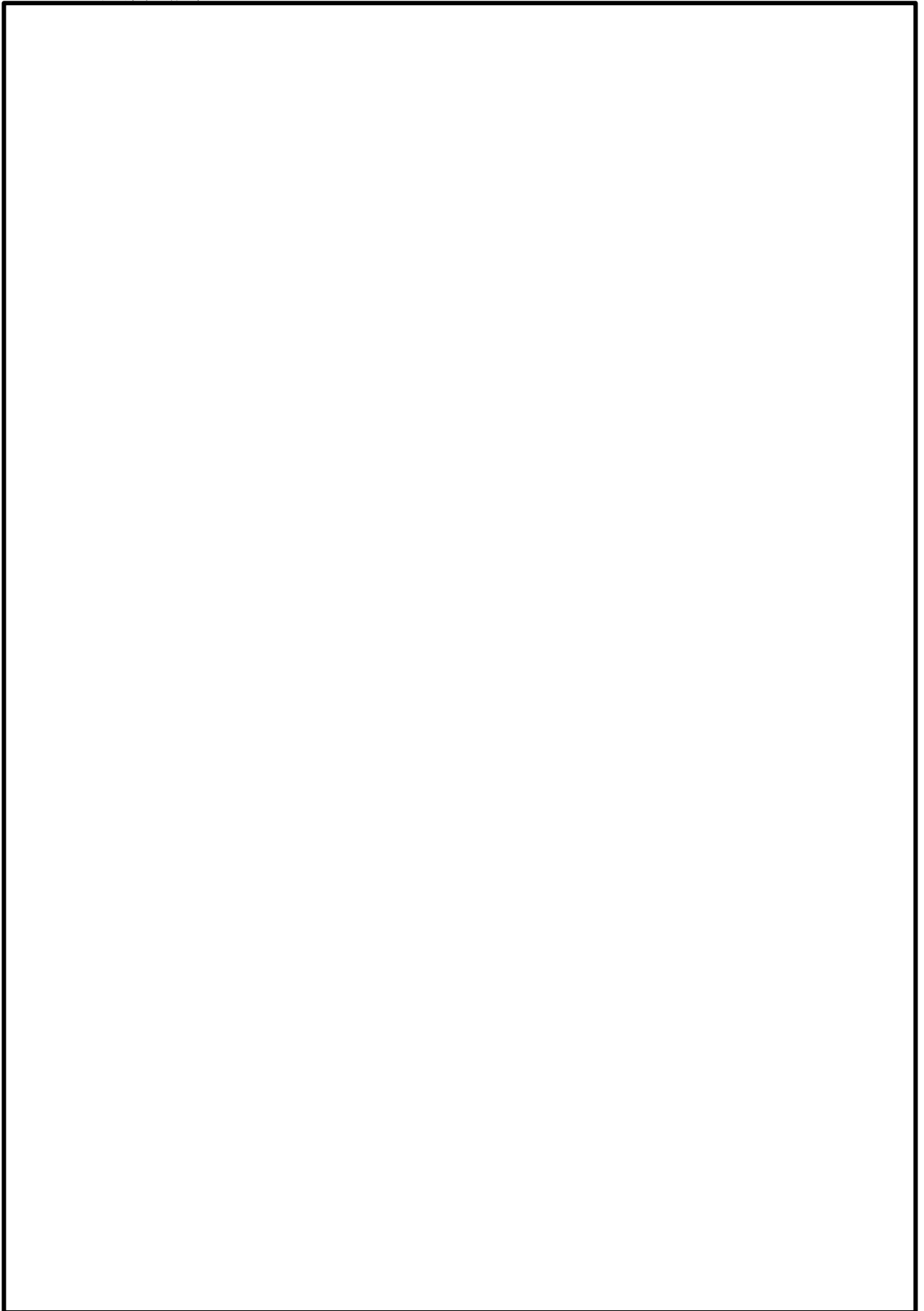




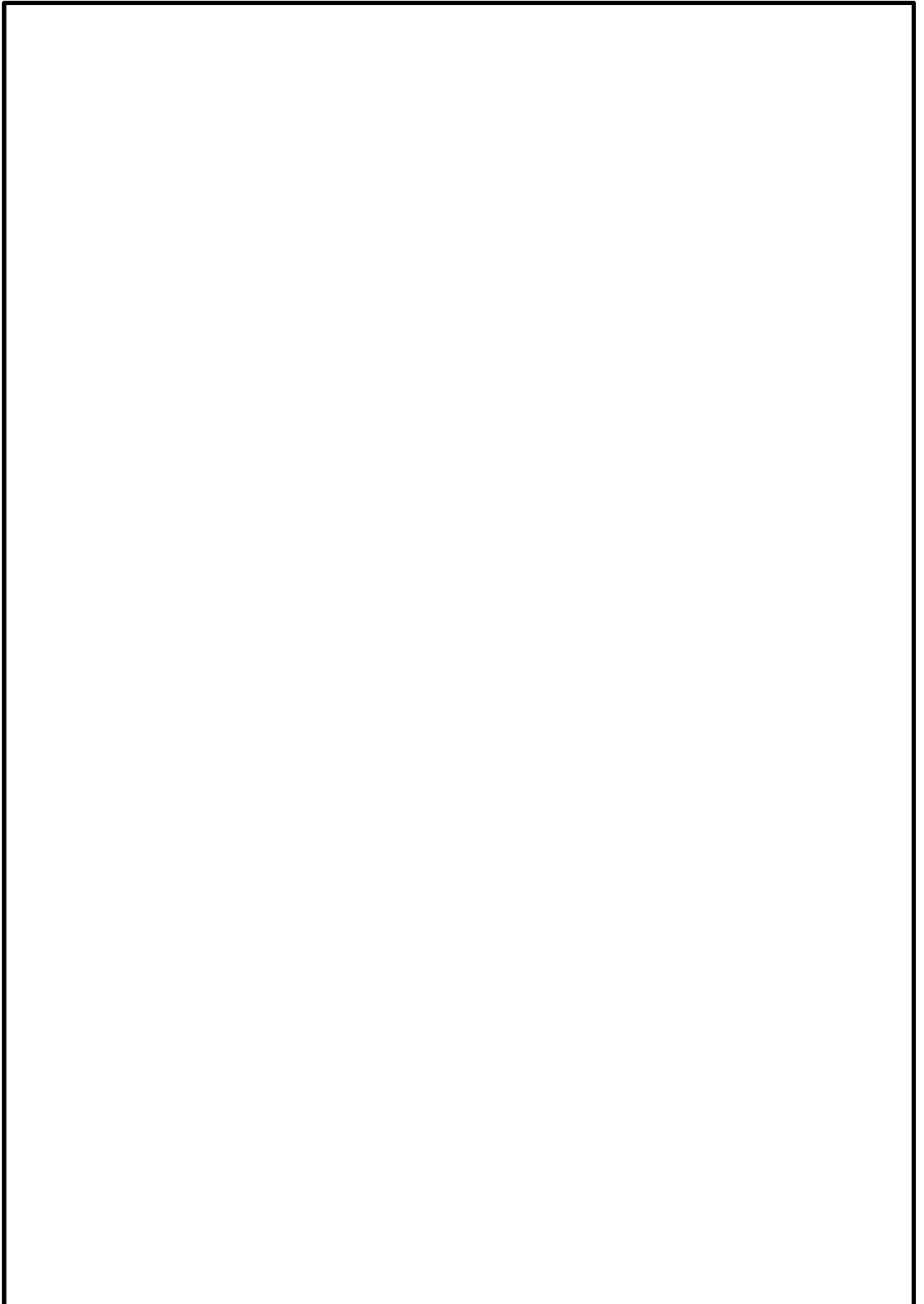


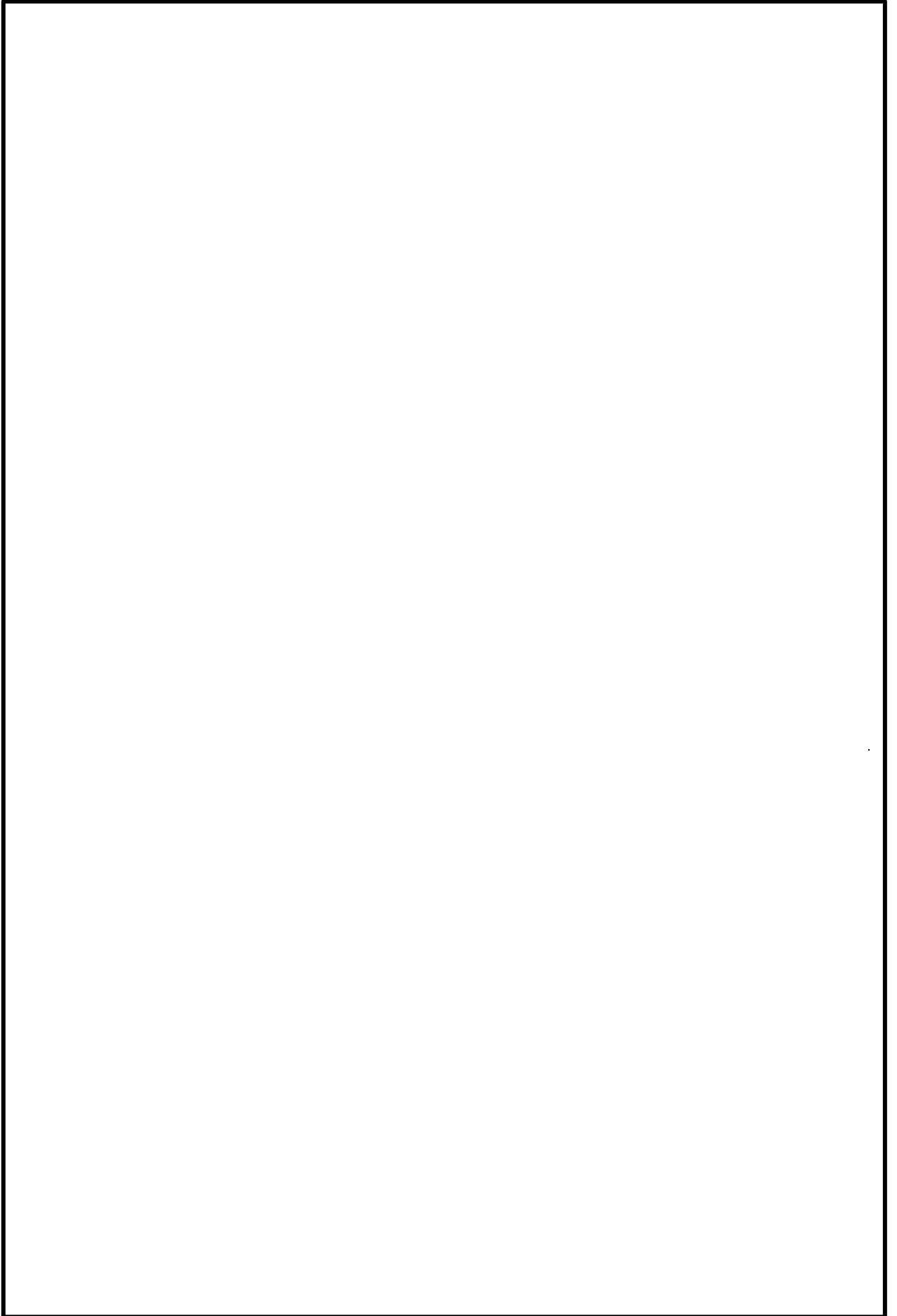


### 2.3 文献確認結果のまとめ



3. 島根原子力発電所における解析条件の妥当性確認





c. 船体質量

実験船を模擬した当社解析モデルについて、船体を構成する船殻（船側，外板，甲板，隔壁及び竜骨）の質量は約 0.85t であるため、船体質量 1.69t に対する差分については、実験船の重心位置と同じとなる位置に集中質量として模擬した。

d. 材料特性

F R P に関する材料特性の設定に当たって、既往文献から適用性を整理したうえで設定する。

ここで、F R P 製の小型船舶の製造においては、一般的にハンドレイアップ法により施工され、船体構造に用いる F R P の構成については、「小型船舶の船体構造用材料（F R P 積層構成）に関する調査研究報告書（日本小型船舶検査機構，2019）」によると、「強化プラスチック船（F R P 船）基準が細則に追加された昭和 52 年当時の主な F R P の積層構成は、主要材料をガラス繊維基材とする場合、チョップストランドマット（M）とロービングクロス（R）を 1 対 1 で重ねる（MR）の積層構成を 1 単位として積層する（MR）×n の工法が推奨されていた。」、「F R P 暫定基準の原形が策定されてから 40 年経った現在でも、F R P 製の小型船舶の部材の積層構成は、昭和 52 年当時の標準的な積層構成（MR）の延長上にあり、船舶の高速化・高出力化に伴う部材の強化の必要性が生じた場合には、当時の積層構成にマット（M）とクロス（R）を各 1 層ずつ追加するような積層構成にせざるを得ない状況である。」と記載がある。

上記より、F R P 船体構造に用いる F R P は、チョップストランドマット（以下、「マット」という。）とロービングクロス（以下、「クロス」という。）の二種類のガラス繊維基材を用いた積層構造であると考えられることを踏まえ、F R P に関するヤング係数（曲げ剛性）、ポアソン比、曲げ強度、単位体積重量及び破壊ひずみの各材料特性については、引用文献の適用性を確認して設定した。なお、実験船を模擬した当社解析モデルの材料特性においては、船体全体で一律の設定とした。

i) ヤング率（曲げ弾性）

FRPのヤング率（曲げ弾性）の設定について、引用文献の適用性の整理結果及び採用値を表3-2に示す。

FRPのヤング率（曲げ弾性）の増加に伴い、船体衝突荷重も増加すると考えられるため、表3-2に示す適用性のある文献値において、最大値である12GPaを採用する。

表3-2 FRPのヤング率（曲げ弾性）の整理結果及び採用値

項目	引用文献	適用性	引用文献値	評価	採用値【採用理由】
ヤング率 (曲げ弾性) 【単位:GPa】	「強化プラスチック船規則(日本海事協会, 2018年)」	本規則は、「長さが35m未満の普通の形状のFRP船(油タンカーを除く。)で、普通の主要寸法比を有するものに適用する。」とされており、船体構成部材であるガラス繊維基材のマット及びクロスの曲げ弾性係数を示したものであるため適用可能と判断した。	6.86	○	12  【ヤング率(曲げ弾性)の増加に伴い船体衝突荷重も増加すると考えられるため最大値を採用】
	「強化プラスチック船規則検査要領(日本海事協会, 2018年)」	本規則は「強化プラスチック船規則」に対する検査要領であり、船体材料を構成するガラス繊維基材のマットにおける標準状態の曲げ弾性係数を示したものであるため、適用可能と判断した。	6.37	○	
		船体材料を構成するガラス繊維基材のマットにおける湿潤状態の曲げ弾性係数を示したものであるため、適用可能と判断した。	5.79	○	
		船体材料を構成するガラス繊維基材のクロスにおける標準状態の曲げ弾性係数を示したものであるため、適用可能と判断した。	11.78	○	
		船体材料を構成するガラス繊維基材のクロスにおける湿潤状態の曲げ弾性係数を示したものであるため、適用可能と判断した。	9.41	○	
	「漁港・漁場の施設の設計参考図書(水産庁, 2015年)」	本図書は、「漁港漁場整備法」に基づき「漁港・漁場の施設の設計において参考となる技術的な知見を記載したものである。」とされており、ハンドレイアップ成形法による船体材料を構成するガラス繊維基材のマットにおける曲げ弾性率を示したものであるため、適用可能と判断した。	7~9	○	
		ハンドレイアップ成形法による船体材料を構成するガラス繊維基材のマット及びクロス積層品における曲げ弾性率を示したものであるため、適用可能と判断した。	9~12	○	
	「船舶海洋工学シリーズ ⑥ 船体構造構造編(藤久保昌彦・吉川孝男・深沢塔一・大沢直樹・鈴木英之, 2012年)」	本文献は、船体構造が詳細に示されており、FRPの小型船舶の典型例として、FRPのヤング率が記載されていることから、適用可能と判断した。	10.7	○	
	「非金属材料データブックプラスチック・FRP・ゴム・接着剤・塗料・木材及び木質材料・セラミックス[改訂2版](日本規格協会, 1985年)」	本文献は、非金属材料の物性値を幅広く掲載されており、漁船の成形法であるハンドレイアップ成形法によるマットの曲げ弾性率を示したものであるため、適用可能と判断した。	10.30~10.79	○	
		ハンドレイアップ成形法によるクロスの曲げ弾性率を示したものであるため、適用可能と判断した。	10.69~11.18	○	

ii) ポアソン比

FRPのポアソン比の設定について、引用文献の適用性の整理結果及び採用値を表3-3に示す。

FRPのポアソン比の増加に伴い、船体衝突荷重も増加すると考えられるため、表3-3に示す適用性のある文献において、最大値である0.358を採用する。

表3-3 FRPのポアソン比の整理結果及び採用値

項目	引用文献	適用性	引用文献値	評価	採用値 【採用理由】
ポアソン比	「非金属材料データブックプラスチック・FRP・ゴム・接着剤・塗料・木材及び木質材料・セラミックス[改訂2版](日本規格協会, 1985年)」	本文献は、非金属材料の物性値を幅広く掲載しており、漁船の成形法であるハンドレイアップ成形法によるマットのポアソン比を示したものであるため、適用可能と判断した。	0.320～ 0.358	○	0.358  【ポアソン比の増加に伴い船体衝突荷重も増加すると考えられるため最大値を採用】
	「3相森・田中平均化手法のハイブリッドFRP梁への応用(土木学会, 2014)」	本文献は、I型断面を有するFRP梁構造に対する、ガラス繊維基材としたFRPのポアソン比が示されているが、船舶とは使用目的が異なるため、適用不可と判断した。	0.1, 0.29, 0.308	×	

iii) 曲げ強度

FRPの曲げ強度の設定について、引用文献の適用性の整理結果及び採用値を表3-4に示す。

FRPの曲げ強度の増加に伴い、船体衝突荷重も増加すると考えられるため、表3-4に示す適用性のある文献において、最大値である260MPaを採用する。

表3-4 FRPの曲げ強度の整理結果及び採用値

項目	引用文献	適用性	引用文献値	評価	採用値【採用理由】
曲げ強度 【単位:MPa】	「強化プラスチック船規則(日本海事協会, 2018年)」	本規則は、「長さが35m未満の普通の形状のFRP船(油タンカーを除く。)で、普通の主要寸法比を有するものに適用する。」とされており、船体構成材料であるガラス繊維基材のマット及びクロスにおける曲げ強度を示したものであるため、適用可能と判断した。	150	○	260 【曲げ強度の増加に伴い船体衝突荷重も増加すると考えられるため最大値を採用】
	「強化プラスチック船規則検査要領(日本海事協会, 2018年)」	本規則は「強化プラスチック船規則」に対する検査要領であり、船体構成材料であるガラス繊維基材のマットにおける標準状態の曲げ強度を示したものであるため、適用可能と判断した。	150	○	
		船体構成材料であるガラス繊維基材のマットにおける湿潤状態の曲げ強度を示したものであるため、適用可能と判断した。	132	○	
		船体構成材料であるガラス繊維基材のクロスにおける標準状態の曲げ強度を示したものであるため、適用可能と判断した。	260	○	
		船体構成材料であるガラス繊維基材のクロスにおける湿潤状態の曲げ強度を示したものであるため、適用可能と判断した。	212	○	
	「漁港・漁場の施設の設計参考図書(水産庁, 2015年)」	本図書は、「漁港漁場整備法」に基づき「漁港・漁場の施設の設計において参考となる技術的な知見を記載したものである。」とされており、ハンドレイアップ成形法による船体材料を構成するガラス繊維基材のマットにおける曲げ強度を示したものであるため、適用可能と判断した。	120~180	○	
ハンドレイアップ成形法による船体材料を構成するガラス繊維基材のマット及びクロス積層品における曲げ強度を示したものであるため、適用可能と判断した。		200~250	○		



iv) 単位体積重量

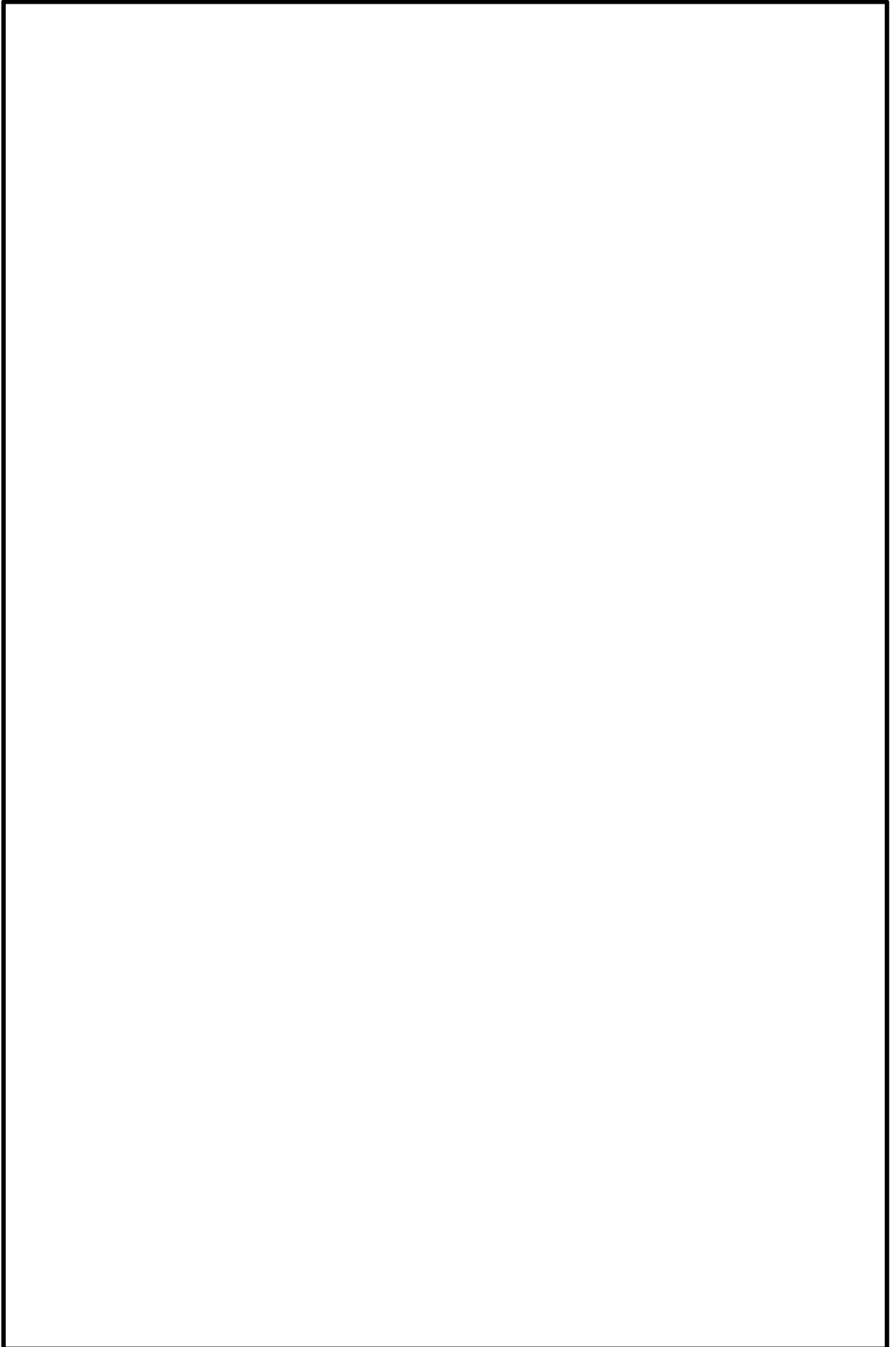
FRPの単位体積重量の設定について、引用文献の適用性の整理結果及び採用値を表3-5に示す。

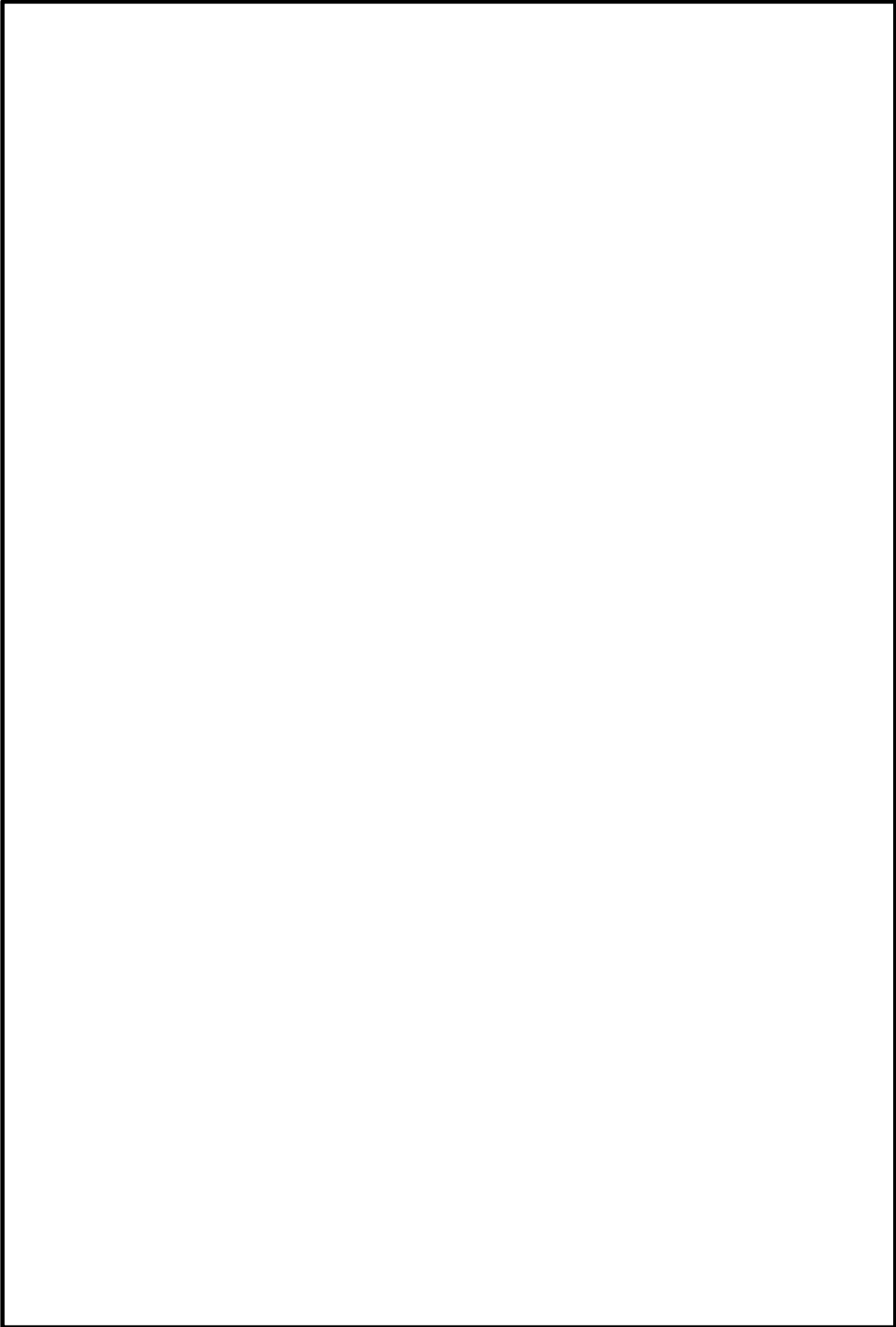
FRPの単位体積重量の増加に伴い、船体衝突荷重も増加すると考えられるため、表3-5に示す適用性のある文献において、最大値である1.6t/m<sup>3</sup>を採用する。

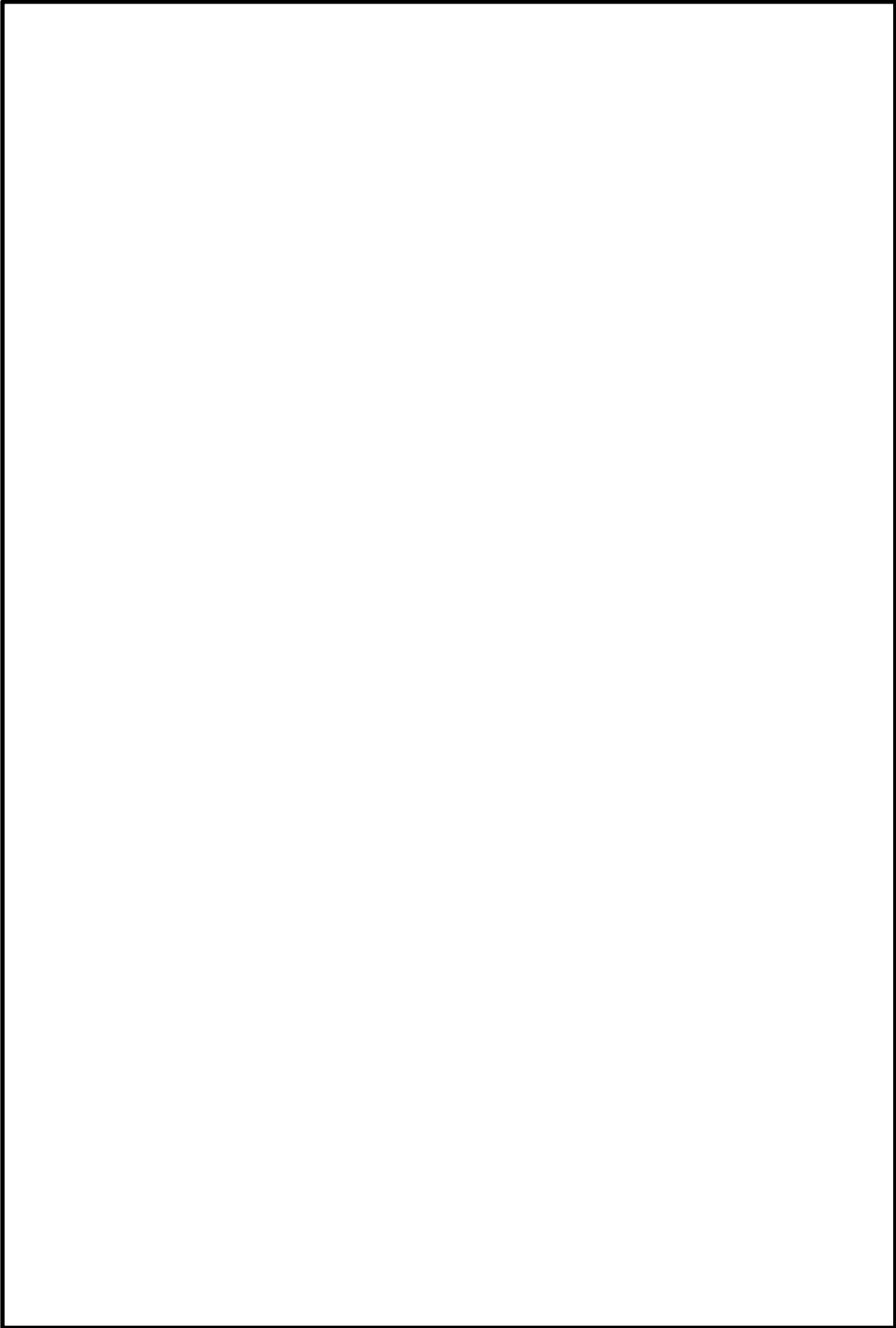
表3-5 FRPの単位体積重量の整理結果及び採用値

項目	引用文献	適用性	引用文献値	評価	採用値【採用理由】
単位体積重量 【単位:t/m <sup>3</sup> 】	「漁港・漁場の施設の設計参考図書(水産庁, 2015年)」	本図書は、「漁港漁場整備法」に基づき「漁港・漁場の施設の設計において参考となる技術的な知見を記載したものである。」と記載されており、ハンドレイアップ成形法による船体材料を構成するガラス繊維基材のマットにおける比重を示したものであるため、適用可能と判断した。	1.4	○	1.6  【単位体積重量の増加に伴い船体衝突荷重も増加すると考えられるため最大値を採用】
		ハンドレイアップ成形法による船体構成材料であるガラス繊維基材のマット及びクロス積層品における比重を示したものであるため、適用可能と判断した。	1.5~1.6	○	
	「船舶海洋工学シリーズ⑥ 船体構造構造編(藤久保昌彦・吉川孝男・深沢塔一・大沢直樹・鈴木英之, 2012年)」	本文献は、船体構造が詳細に示されており、FRPの小型船舶の典型例として、FRPの比重が記載されていることから、適用可能と判断した。	1.51	○	

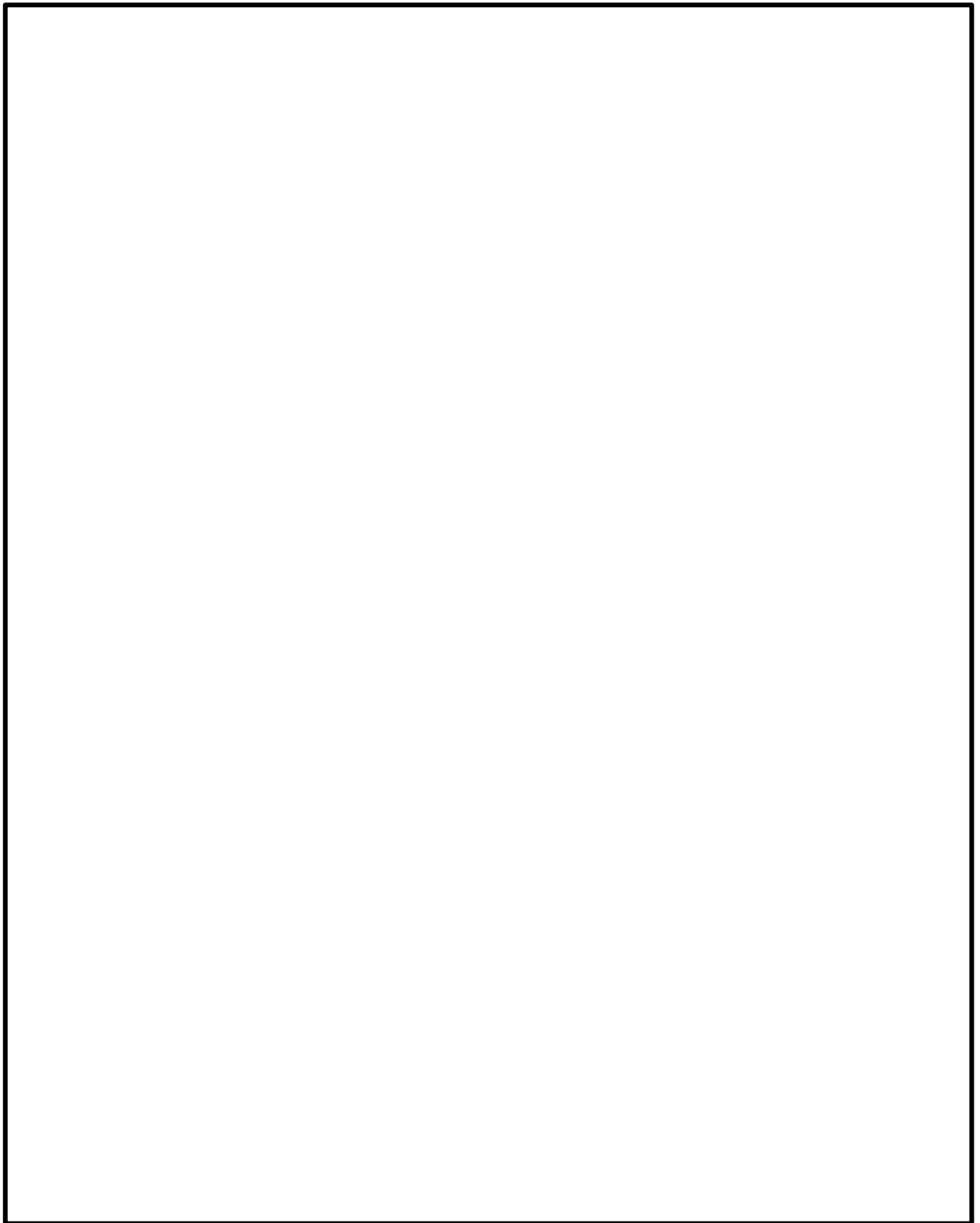
v) 破壊ひずみ







i) ~ v) の整理結果より，本解析に用いるFRPの材料特性のまとめを表3-7に示す。



(3) 衝突条件

当社衝突解析において、被衝突物は衝突実験において荷重を計測した受圧板は十分に剛な構造であることから剛壁とした。また、受圧板は鋼製であることを踏まえ、剛壁の材質は鋼材とした。鋼材と船体間の摩擦係数については、衝突実験の衝突形態を再現できる値を採用した。

当社衝突解析における衝突条件及び材料特性を表 3-8 に、衝突モデルを図 3-5 に示す。

表 3-8 衝突条件及び被衝突物の材料特性

衝突速度【m/s】		9.9（重力加速度を考慮）
被衝突物	材質	鋼製（剛壁）
	要素	シェル要素
	ヤング率【GPa】	205
	ポアソン比	0.3
	密度【t/m <sup>3</sup> 】	7.85
摩擦係数		0.30

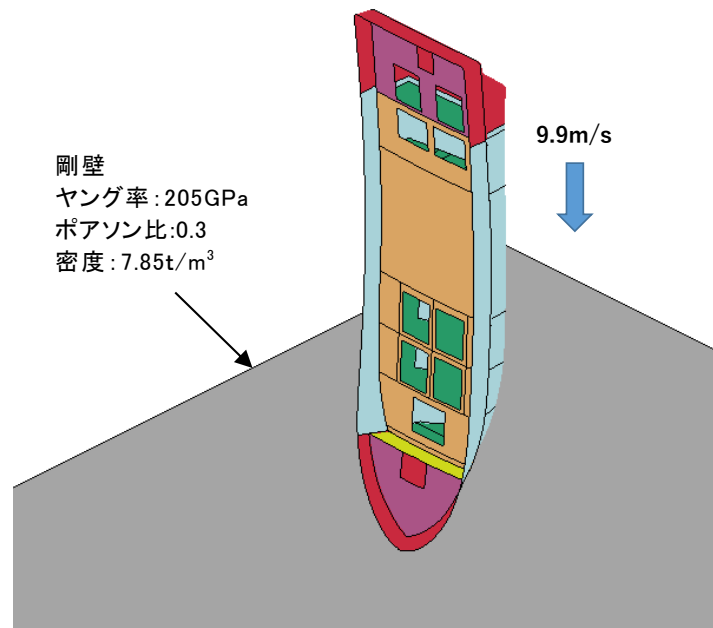
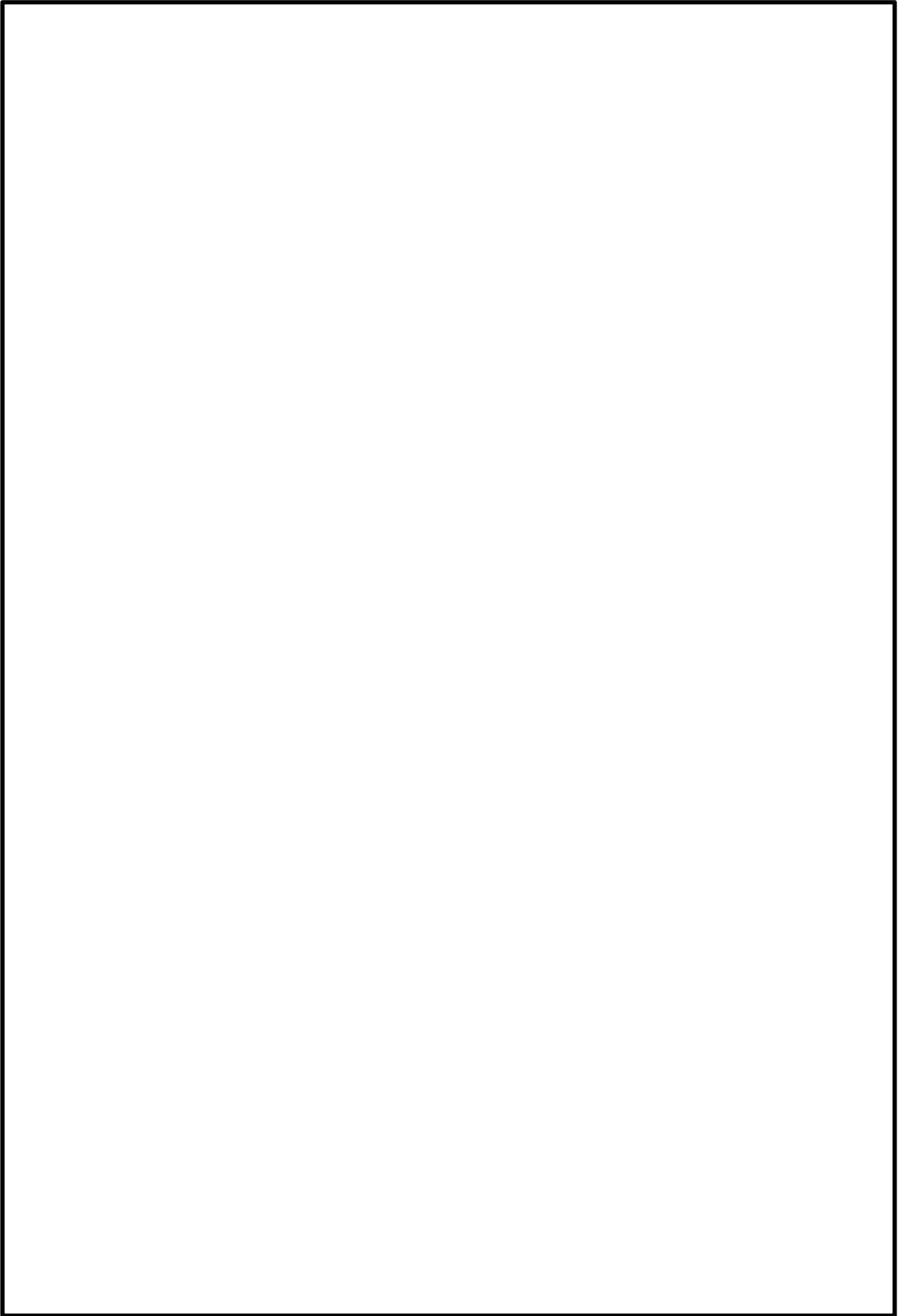
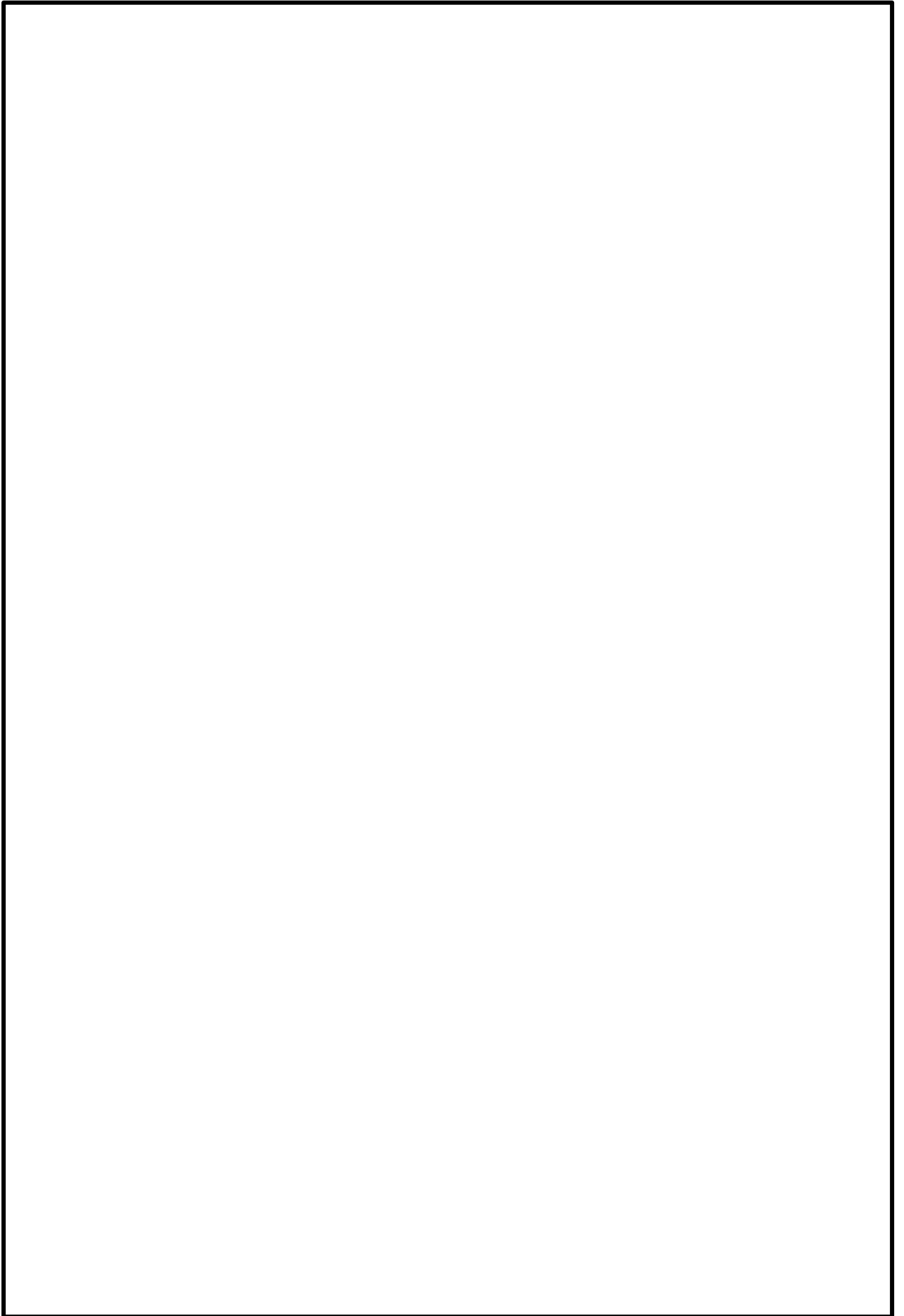
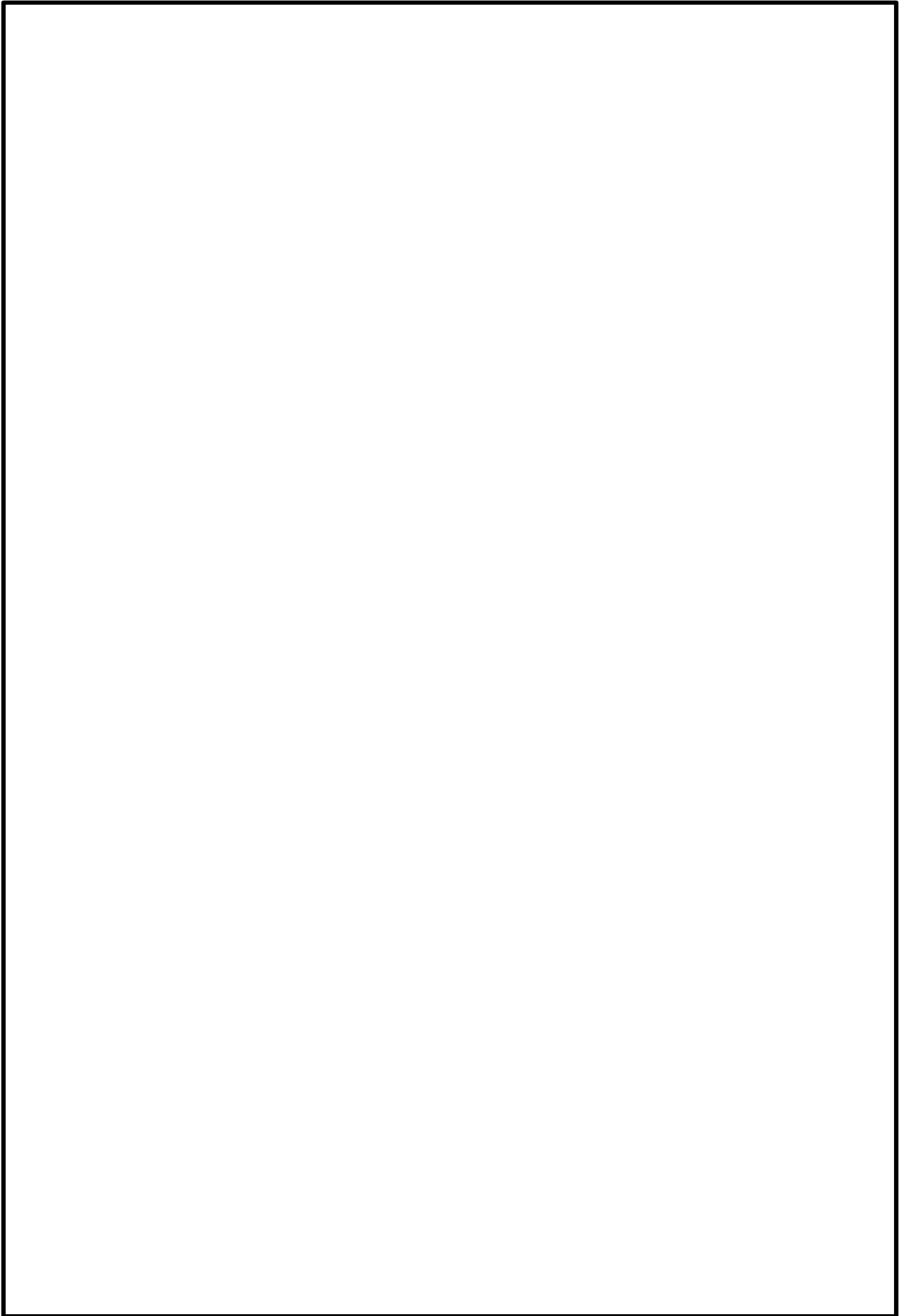


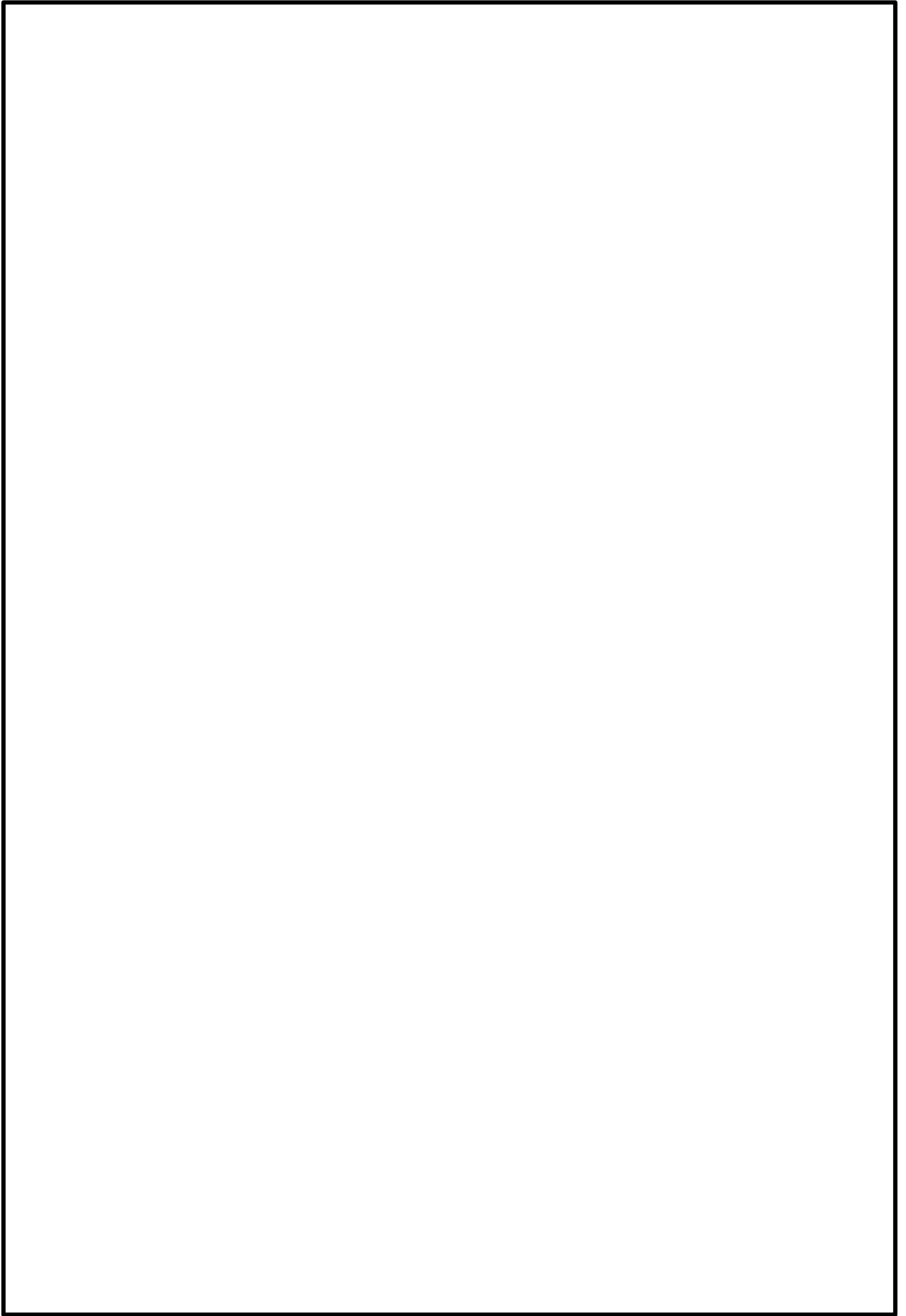
図 3-5 衝突モデル

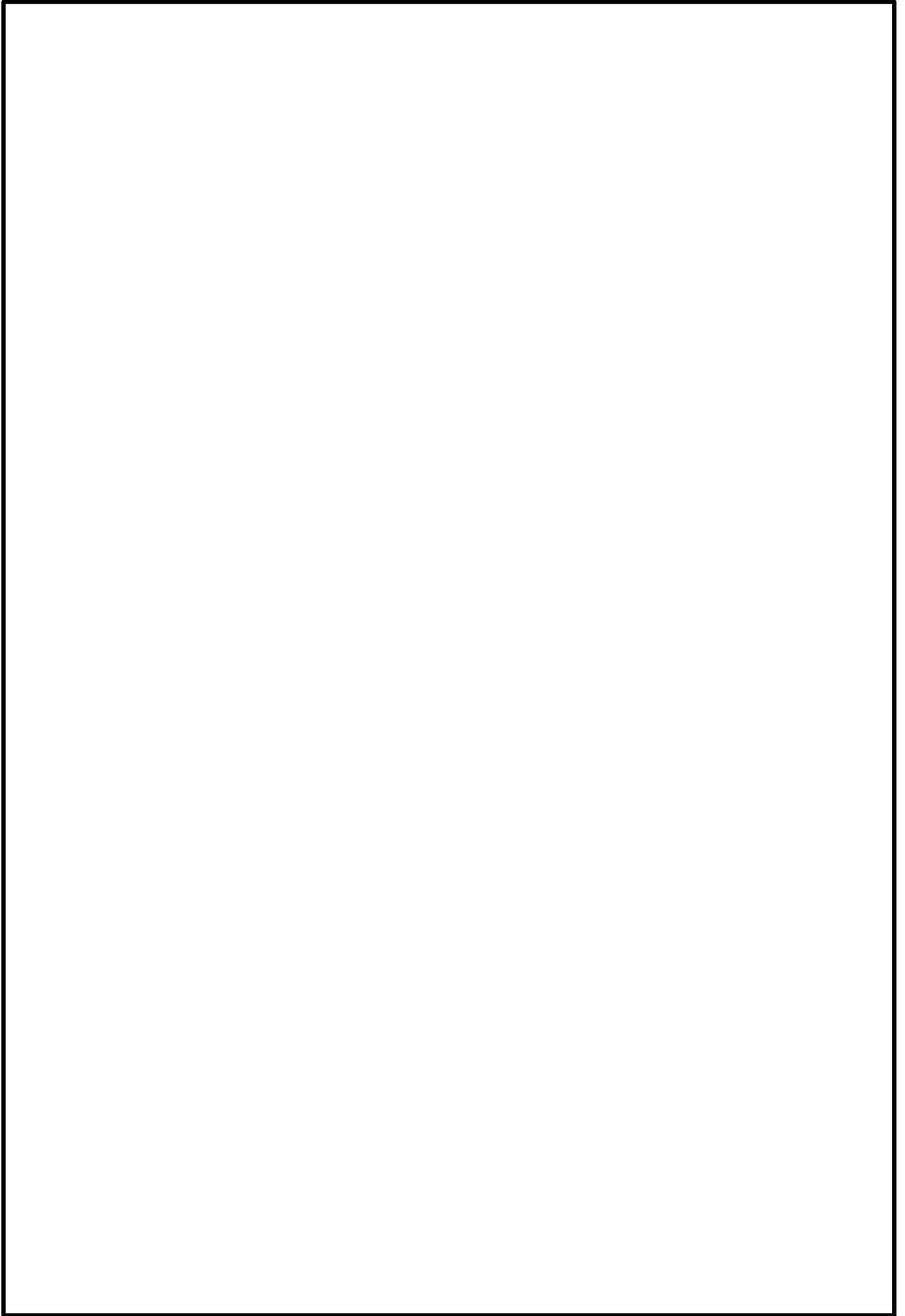


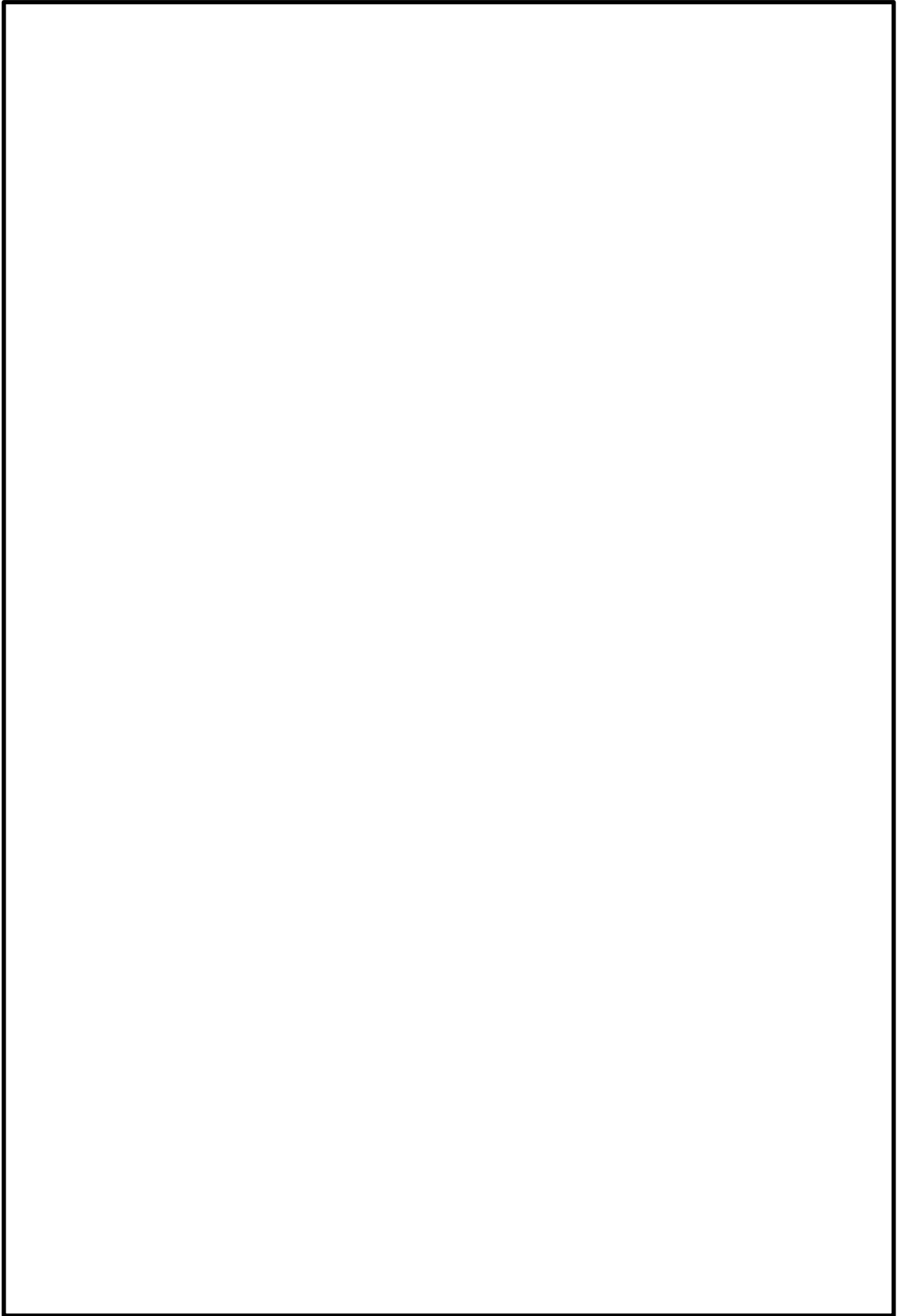














#### 4. まとめ

F R P 製小型船舶について船首からの落下衝突実験を行った文献を確認し，船体の破壊挙動と衝突荷重を把握した。また，衝突実験の再現解析を実施し，衝突実験の衝突荷重を推定できる手法が構築されていることを確認した。

これら文献の確認の結果を踏まえ，実験船を模擬した当社解析モデルを作成し，当該モデルを用いた衝突解析結果と文献の衝突実験結果を比較することにより，解析手法の妥当性を確認できた。

以上より，F R P 製小型船舶による衝突荷重について 3 次元非線形構造解析により推定することは可能であり，当社解析モデルを用いた解析手法及び解析条件は妥当であると判断した。

## F E M A (2012)による F R P 製船舶の衝突荷重

## 1. 検討概要

「F E M A (2012)」により漂流物による衝突荷重を算定するには、対象漂流物の「有効軸剛性（以下「軸剛性」という。）」が必要となる。車両や鋼製船舶の軸剛性については、文献等で公知化されているが、F R P 製船舶の軸剛性は、文献等において公知化されたものがない。一方、新規制基準適合性審査（東北電力（株）女川原子力発電所）では、総トン数 5 トンの F R P 製船舶に対して、「建造物の衝撃挙動と設計法（（社）土木学会，1994）」（以下「土木学会（1994）」という。）の文献等を用いて、船首方向の軸剛性を設定し、「F E M A (2012)」により衝突荷重を算定している実績がある。そのため、本検討においても同様の手法により、総トン数 19 トンの F R P 製船舶の衝突荷重を算定する。

なお、「土木学会（1994）」は鋼製船舶を対象としており、F R P 製船舶の軸剛性の設定においては、座屈強度を F R P 材料に置き換えて算出するため、F R P 製船舶と鋼製船舶の類似（同等）性及び用いる知見の適用性（軸剛性の設定方法の妥当性）を示した上で、漂流物による衝突荷重を算定する。

## 2. 衝突時における船舶の破壊に関する整理

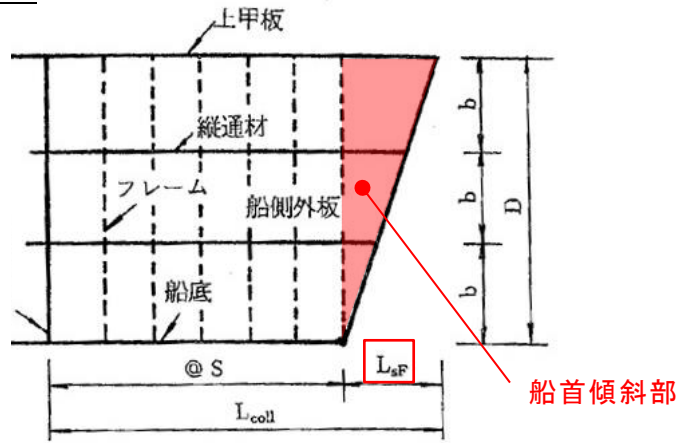
被衝突物は鉄筋コンクリート造又は鋼製であり、F R P 製船舶に対して剛性、強度及び座屈強度が大きいと考えられる。

そのため、F R P 製船舶が被衝突物に衝突した場合、「土木学会（1994）」で記載されている鋼製船舶の破壊進展と同様に、F R P 製船舶の圧壊が進み、圧壊が進むにつれて衝突エネルギーが減少しつつ圧壊荷重が上限となって圧壊は終了する。これと同時に、被衝突側の強固な弾性体である建造物にその圧壊荷重（最大荷重）が作用する。「土木学会（1994）」によると、剛性及び強度が大きいケーソンのような海洋建造物に対する船舶の圧壊荷重と変形量及び圧壊荷重と圧壊量との関係が記載されており、図 2-1 に示すような破壊進展となる。

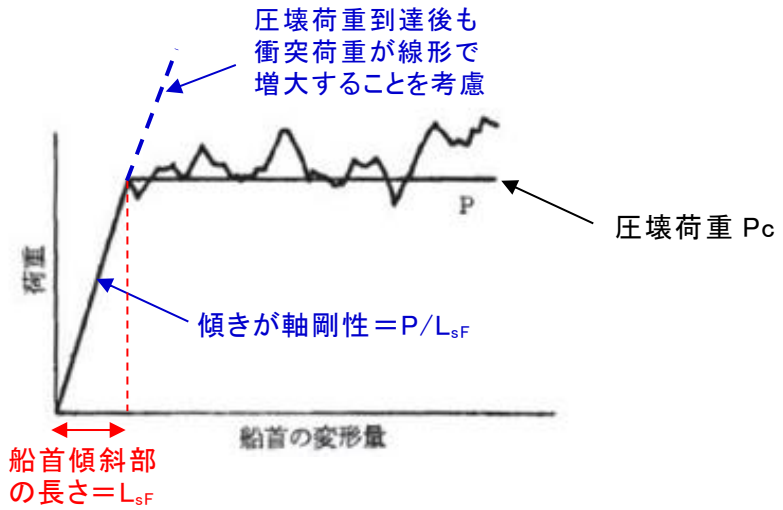
船舶の衝突初期は、船首が傾斜しているため接触面が小さく、圧壊が進むに従って荷重（反力）がほぼ直線的に増加する。船舶の破壊が進み、船首傾斜部破壊後に船体面（隔壁等）が建造物に接触すると、その後の荷重はほぼ一定値に達する。この時の荷重は、船首側からの圧壊による座屈荷重とほぼ同等と判断できるとされている。

以上を踏まえ、F R P 製船舶の圧壊荷重を求めた上で、軸剛性を算出する。

船首部の標準型



圧壊荷重と船首の変形量の関係



圧壊荷重と圧壊量の関係

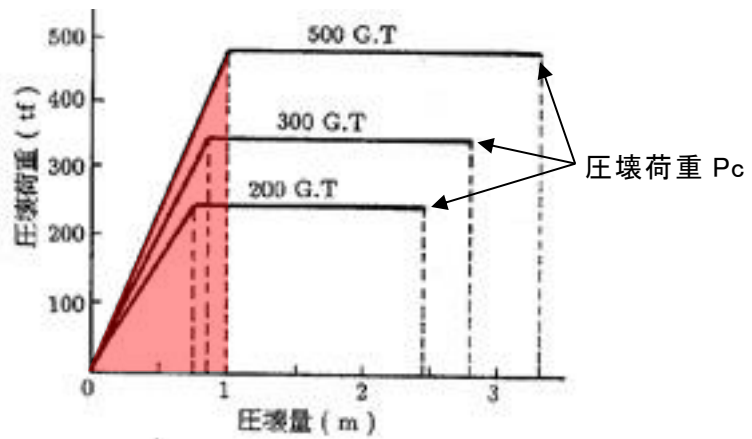


図 2-1 荷重と船首の変形量及び圧壊荷重と圧壊量  
 (「土木学会 (1994)」に一部加筆)



3. 土木学会(1994)による軸剛性の設定方法

「土木学会(1994)」では、船舶の圧壊荷重(船首強度)  $P_C$  について、図3-1に示す平板の座屈応力度の算定式から座屈強度  $\sigma_c$  を算出し、船首形状寸法等を乗じることで求められるとしている。「土木学会(1994)」では、大型の鋼製船舶を対象としているが、座屈強度  $\sigma_c$  の算定式は一般的な平板の座屈応力度の算定式であることから、ヤング率とポアソン比を適切に考慮することで、鋼製以外の船舶にも適用可能である。

また、「土木学会(1994)」によると、前述のとおり船舶の破壊が進み、船首傾斜部がすべて破壊した際に圧壊荷重  $P_C$  に達し、その後圧壊荷重  $P_C$  が一定値として作用することとなる。そのため、圧壊荷重  $P_C$  を船首傾斜部の長さ  $L_{sf}$  で除した値が船舶の軸剛性  $k_C$  となる。なお、この軸剛性  $k_C$  は、船首傾斜部(船首方向)を対象としている。

船舶の衝突荷重は、図2-1に示すとおり、圧壊荷重に到達後は一定値となることが想定されるが、安全側に圧壊荷重到達後も衝突荷重が線形で増加すると仮定して評価を行う。

なお、「基礎からわかるFRP(強化プラスチック協会編, 2016)」によると、「圧縮荷重が作用する場合には、圧縮強度を基準に構造設計するのではなく、座屈強度を基準に構造設計する必要がある。」とされていることから、FRP製船舶の圧壊荷重に座屈強度を用いることは妥当と判断できる。

以上を踏まえ、「土木学会(1994)」に記載されている圧壊荷重の算出方法を用いて、軸剛性を算出する。「土木学会(1994)」で記載されている船首強度(圧縮荷重)の計算例を図3-2に示す。

$$\sigma_c = k \frac{\pi^2 E}{12(1-\nu^2)} \left(\frac{t}{b}\right)^2$$

- $\sigma_c$  : 座屈強度 (tf/m<sup>2</sup>)
- $k$  : 座屈係数  $(b/a+a/b)^2$
- $a$  : 横肋骨心距 (mm)
- $b$  : 縦肋骨心距 (mm)
- $E$  : ヤング率 (tf/m<sup>2</sup>)
- $\nu$  : ポアソン比
- $t$  : 船側外板厚 (mm)

$$P_C = 2Dt(\cos\theta)\sigma_c$$

- $P_C$  : 圧壊荷重(船首強度) (kN)
- $D$  : 船の深さ (m)
- $\theta$  : 船首角度 (°)

$$k_C = \frac{P_C}{L_{sf}}$$

- $k_C$  : 軸剛性 (N/m)
- $L_{sf}$  : 船首傾斜部の長さ (m)

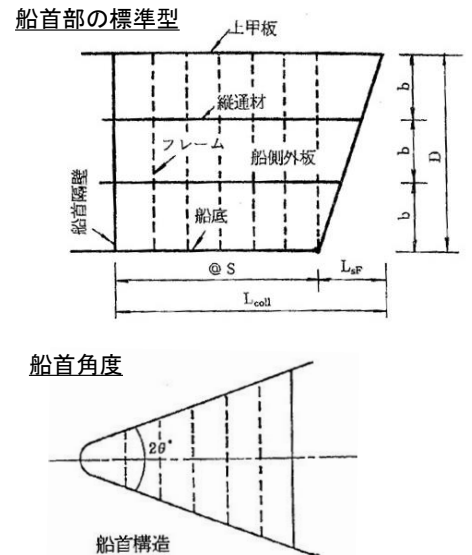


図3-1 「土木学会(1994)」を用いた軸剛性  $k_C$  の算定方法

(2) 船首強度の計算

船首強度は船首の座屈強度から求める。船首部側板の座屈強度は、板厚や側板各辺長さなどの関係式として次式のように表わせる。

$$\sigma_c = k \frac{\pi^2 E}{12(1-\nu^2)} \left(\frac{t}{b}\right)^2 \leq \sigma_y \quad (3.2)$$

船首の形状寸法など諸値を乗じると、船首強度すなわち圧壊荷重は次式で表わせる。

$$P_c = 2 D t \cos\theta \sigma_c \quad (3.3)$$

ここで式の記号は以下のとおりである。

- $k$  : 座屈係数 =  $\left(\frac{b}{a} + \frac{a}{b}\right)^2$
- $E$  : ヤング率 =  $2.1 \times 10^7$  tf/m<sup>2</sup>
- $\nu$  : ポアソン比 = 0.3
- $\sigma_y$  : 鋼材の降伏点応力 2,400 kgf/cm<sup>2</sup>

上2式をもとに、船首部側板の座屈強度を算出する。200 G.T, 300 G.T および 500 G.T の船舶の船首部諸元を表3.2のように設定する。

ここで横肋骨心距  $a$  は、

$$a = 450 + 2 L \quad (3.4a)$$

縦肋骨心距  $b$  は、

$$b = 550 + 2 L \quad (3.4b)$$

また、図3.5に示す船首角度を  $2\theta = 35^\circ$ 、船首傾斜部の長さを  $L_{sf} = 0.25D$  とする。船首強度の計算結果を表3.3に示す。

表 3.2 船首部諸元

ゲート	G.T	L (m)	L <sub>coll</sub> (m)	D (m)	a (mm)	b (mm)	L <sub>sf</sub> (m)
A	200	36.84	3.68	2.95	520	620	0.74
B	300	42.17	4.22	3.37	530	630	0.84
C	500	50.00	5.00	4.40	550	650	1.00

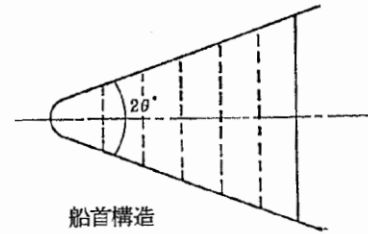


図 3.5 船首角度

表 3.3 船首圧壊強度

L(m)	a(mm)	b(mm)	t(mm)	k	$\sigma_{cr}$ (kgf/cm <sup>2</sup> )	D(m)	$P_c$ (tf)
36.84	520	620	6	4.08	725	2.95	245
42.17	530	630	6.5	4.12	832	3.37	348
50.00	550	650	7	4.12	907	4.00	484

表 3.1 船首部の標準寸法値

構造寸法	記号	標準寸法	単位
船の深さ	$D$	$0.08 L$	m
船側外板厚	$t$	$0.82\sqrt{L} + 2.5$	mm
フレーム間隔	$S$	610	mm
船首隔壁位置	$L_{coll}$	$0.1 L$	m
縦通材間隔	$b$	$3S$	mm
船首部傾斜幅	$L_{sf}$	$0.25 D$	m
船首部先端角度	$2\theta$	35 ~ 70	度
船体幅	$B$	$L/10 + 3.81$	m

図 3-2 「土木学会 (1994)」で示されている計算例  
(「土木学会 (1994)」より引用)

また、「甲斐田・木原（2017）」\*<sup>1</sup>では、既往の文献である「有田（1988）」\*<sup>2</sup>を整理し、大型の鋼製船舶（総トン数 400～4000 トン）の船首方向に対する軸剛性が記載されている。そこで、これらの大型の鋼製船舶に対して、「土木学会（1994）」による設定方法を基に軸剛性を算出し、「甲斐田・木原（2017）」に記載されている軸剛性との比較結果を表 3-1 に示す。

注記\*1：甲斐田秀樹・木原直人（2017）：原子力発電所における津波漂流物の影響評価技術—現状調査とその適用に関する考察—，電力中央研究所報告 016010，2017.

\*2：有田喜久雄（1988）：船舶等の衝突強度に関する研究，船舶技術研究所報告，第 25 巻，第 1 号，1988，pp. 35-125.

比較結果として、「土木学会（1994）」の方法により算出した軸剛性と「甲斐田・木原（2017）」に記載されている軸剛性は、おおむね同程度となることを確認した。また、「土木学会（1994）」の方法により算出した軸剛性の方が、「甲斐田・木原（2017）」の記載値より大きい傾向となることを確認した。

表 3-1 軸剛性の比較結果（「甲斐田・木原（2017）」記載値及び「土木学会（1994）」算出値）

項目	記号	算定式	単位	500G. I.	1000G. I.	2000G. I.	4000G. I.
船体構造	総トン数	—	トン	500	1000	2000	4000
	船舶長さ	—	m	50.0	63.0	80.0	100.0
	船舶深さ	= 0.08 × L	m	4.00	5.04	6.40	8.00
	船側外板厚	= 0.82√L + 2.5	mm	8.300	9.009	9.834	10.700
	縦肋骨心距	= 450 + 2L	mm	550	576	610	650
	横肋骨心距	= 550 + 2L	mm	650	676	710	750
	船首角度	文献記載の最大値と最小値の2ケース実施	°	70	70	70	70
	船首傾斜長さ	= 0.25 × D	m	1.00	1.26	1.60	2.00
	ヤング率 (曲げ弾性率)	—	tf/m <sup>2</sup>	2.10 × 10 <sup>7</sup>	2.10 × 10 <sup>7</sup>	2.10 × 10 <sup>7</sup>	2.10 × 10 <sup>7</sup>
	ポアソン比	—	—	0.30	0.30	0.30	0.30
座屈強度	σ <sub>C</sub>	*1	tf/m <sup>2</sup>	12,728	13,832	14,903	15,771
圧縮荷重	P <sub>C</sub>	*2	kN	6,789	10,091	15,069	21,690
		*3	N/m	6.79 × 10 <sup>5</sup>	8.01 × 10 <sup>5</sup>	9.42 × 10 <sup>5</sup>	1.09 × 10 <sup>7</sup>
軸剛性(船首部)	k <sub>C</sub>	*3	N/m	5.10 × 10 <sup>5</sup>	6.40 × 10 <sup>5</sup>	8.20 × 10 <sup>5</sup>	1.10 × 10 <sup>7</sup>
		甲斐田・木原(2017)文献記載値					

\*1 
$$\sigma_C = k \frac{\pi^2 E}{12(1-\nu^2)} \left( \frac{t}{b} \right)^2$$

σ<sub>C</sub> : 座屈強度 (tf/m<sup>2</sup>)  
 k : 座屈係数 (b/a + a/b)<sup>2</sup>  
 a : 横肋骨心距 (mm)

\*2 
$$P_C = 2Dt(\cos\theta)\sigma_C$$

b : 縦肋骨心距 (mm)  
 E : ヤング率 (tf/m<sup>2</sup>)  
 D : 船の深さ (m)

\*3 
$$k_C = \frac{P_C}{L_{sf}}$$

t : 船側外板厚 (mm)  
 P<sub>C</sub> : 圧縮荷重 (船首強度) (kN)  
 L<sub>sf</sub> : 船首傾斜部の長さ (m)

θ : 船首角度 (°)  
 k<sub>C</sub> : 軸剛性 (N/m)  
 L<sub>sf</sub> : 船首傾斜部の長さ (m)

#### 4. 鋼製船舶を対象とした方法をFRP製船舶に用いることの妥当性

「土木学会（1994）」で示されている座屈強度 $\sigma_c$ の算定式は、一般的な平板の座屈応力の算定式であるため、ヤング率とポアソン比で適切に考慮することで、FRP製船舶に適用することが可能であると考えられるが、「土木学会（1994）」で検討対象としている船舶が鋼製船舶であることを踏まえ、FRP製船舶と鋼製船舶の形状、構造、材質及び損傷モードに関する類似（同等）性について確認を行った。

##### 4.1 船舶の形状に関する類似（同等）性

「小型漁船のインベントリ分析に関する研究－A:モデル船の建造・運航状況調査－（海上技術安全研究所報告第3巻第5号（平成15年）」（以下「海技研報告（平成15年）」という。）に、総トン数14トンのアルミ合金漁船とFRP製の船舶の図面が記載されている（図4-1及び図4-2）。

これらの図面から、FRP製漁船とアルミ合金漁船の寸法、外形及び断面はおおむね同形状であることを確認した。加えて、評価対象である総トン数19トンは、「海技研報告（平成15年）」に記載の総トン数14トンに対して、総トン数もおおむね同等であることから、FRP製船舶と鋼製船舶の形状は類似性を有すると判断できる。

表-2.1 アルミ合金漁船の主要目表

全長	21.66m
全幅	4.78m
型深さ	1.21m
登録長	17.60m
登録幅	4.38m
登録深さ	1.20m
測定長	19.20m
測定幅	3.90m
測定深さ	1.20m
計画総トン数	14トン
主機関	YANMAR 6LX-ET (定格出力) 650PS
定員	6人
用途	小型機船底びき網漁業
燃料油の種類	A重油
燃料油の消費量	160g/(ps・hr)
発電機動力	主機駆動



写真-2.1 アルミ合金漁船

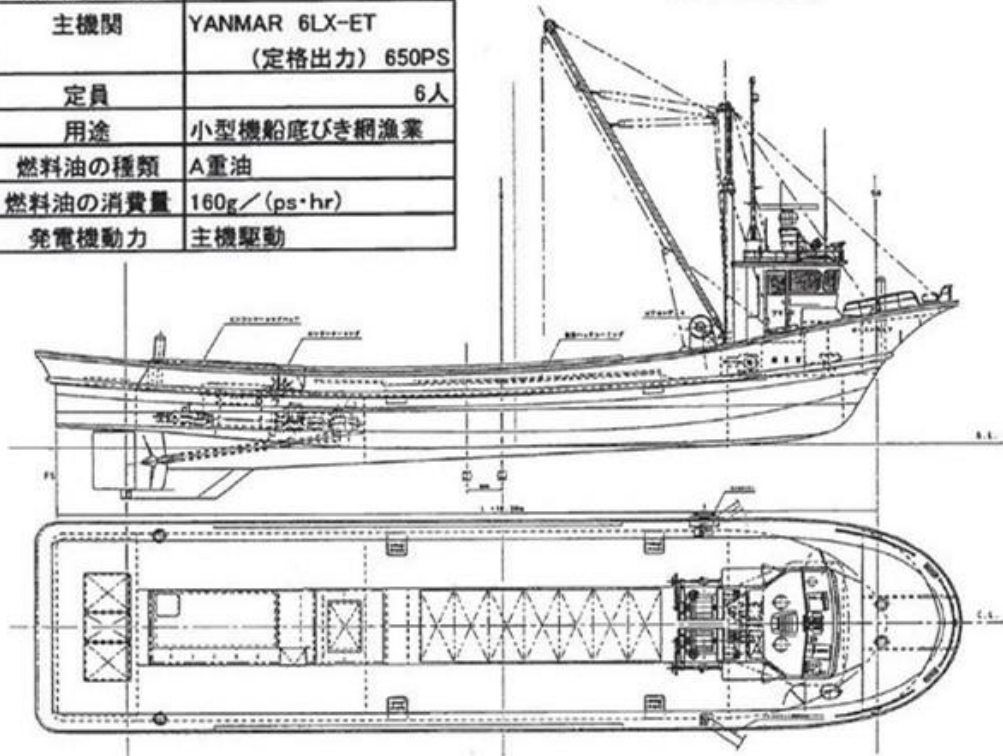


図-2.1 アルミ合金漁船の一般配置図



図-2.2 アルミ合金漁船の中央断面図

図 4-1 総トン数 14 トンのアルミ合金漁船（「海技研報告（平成 15 年）」より引用）

表-2.6 FRP漁船の主要目表

全長	21.66m
全幅	4.78m
型深さ(D)	1.21m
登録長	17.60m
登録幅	4.18m
登録深さ	1.38m
測定長	19.20m
測定幅	3.90m
型深さ(Dm)	1.20m
計画総トン数	14トン
主機関	YANMAR 6LAH-ST (定格出力)550PS
定員	5人
用途	小型機船底びき網漁場
燃料油の種類	A重油
燃料油の消費量	162g/(ps.hr)
発電機動力	主機駆動



写真-2.2 FRP漁船

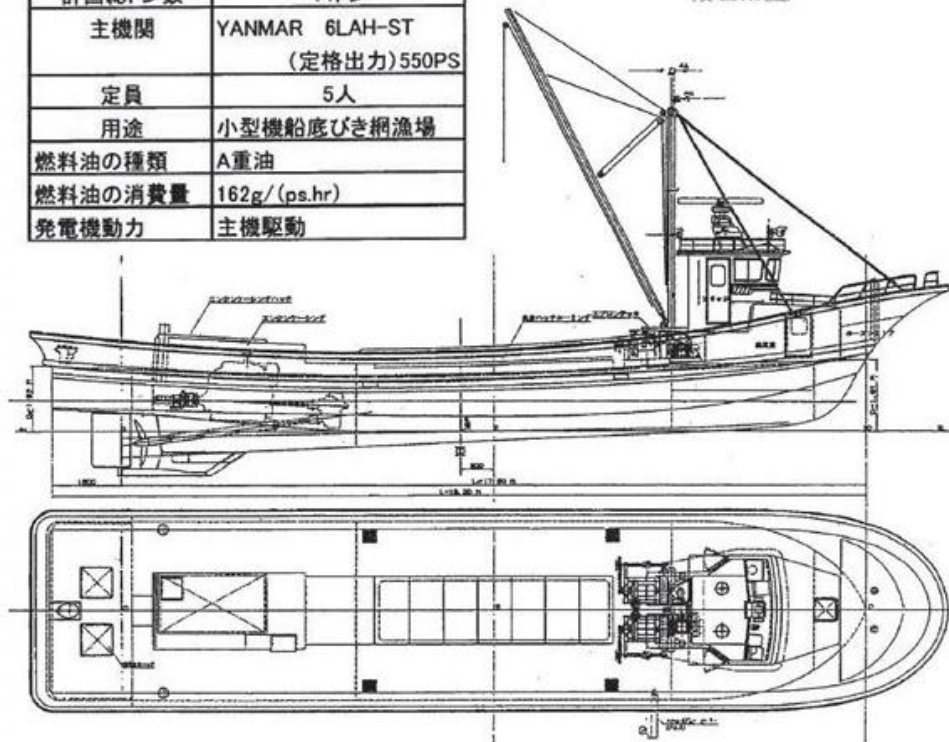


図-2.4 FRP漁船の一般配置図

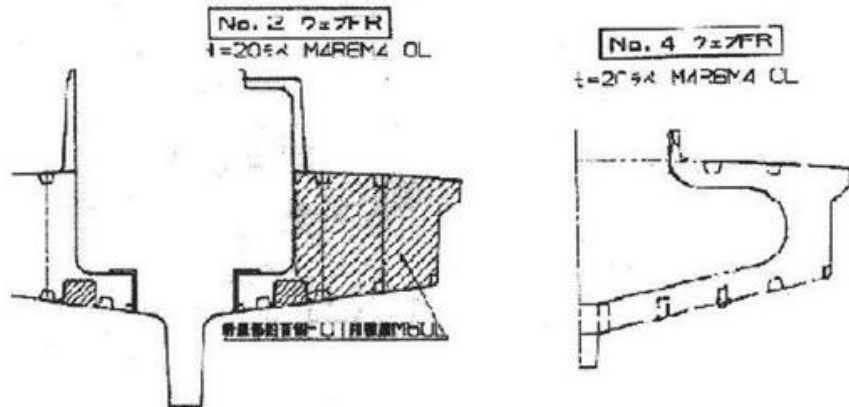


図-2.5 FRP漁船の横断面図

図 4-2 総トン数 14 トンのFRP漁船（「海技研報告（平成 15 年）」より引用）

#### 4.2 船舶の構造に関する類似（同等）性

座屈強度を算出する際に必要となる船側外板厚等について、FRP製船舶と鋼製船舶の算出方法を比較し、両者に類似性があることを確認した（表4-1）。

- ・「強化プラスチック船規則（日本海事協会，2018）」によると，中央部の船側外板厚は  $15S\sqrt{(d+0.026L)}$ （S:肋骨の心距，d:計画最大満載喫水，L:船の長さ）と記載されている。この算定式に関して「強化プラスチック船規則解説（日本海事協会会誌，1978）」では，「波浪中を航行する船が受ける外力は，船の大きさ，形状等によって異なるが，特別な場合を除き，船体の材質によって変わらないと考えられる。したがって船底や船側の波浪外力，水密隔壁や深水タンク隔壁に作用する外力は，すべて鋼船規則に定められている外力を用いた。」と記載があり，外板厚を算出するために用いる外圧（水頭）について「荷重を鋼船規則に合わせ，波浪変動圧を考慮に入れた（ $d+0.026L$ ）とした。」と記載されている。よって，FRP製船舶の船側外板厚の算定式は，鋼製船舶を基本としているため，両者は類似性を有する。
- ・縦強度，甲板，肋骨，船底等の主要構造について，「鋼船規則（日本海事協会）」及び「小型鋼製漁船構造基準（(社)漁船協会，昭和46年）」の鋼製船舶を基に「強化プラスチック船規則（日本海事協会，2018）」で規定されていることから，FRP製船舶と鋼製船舶の構造は類似性を有する。

#### 4.3 船舶の材質における力学特性の類似（同等）性

「土木学会（1994）」で検討対象としている船舶が鋼製船舶であることを踏まえ，各船舶の主要な構成材料である鋼材とFRP材の材質の力学特性について整理を行い，両者に類似性があることを確認した（表4-1）。

- ・船舶に用いられるFRP（Fiber Reinforced Plastics：繊維強化プラスチック）の主材料は，ガラス繊維基材と樹脂液（液状不飽和ポリエステル樹脂）である（「強化プラスチック船規則（日本海事協会，2018）」を参考）。
- ・「FRP成形入門講座（日本プラスチック加工技術協会）」によると，FRPの材料力学的特性について，「FRP材料はガラス繊維，マトリックスの種類，組成，形体によってその特性が広範囲に変化する。例えば，無方向性のランダムガラスマットを用いると，ほぼ等方性材料として扱うことができる。」と記載されている。また，船舶にはあらゆる方向からの波が外力として作用することから，異方性材料とならないようガラス繊維基材を組み合わせで成形される。
- ・「基礎からわかるFRP（強化プラスチック協会編，2016）」によると，「FRPは微視的には不均質材料であるが，巨視的には等方性または直交異方性の力学特性を持つ均質材料として扱うことができる。このような場合には，等方性または直交異方性



の座屈理論をそのまま利用できる。」としている（図4-3）。前述と同様に、船舶にはあらゆる方向からの波が外力として作用することから、異方性材料とならないようガラス繊維基材を組み合わせ成形されるため、等方性の力学特性を持つ鋼材とFRPは類似した力学特性を有する。

- ・「FRP成形入門講座（日本プラスチック加工技術協会）」によると、「FRP材料は金属材料と異なり、はっきりとした降伏点を示さず、破壊寸前まではほぼ弾性変形を示し、その応力-ひずみ曲線は図のようになり、弾性吸収エネルギーが非常に大きいことが特徴で、外力の吸収が金属材料に比較して大きいため、FRP材料で作られた構造物は与えられるショックが小さい。」ことが示されている（図4-4）。「強化プラスチック船規則解説（日本海事協会誌、1978）」及び「基礎からわかるFRP（強化プラスチック協会編、2016）」でも同様の特徴を有することが記載されている。これらのことから、FRPは破壊寸前までは鋼材の降伏強度以内と同様に弾性変形するという点で類似している。

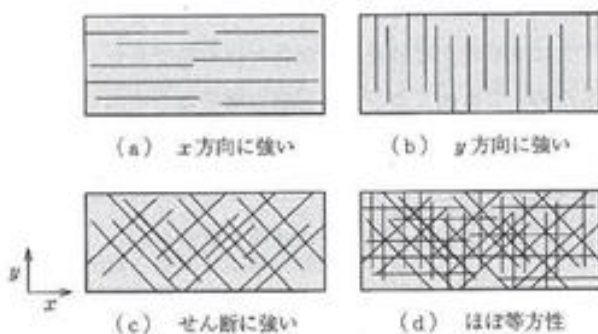


図4-3 FRPの材料異方性

（「基礎からわかるFRP（強化プラスチック協会編、2016）より引用」）

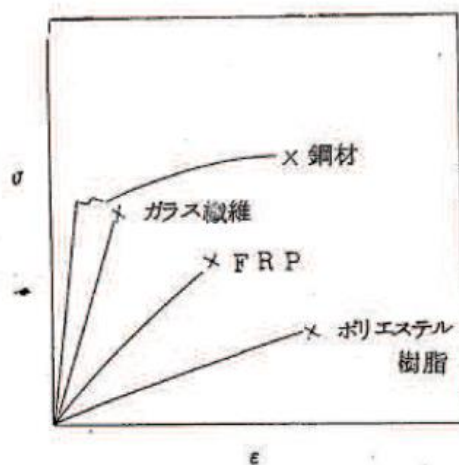


図4-4 FRPの応力-ひずみ関係

（「FRP成形入門講座（日本プラスチック加工技術協会）」より引用）

#### 4.4 船舶の損傷モードの類似（同等）性

「土木学会（1994）」で検討対象としている船舶が鋼製船舶であることを踏まえ、それぞれの材料である鋼材とFRP材の損傷モードについて整理を行い、両者に類似性があることを確認した（表4-1）。

- ・「FRP構造設計便覧（強化プラスチック協会，1994）」によると、「FRP構造は薄肉シェルのことが多いが、もし外圧が作用して面内に発生する圧縮応力が大きくなると、構造は不安定となり、いわゆる座屈現象をおこして大変形を生じ、破損する恐れがあり、座屈限界応力が問題となる。また構造物の固有振動数が、外力からの加振振動数に近い場合には、いわゆる共振現象をおこし、機能を阻害したり、過大振幅になって材料が疲労破壊する恐れがあり、固有振動数が問題となる。」と記載されており、主に座屈と共振による損傷モードが考えられるが、評価対象事象は衝突であるため、座屈による損傷モードが想定される。これは、鋼製の圧縮材と同様の損傷モードである。
- ・評価対象としている小型船舶の構造は半円筒形のような構造で、船底と船側が主に竜骨と隔壁で構造が区切られており、さらに縦断及び横断方向に肋骨が配置されている。そのため、FRP製船舶と鋼製船舶は、それぞれ構成している部位の材質は異なるものの、どちらも主として薄板を組み合わせた構造である。
- ・船舶は10.0m/sと速い速度で被衝突物に衝突するため、非常に大きな力が一方向（圧縮方向）に作用するため、FRP製船舶も鋼製船舶も薄板構造であり、圧縮系の座屈を引き起こしやすいという点で類似性を有する。
- ・なお、FRP材は、局所的にトランスバースクラックや層間はく離等の損傷モードが考えられるが、衝突速度が10.0m/sと速い速度であり、船舶の重量が57tであるため、このような局所的かつ初期的な損傷モードは支配的とはならない。また、上述のとおり、船舶に一方向から極端に大きな力が極めて短い時間で作用するため、圧縮座屈が支配的となると考えられる。

#### 4.5 鋼製船舶を対象とした方法をFRP製船舶に用いることの妥当性

前述の整理結果を表4-1に示す。FRP製船舶と鋼製船舶は形状、構造、材質に関して類似（同等）性を有することから、FRP製船舶の圧壊荷重算出にあたり「土木学会（1994）」の方法を用いることは妥当であると判断した。

表4-1 FRP製船舶と鋼製船舶の類似（同等）性に関する整理

項目	引用文献	確認内容	類似性 (同等)
全体形状	・海技研報告 (平成15年)	文献に示されているFRP漁船とアルミ合金漁船の寸法、外形及び断面がほぼ同じであることを確認。	○
船側外板厚	・強化プラスチック船規則 (日本海事協会, 2018) ・強化プラスチック船規則解説 (日本海事協会会誌, 1978)	FRP製船舶と鋼製船舶に作用する外力が同じであり、FRP製船舶の船側外板厚算定式が鋼製船舶を基にしていることを確認。	○
その他の主要構造	・強化プラスチック船規則 (日本海事協会, 2018) ・強化プラスチック船規則解説 (日本海事協会, 1978) ・鋼船規則(日本海事協会) ・小型鋼製漁船構造基準 (社)漁船協会, 昭和46年)	FRP製船舶の縦強度、甲板、肋骨、船底等の主要構造が鋼製船舶の構造を参考としていることや、同様の考えを採用していることを確認。	○
材質の力学特性	・強化プラスチック船規則 (日本海事協会, 2018) ・FRP成形入門講座 (日本プラスチック加工技術協会) ・強化プラスチック船規則解説 (日本海事協会, 1978) ・基礎からわかるFRP (強化プラスチック協会編, 2016)	FRP製船舶の材料であるFRPは、等方性又は直交異方性の力学的特性を持ち、鋼製船舶の材料である鋼材と同様に均質材料であることを確認。また、FRPは破壊直前まで鋼材(降伏強度以内)と同様に弾性変形することを確認。	○
損傷モード	・FRP構造設計便覧 (強化プラスチック協会, 1994)	FRP製船舶と鋼製船舶は、どちらも薄板を組み合わせた構造であるため、圧縮方向の力が作用した場合に座屈しやすいことを確認。	○

5. FRP製船舶の構造及び材料特性に係る条件の設定

FRP製船舶の座屈強度の算出に用いる，船舶の船体構造条件の設定結果を表5-1に，FRPの材料特性の設定結果として，FRPのヤング率（曲げ弾性）の設定結果を表5-2に，ポアソン比の設定結果を表5-3に示す。なお，材料特性の設定に当たっては，文献における適用性を考慮して，FEMA（2012）による衝突荷重が大きくなる安全側の設定値を採用する。

表5-1 船舶の船体構造条件の設定

項目	記号	単位	値	引用文献等
船舶長さ	L	m	19.40	対象船舶の船舶検査資料記載の登録長さ
船舶深さ	D	m	1.85	対象船舶の船舶検査資料記載の登録深さ
計画最大満載喫水	d	m	2.20	津波漂流物対策施設設計ガイドライン(平成26年3月)の総トン数(G.T.)20トン漁船の喫水の最大値
船側外板厚* (船首部)	t	mm	10.48	強化プラスチック船規則(日本海事協会, 2018)の船首部の外板厚 $t = 15 \times s \times (d + 0.026 \times L)^{0.5} \times 0.85$ s: 肋骨の心距 = 0.5m d: 計画最大満載喫水 = 2.20m L: 船舶長さ = 19.40m
肋骨心距	s	mm	500	強化プラスチック船規則(日本海事協会, 2018)の肋骨の心距(=縦肋骨心距(a)=横肋骨心距(b))
船首角度	$\theta$	°	45	対象船舶の計測結果
船首傾斜部の長さ	L <sub>sf</sub>	m	3.20	対象船舶の計測結果

注記\*：船側外板厚は「土木学会（1994）」においても算定方法が記載されているが，FRP製船舶であるため「強化プラスチック船規則（2018）」を採用する。

表 5-2 FRP のヤング率（曲げ弾性）の設定

項目	引用文献	適用性	引用文献値	評価	採用値【採用理由】
ヤング率 (曲げ弾性) 【単位:tf/m <sup>2</sup> 】	「強化プラスチック船規則(日本海事協会, 2018年)」	本規則は、「長さが35m未満の普通の形状のFRP船(油タンカーを除く。 )で、普通の主要寸法比を有するものに適用する。」とされており、船体構成部材であるガラス繊維基材のマット及びクロスの曲げ弾性係数を示したものであるため適用可能と判断した。	0.70 ×10 <sup>6</sup>	○	1.22×10 <sup>6</sup>  【ヤング率(曲げ弾性)の増加に伴い船体衝突荷重も増加するため最大値を採用】
	「強化プラスチック船規則検査要領(日本海事協会, 2018年)」	本規則は「強化プラスチック船規則」に対する検査要領であり、船体材料を構成するガラス繊維基材のマットにおける標準状態の曲げ弾性係数を示したものであるため、適用可能と判断した。	0.65 ×10 <sup>6</sup>	○	
		船体材料を構成するガラス繊維基材のマットにおける湿润状態の曲げ弾性係数を示したものであるため、適用可能と判断した。	0.59 ×10 <sup>6</sup>	○	
		船体材料を構成するガラス繊維基材のクロスにおける標準状態の曲げ弾性係数を示したものであるため、適用可能と判断した。	1.20 ×10 <sup>6</sup>	○	
		船体材料を構成するガラス繊維基材のクロスにおける湿润状態の曲げ弾性係数を示したものであるため、適用可能と判断した。	0.96 ×10 <sup>6</sup>	○	
	「漁港・漁場の施設の設計参考図書(水産庁, 2015年)」	本図書は、「漁港漁場整備法」に基づき「漁港・漁場の施設の設計において参考となる技術的な知見を記載したものである。」とされており、ハンドレイアップ成形法による船体材料を構成するガラス繊維基材のマットにおける曲げ弾性率を示したものであるため、適用可能と判断した。	0.71 ~0.92 ×10 <sup>6</sup>	○	
		ハンドレイアップ成形法による船体材料を構成するガラス繊維基材のマット及びクロス積層品における曲げ弾性率を示したものであるため、適用可能と判断した。	0.92 ~1.22 ×10 <sup>6</sup>	○	
	「船舶海洋工学シリーズ⑥ 船体構造構造編(藤久保昌彦・吉川孝男・深沢塔一・大沢直樹・鈴木英之, 2012年)」	本文献は、船体構造が詳細に示されており、FRPの小型船舶の典型例として、FRPのヤング率が記載されていることから、適用可能と判断した。	1.09 ×10 <sup>6</sup>	○	
	「非金属材料データブックプラスチック・FRP・ゴム・接着剤・塗料・木材及び木質材料・セラミックス[改訂2版](日本規格協会, 1985年)」	本文献は、非金属材料の物性値を幅広く掲載されており、漁船の成形法であるハンドレイアップ成形法によるマットの曲げ弾性率を示したものであるため、適用可能と判断した。	1.05 ~1.20 ×10 <sup>6</sup>	○	
		ハンドレイアップ成形法によるクロスの曲げ弾性率を示したものであるため、適用可能と判断した。	1.09 ~1.14 ×10 <sup>6</sup>	○	

表 5-3 ポアソン比の設定

項目	引用文献	適用性	引用文献値	評価	採用値【採用理由】
ポアソン比	「非金属材料データブックプラスチック・FRP・ゴム・接着剤・塗料・木材及び木質材料・セラミックス[改訂2版](日本規格協会, 1985年)」	本文献は, 非金属材料の物性値を幅広く掲載しており, 漁船の成形法であるハンドレイアップ成形法によるマットのポアソン比を示したものであるため, 適用可能と判断した。	0.320~0.358	○	0.358  【ポアソン比の増加に伴い船体衝突荷重も増加するため最大値を採用】
	「3相森・田中平均化手法のハイブリッドFRP梁への応用(土木学会, 2014)」	本文献は, I型断面を有するFRP梁構造に対する, ガラス繊維基材としたFRPのポアソン比が示されているが, 船舶とは使用目的が異なるため, 適用不可と判断した。	0.1, 0.29, 0.308	×	

表 5-1~3にて設定した船舶条件を基に, 「土木学会 (1994)」に準じて圧縮荷重  $P_C$  を算定するとともに, FRP製の船舶の軸剛性 (船首方向) を設定した結果を表 5-4に示す。

表 5-4 船舶の軸剛性の設定結果

項目	記号	単位	値	
船体構造	船舶長さ	L	m	19.40
	船舶深さ	D	m	1.85
	船側外板厚 (船首部)	t	mm	10.48
	肋骨心距	$s$ (=a,b)	mm	500
	船首角度	$2\theta$	°	90
	船首傾斜部の長さ	$L_{sf}$	m	3.20
材料物性	ヤング率 (曲げ弾性率)	E	tf/m <sup>2</sup>	$1.22 \times 10^6$
	ポアソン比	$\nu$	-	0.358
座屈強度	$\sigma_C$	tf/m <sup>2</sup>	2,024	
圧縮荷重	$P_C$	kN	544.4	
軸剛性 (船首部)	$k_C$	N/m	$1.71 \times 10^5$	

$$\sigma_C = k \frac{\pi^2 E}{12(1-\nu^2)} \left(\frac{t}{b}\right)^2$$

$\sigma_C$  : 座屈強度 (tf/m<sup>2</sup>)  
 $k$  : 座屈係数  $(b/a+a/b)^2$   
 $a$  : 横肋骨心距 (mm)  
 $b$  : 縦肋骨心距 (mm)  
 $E$  : ヤング率 (tf/m<sup>2</sup>)  
 $\nu$  : ポアソン比  
 $t$  : 船側外板厚 (mm)

$$P_C = 2Dt(\cos\theta)\sigma_C$$

$P_C$  : 圧縮荷重 (船首強度) (kN)  
 $D$  : 船の深さ (m)  
 $\theta$  : 船首角度 (°)

$$k_C = \frac{P_C}{L_{sf}}$$

$k_C$  : 軸剛性 (N/m)  
 $L_{sf}$  : 船首傾斜部の長さ (m)

6. F E M A (2012) による荷重の算定

前章で設定した F R P 製の船舶の軸剛性 (船首部) を用いて, 漂流物による衝突荷重を「F E M A (2012)」に準じて算定した結果を表 6-1 に示す。なお, 衝突荷重は, 日本海東縁部に想定される地震による津波における衝突速度 10.0m/s について算定する。

【F E M A (2012) の式】

$$F_i = 1.3 u_{max} \sqrt{k_C m (1 + c)}$$

ここに,

- $F_i$  : 衝突力
- $u_{max}$  : 最大流速 (m/s)
- $k_C$  : 漂流物の有効軸剛性 (N/m)
- $m$  : 漂流物の質量 (kgf)
- $c$  : 付加質量係数

表 6-1 F E M A (2012) による衝突荷重の算定結果

項目	記号	単位	値
衝突速度	$u_{max}$	m/s	10.0
軸剛性 (船首部)	$k_C$	N/m	$1.71 \times 10^5$
漂流物の質量	$m$	kgf	57,000
付加質量係数	$c$	—	1
衝突荷重	$F_i$	N	1,815,000
		kN	1,815

上記の算定結果より, F R P 製の総トン数 19 トン船舶において, 「F E M A (2012)」による衝突荷重は, 衝突速度 10.0m/s で 1,815kN となる。なお, この「F E M A (2012)」による衝突荷重は, 船舶の総質量に対する船首方向からの衝突を対象としているため, 船幅が荷重の作用幅となると考えられる。

建築物荷重指針・同解説（2015）を参考にした静的設計荷重の算定例

1. 建築物荷重指針・同解説（2015）で示されている三角波の例

建築物荷重指針・同解説（2015）によれば，衝突荷重の算定方針として，「衝突実験データが得られている場合は，その衝突荷重の時刻歴の最大値を静的設計荷重として与える。衝突実験データが得られていない場合は，衝突シミュレーション解析またはエネルギー論的手法により衝突荷重の時刻歴を求め，力積を等しくした三角波として近似し，その三角波の最大値を静的設計荷重として与える。」とされており，衝突シミュレーション解析の時刻歴から三角波を設定している例を図 1 に示す。

また，建築物荷重指針・同解説（2015）によれば，「衝突時の運動エネルギーがすべて衝突体の変形による内部エネルギーとして吸収されるハードインパクトを仮定した。ハードインパクトは，一般に安全側の結果を与える。」とされており，本検討で実施した衝突解析も被衝突体を剛壁に設定しており，同様の仮定となっている。

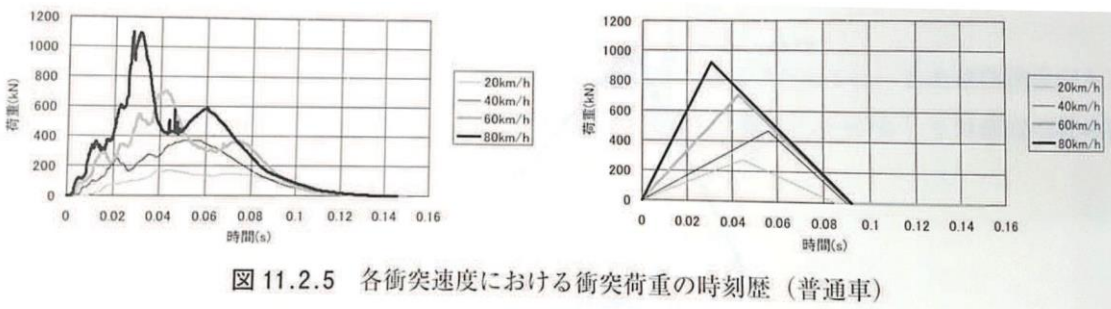


図 11.2.5 各衝突速度における衝突荷重の時刻歴（普通車）

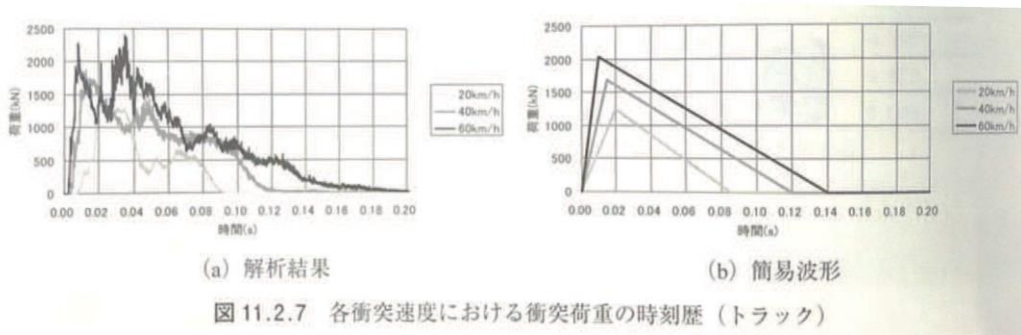


図 11.2.7 各衝突速度における衝突荷重の時刻歴（トラック）

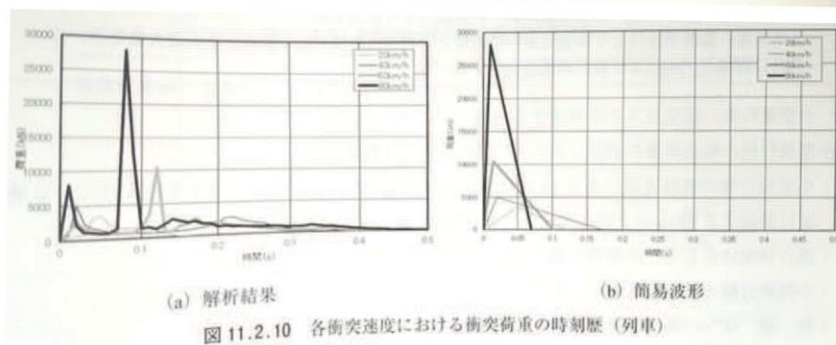


図 11.2.10 各衝突速度における衝突荷重の時刻歴（列車）

図 1 建築物荷重指針・同解説（2015）で示されている三角波の例



## 2. 衝突解析結果の三角波 (衝突速度：10.0m/s)

衝突解析で得られた衝突荷重の時刻歴 (図 2) から力積を等しくした三角波を近似し、その三角波の最大荷重を算出した (図 3 及び表 1)。具体的には三角波の最大荷重時刻は解析で得られた瞬間最大荷重発生時刻と同時刻とし、三角波の底辺となる作用時間も解析で得られた時間とし、三角波の最大荷重を算出した。なお、斜め船首及び斜め船尾からの衝突時は、「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」に示す衝突状況によると、まず初めに船首又は船尾が衝突した後、船体が回転して 2 回目の船体衝突が生じることが確認できるが、安全側に 2 回目衝突の力積については初めの衝突の荷重作用時間内に発生していることとし、一つの三角波として算出する。

三角波の最大荷重はケース③ (真横衝突) の 1,728kN であり、全てのケースで衝突解析の瞬間最大荷重よりも小さくなることを確認した。

以上より、衝突荷重として、衝突解析の時刻歴の瞬間最大荷重を用いて静的に評価することは、安全側の荷重評価となることを確認した。

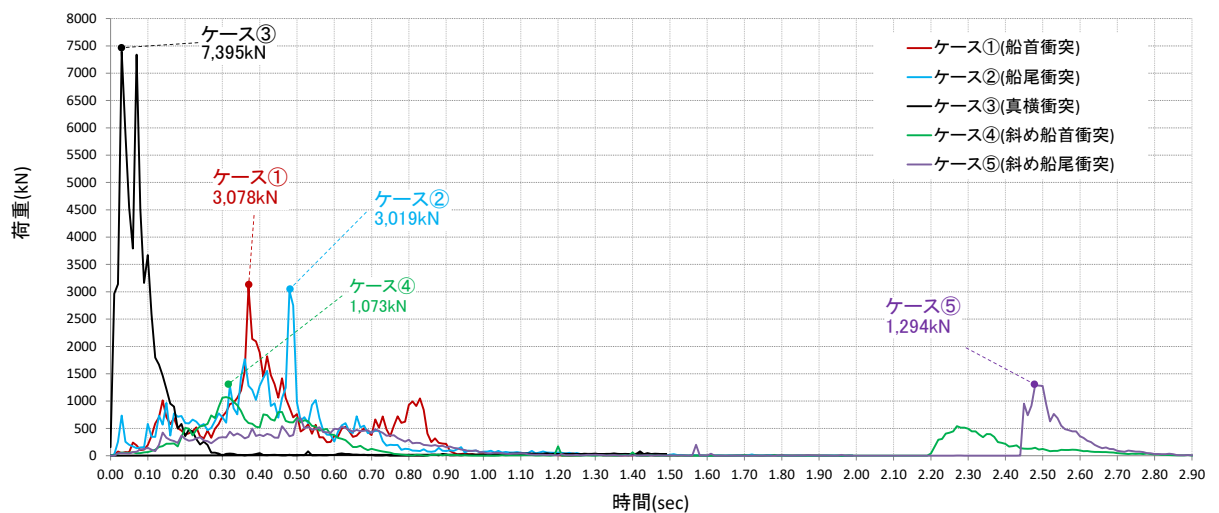


図 2 衝突速度 10.0m/s における衝突解析結果 (時刻歴)

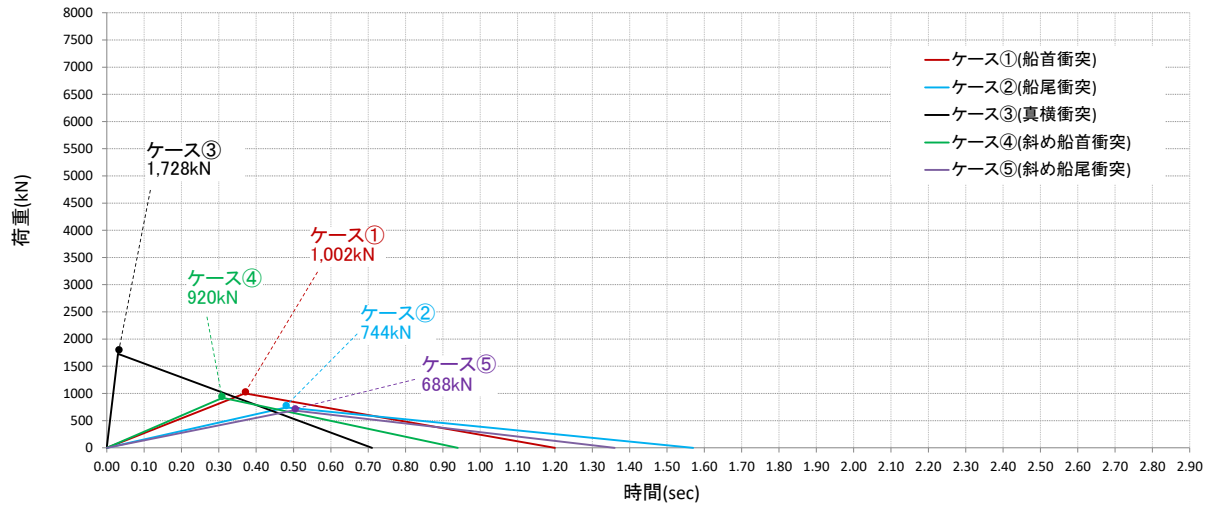


図 3 衝突速度 10.0m/s における衝突解析結果を三角波で近似

表 1 衝突速度 10.0m/s における三角波の最大荷重

ケース	衝突形態	衝突解析				三角波の最大荷重 (kN)
		力積 (kN・s)	瞬間最大荷重(kN)	瞬間最大荷重の発生時刻 (s)	衝突荷重の作用時間 (s)	
①	船首衝突	601	3,078	0.37	1.20	1,002
②	船尾衝突	584	3,019	0.48	1.57	744
③	真横衝突	613	7,395	0.03	0.71	1,728
④	斜め船首衝突	432	1,073	0.31	0.94 (2.85) *	920
⑤	斜め船尾衝突	468	1,294	2.48	1.36 (2.90) *	688

注記\* : ( ) 内の値は 2 回目衝突を考慮した場合における衝突荷重の作用時間

3. 衝突解析の三角波 (衝突速度 : 6.0m/s)

追而

## FRP製船舶の機関部における衝突影響の確認

## 1. 概要

「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」では、図1-1のとおり総トン数19トンのFRP製船舶の衝突解析において船体の破壊は機関部まで到達せず、被衝突物（剛壁）に機関部が衝突しないことを確認している。船体破壊の進行状況について、衝突解析においては船体のFRPの材料特性で設定している破壊ひずみの影響が大きいと考えられる。

本資料では、機関部衝突の影響確認としてFRPの構成則を変更した衝突解析を行い、被衝突物への機関部衝突の有無を確認する。その結果、機関部の衝突が確認された場合は、機関部の衝突荷重を算定したうえで、機関部衝突発生時における船体の衝突荷重を加え、設計用衝突荷重への影響確認を行う。

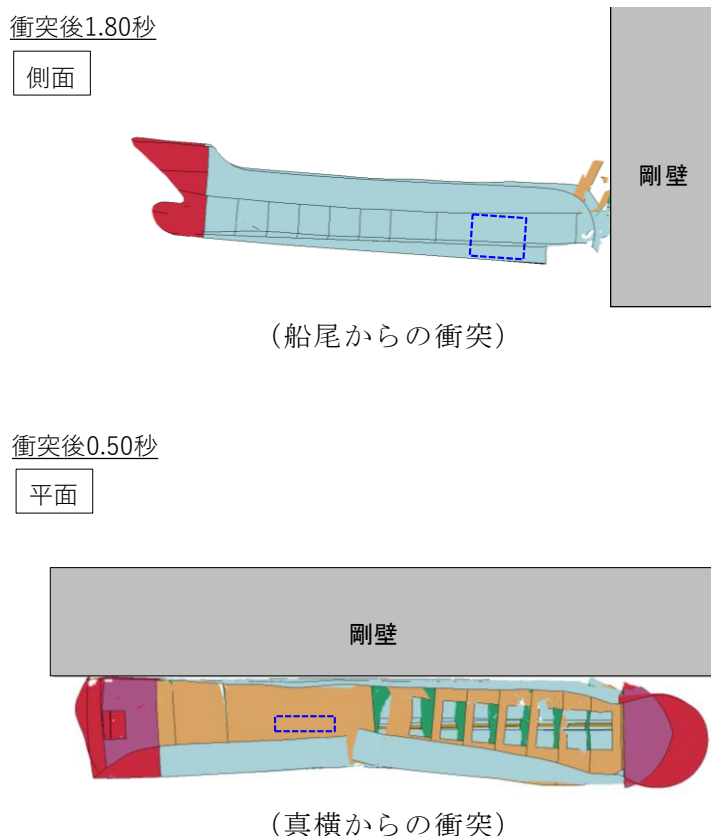


図1-1 総トン数19トンのFRP製船舶の衝突状況  
（「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」より抜粋）

## 2. FRP製船舶の機関部衝突の影響確認

### (1) 機関部衝突影響確認の概要

FRP製船舶の機関部衝突の影響確認において、機関部の構造や板厚等の情報の取得が困難であるため、衝突解析に用いる3次元FEMモデルに考慮せず、剛壁に対する機関部の設置範囲の衝突有無を確認する。

また、衝突解析における解析条件は、「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」における解析条件から、FRPの構成則を表2-1のとおり変更して衝突解析を行う。機関部の衝突が確認された場合は、衝突解析による機関部衝突時の衝突速度を抽出し、機関部の衝突荷重を既往の衝突荷重算定式を用いて算出する。

また、機関部衝突時は、船体の衝突荷重の同時作用も考慮するため、機関部の衝突発生時刻における船体の衝突荷重と既往の算定式により算出した機関部の衝突荷重を合算した衝突荷重を確認する。

本検討におけるFRPの構成則を表2-1に示す。また、その他の解析条件を表2-2に示す。

表2-1 機関部衝突の影響検討におけるFRPの構成則

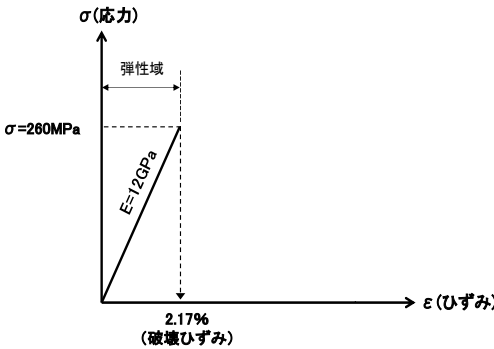
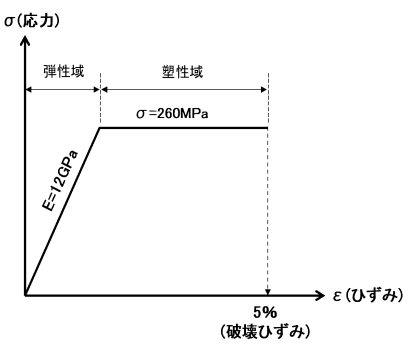
	機関部衝突の影響確認における 総トン数19トン船舶の FRPの構成則	「4.5.6 漂流物による衝突荷重の 算定」における総トン数19トン船 舶のFRPの構成則
FRPの 構成則	<p>破壊ひずみが小さくなると船体破壊の進行が早くなるため、安全側に塑性域を考慮しない弾性材料とし、曲げ強度に相当するひずみ到達時にシェル要素は削除する設定とする。</p> 	<p>破壊ひずみが大きくなると船体破壊の進行が遅くなるため、曲げ強度に達するまで弾性挙動とし、その後は文献を踏まえ保守的に設定した破壊ひずみ到達時にシェル要素は削除する設定とした。</p> 

表 2-2 機関部衝突の影響確認におけるFRPの材料特性の設定

項目	単位	採用値*
ヤング率 (曲げ弾性)	GPa	12
ポアソン比	—	0.358
曲げ強度	MPa	260
単位体積重量	t/m <sup>3</sup>	1.6

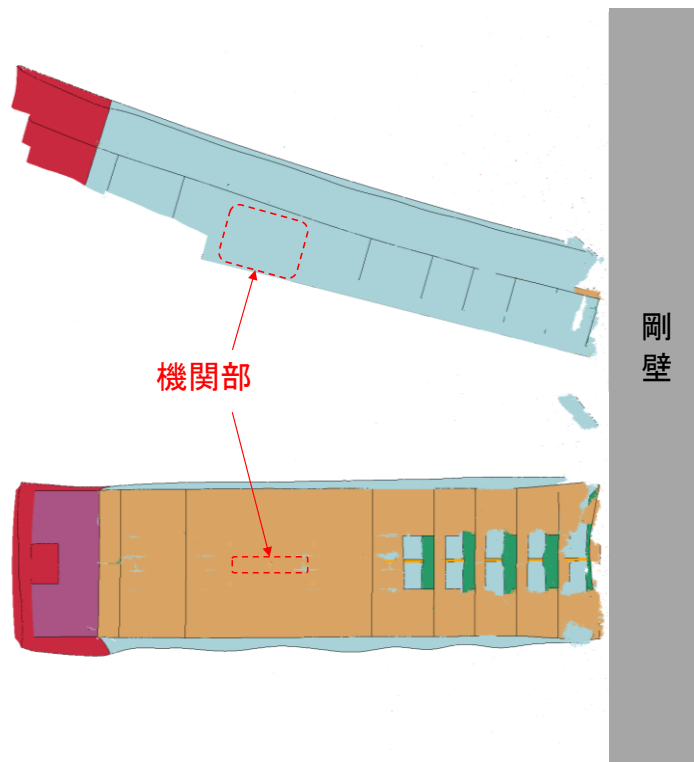
注記\* : 「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」における材料特性と同様

## (2) 衝突解析による機関部衝突の確認結果

衝突解析結果より，機関部が衝突する可能性のある衝突形態において，機関部の衝突有無を確認する。機関部衝突が発生する場合，機関部衝突の衝突荷重を算定するため，当該時刻の衝突速度を確認する。

衝突速度 10.0m/s においてケース①（船首衝突），ケース②（船尾衝突），ケース③（真横衝突），ケース④（斜め船首衝突）及びケース⑤（斜め船尾衝突）の 5 ケースの衝突解析による衝突状況を図 2-1 に示す。衝突状況より，すべてのケースで機関部は剛壁に衝突しないが，機関部が剛壁に最も接近するケースは，ケース③（真横衝突）となった。機関部の衝突有無の確認結果を表 2-3 に示す。

ケース① 船首衝突 (衝突しない)



ケース② 船尾衝突 (衝突しない)

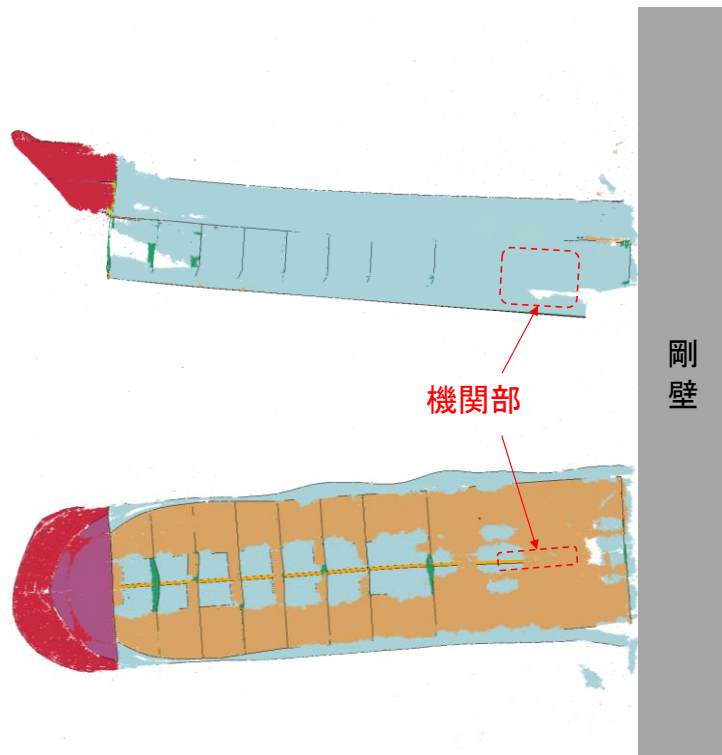
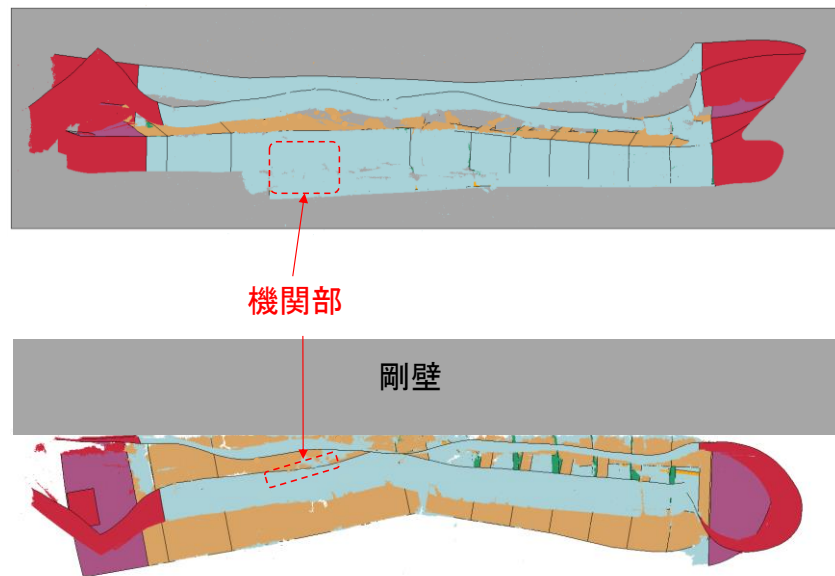


図 2-1 (1/3) 衝突解析による機関部の損傷状況



ケース③ 真横衝突（衝突しない：剛壁に最も接近する時刻0.40秒）



ケース④ 斜め船首衝突（衝突しない）

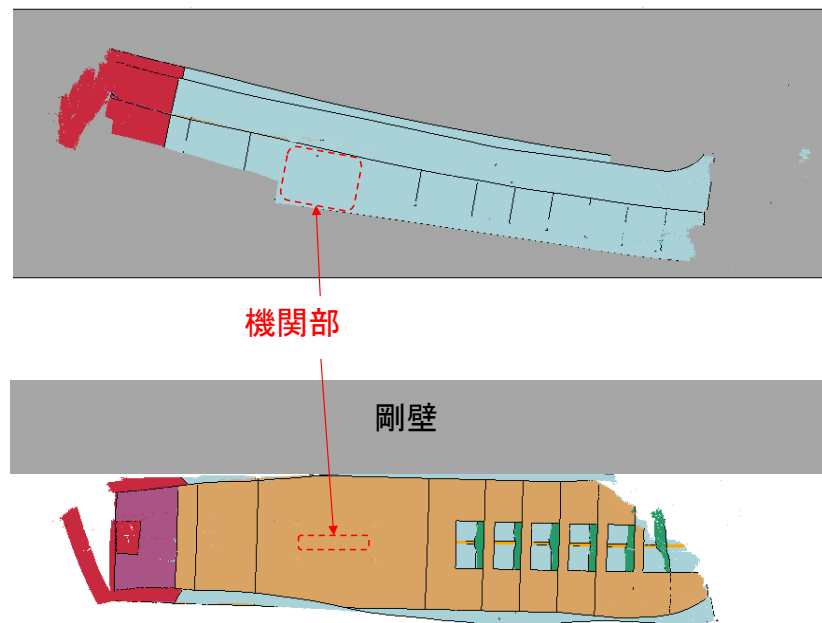


図 2-1 (2/3) 衝突解析による機関部の損傷状況

ケース⑤ 斜め船尾衝突（衝突しない）

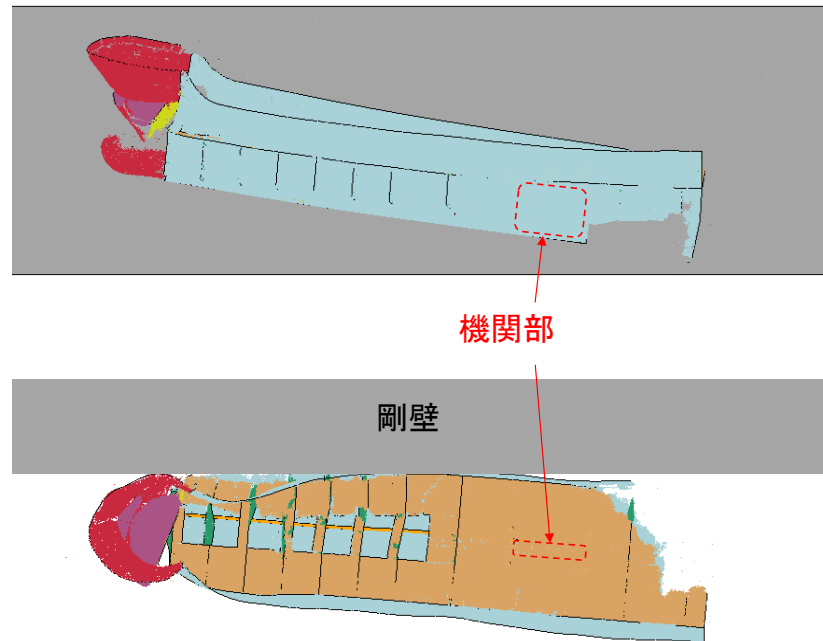


図 2-1 (3/3) 衝突解析による機関部の損傷状況

表 2-3 機関部の衝突する可能性の確認結果（衝突速度 10.0m/s）

ケース	衝突方向	機関部損傷の可能性有無
①	船首	無
②	船尾	無
③	真横	無 (剛壁に最も接近する)
④	斜め船首	無
⑤	斜め船尾	無

機関部が剛壁に最も接近するケース③（真横）を選定し、機関部が剛壁に衝突するものとして仮定し、機関部の衝突による影響検討を実施する。ケース③（真横衝突）における速度の時刻歴を図2-2に示す。図2-2より、ケース③（真横衝突）において機関部の衝突時刻を0.40秒と仮定した場合における、機関部の衝突速度は1.42m/sとなるため、安全側に機関部の衝突速度を2.0m/sとして、衝突荷重を算定する。

### ケース③ 真横衝突

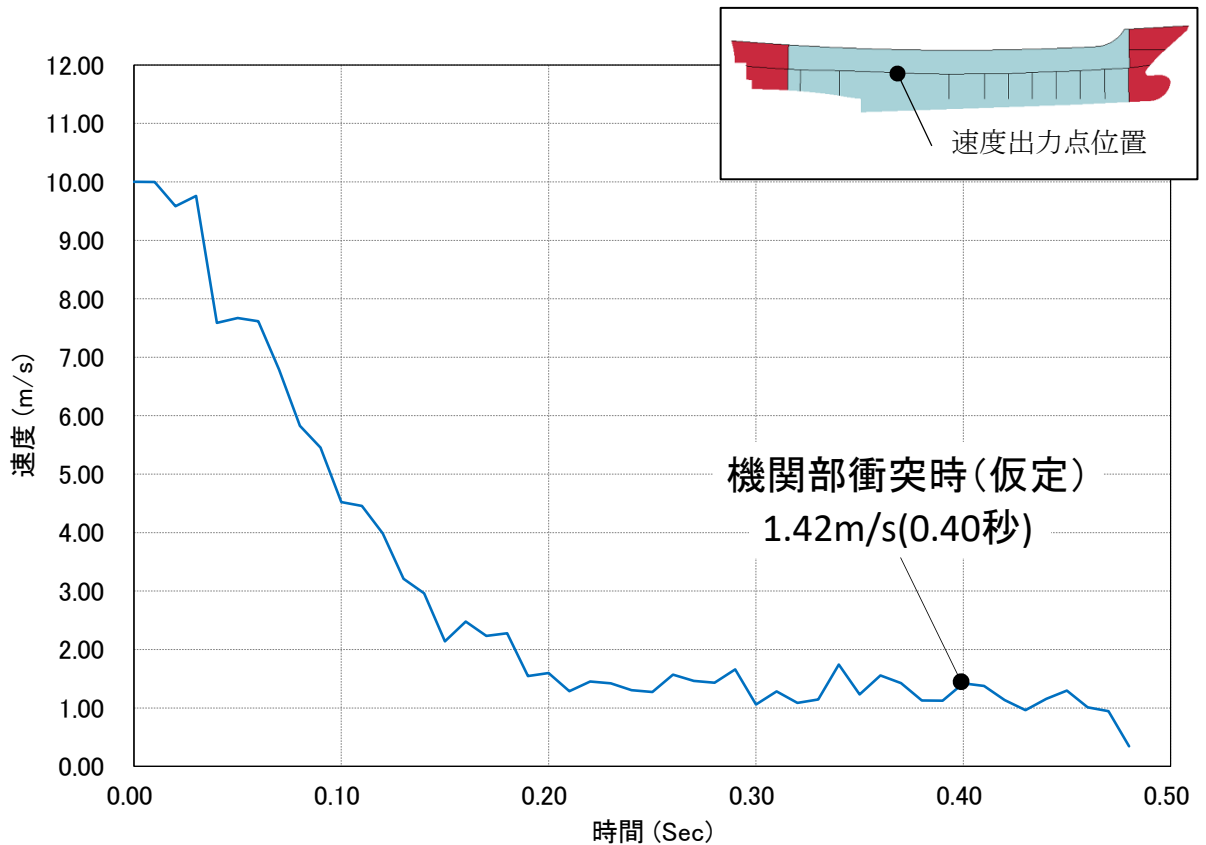


図 2-2 機関部衝突時の速度

### 3. 既往の算定式による機関部の衝突荷重の算定方法

機関部の衝突荷重の算定に当たっては、「道路橋示方書（2002）」及び「FEMA（2012）」を用いる。

「FEMA（2012）」による機関部の衝突荷重算定にあたり、機関部の軸剛性が衝突荷重の算定において重要なパラメータとなる。船舶の機関部が全て剛性の大きい鋼材で構成されていると仮定すると、以降の整理結果より機関部の衝突は、車両の衝突に置き換えることが可能であると判断し、船舶機関部の軸剛性として車両の軸剛性を用いて算出する。

- ・FRP製船舶（総トン数19トン）の主機関は4ストロークディーゼルであり、普通車のエンジンも同様に4ストローク機関が一般的であるため、自動車エンジンとFRP製船舶の機関部は同等である。
- ・車両のエンジンは、一般的に車体前方に固定されており、バンパービーム、クラッシュボックス、フロントサイドメンバー等（図3-1）に囲まれ、外部からの衝撃を受け難い構造となっている。一方、FRP製船舶（総トン数19トン）の機関部は、一般的に船殻に直接取り付けられており、車両のようにフロントサイドメンバーのような機関部を保護するような構造はないため、車両のエンジンは、FRP製船舶の機関部よりも剛性の高いもので囲まれている。

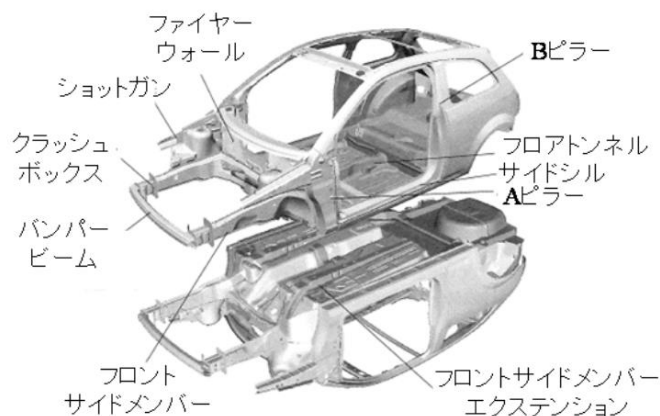


図3-1 車体構造（高島ほか（2015）\*）

注記\*：高島大輔・木原直人・宮川義範・甲斐田秀樹・柴山淳・池野正明（2015）：津波漂流物の衝突力推定における軸剛性モデル，土木学会論文集 B2（海岸工学），Vol. 71，No. 2，I\_1015-I\_1020，2015.

車両の軸剛性の設定における既往文献の整理結果を以下に示す。

【甲斐田・木原（2017）<sup>\*1</sup>】

甲斐田・木原（2017）では、高島ほか（2015）及び久保田・國分（1995）<sup>\*2</sup>の文献を基に、車両の車種ごとにおける軸剛性を以下のとおり整理されている。

・大型乗用車 :  $1.3 \times 10^6 \sim 2.8 \times 10^6$  N/m

（久保田・國分（1995）の試験結果から算定）

・セダン型乗用車 :  $9.0 \times 10^5 \sim 2.4 \times 10^6$  N/m

（久保田・國分（1995）の試験結果から算定）

・軽自動車 :  $6.3 \times 10^3 \sim 2.1 \times 10^6$  N/m

（高島ほか（2015）の実験結果）

【久保田・國分（1995）】

久保田・國分（1995）では、米国道路交通安全局（NHTSA）が車両の衝突特性を評価するために実施しているNCAP（New Car Assessment Program）の試験データを基に、各車種における荷重変形特性として、荷重と変形量の関係が整理されている。

注記\*1：甲斐田秀樹・木原直人（2017）：原子力発電所における津波漂流物の影響評価技術—現状調査とその適用に関する考察—，電力中央研究所報告 016010，2017.

\*2：久保田正美・國分善晴（1995）：前面形状別の車体エネルギー吸収特性，自動車研究，17-1，pp19-22，1995.

久保田・國分（1995）及びNCAPの試験データには、大型乗用車の規模について明確に記載されていないが、一般的にバス等の大型乗用車は、普通自動車の最大車両総重量約3.5トン（道路交通法施行規則）よりも重い。したがって、総トン数19トン船舶の機関部（重量4トン）の軸剛性は、重量が同等以上と想定される「甲斐田・木原（2017）」の大型乗用車の軸剛性（上限値 =  $2.8 \times 10^6$  N/m）を用いる。

#### 4. 機関部の衝突荷重の算定結果

機関部の衝突荷重を「道路橋示方書（2002）」及び「FEMA（2012）」により算定する。なお、衝突荷重の算定に用いる衝突速度は、図 2-2 の結果から安全側に 2.0m/s とする。なお、対象となる船舶に対する調査結果より、船舶（総トン数 19 トン）に搭載されているエンジンの最大重量は 4.0 t（型式：S6R2-MTK3L）であることを確認している。

以下に「道路橋示方書（2002）」及び「FEMA（2012）」の算定式を、表 4-1 に機関部の衝突荷重の算定結果を示す。「道路橋示方書（2002）」による衝突荷重は、「FEMA（2012）」による衝突荷重に包絡されることから、機関部の衝突荷重は「FEMA（2012）」により算定される 389kN を選定する。

【衝突荷重算定式：道路橋示方書（2002）】

$$P = 0.1Wv$$

ここに、

- P : 衝突力 (kN)
- W : 流送物の重量 (kN) = 39.3
- v : 表面流速 (m/s) = 衝突速度 = 2.0

【衝突荷重算定式：FEMA（2012）】

$$F_i = 1.3u_{max}\sqrt{k_c m(1+c)}$$

ここに、

- $F_i$  : 衝突力 (N)
- $u_{max}$  : 最大流速 (m/s) = 衝突速度 = 2.0
- $k_c$  : 漂流物の有効軸剛性 (N/m) =  $2.8 \times 10^6$
- m : 漂流物の質量 (kgf) = 4,000
- c : 付加質量係数 = 1

表 4-1 既往の算定式による機関部の衝突荷重

算定手法	道路橋示方書（2002）	FEMA（2012）
衝突物	機関部（エンジン）	機関部（エンジン）
衝突速度（m/s）	2.0	2.0
質量（tf）	4.0	4.0
衝突荷重（kN）	8.0	389

機関部衝突時には、船体の衝突荷重の同時作用についても考慮するため、ケース③（真横衝突）における船体の衝突荷重の時刻歴を図4-1、剛壁1m当たりの衝突荷重の時刻歴を図4-2に示す。

図4-1より、機関部が衝突すると仮定した時刻0.40秒における船体の衝突荷重の集計値は、198kNとなることを確認した。

図4-2より、機関部が衝突すると仮定した時刻0.40秒における剛壁1m当たりの最大衝突荷重は、剛壁⑭において28kNとなることを確認した。

機関部衝突と船体衝突の同時作用を考慮するに当たり、機関部は船体に比べて十分小さいことから、安全側に船体の衝突荷重として剛壁1m当たりの衝突荷重のうち最大となる28kNを機関部の衝突荷重と合算する。

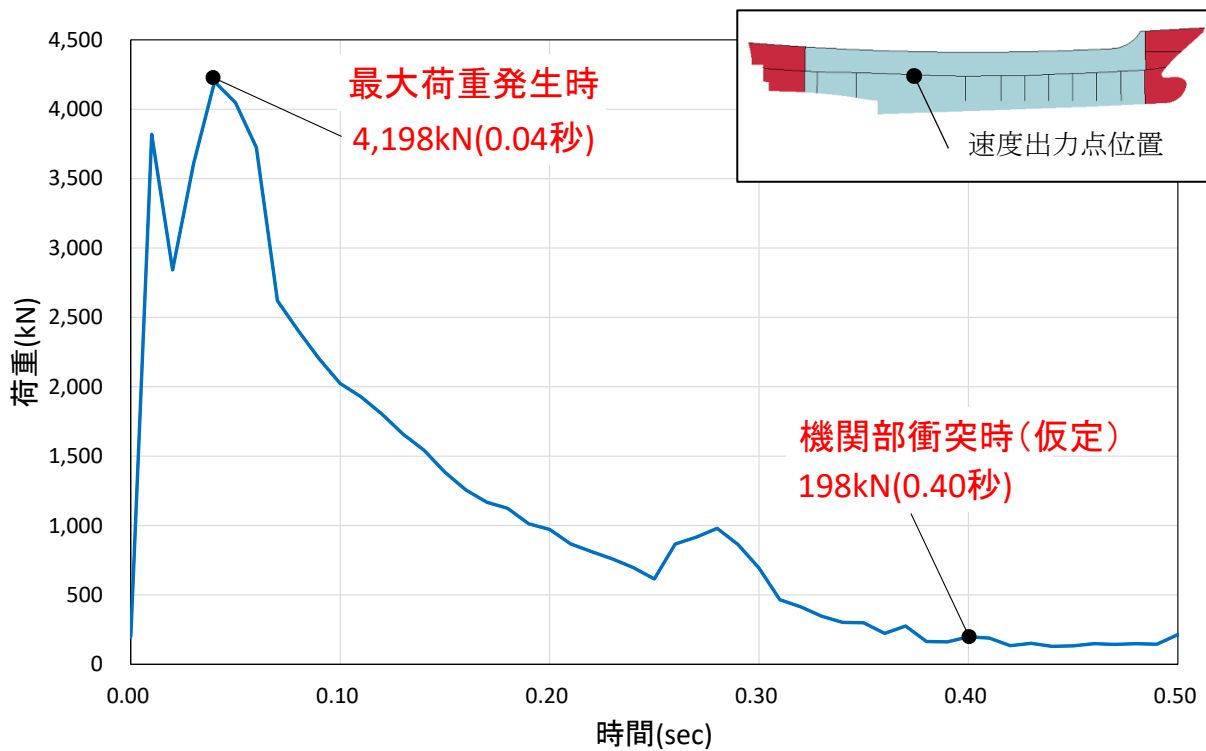
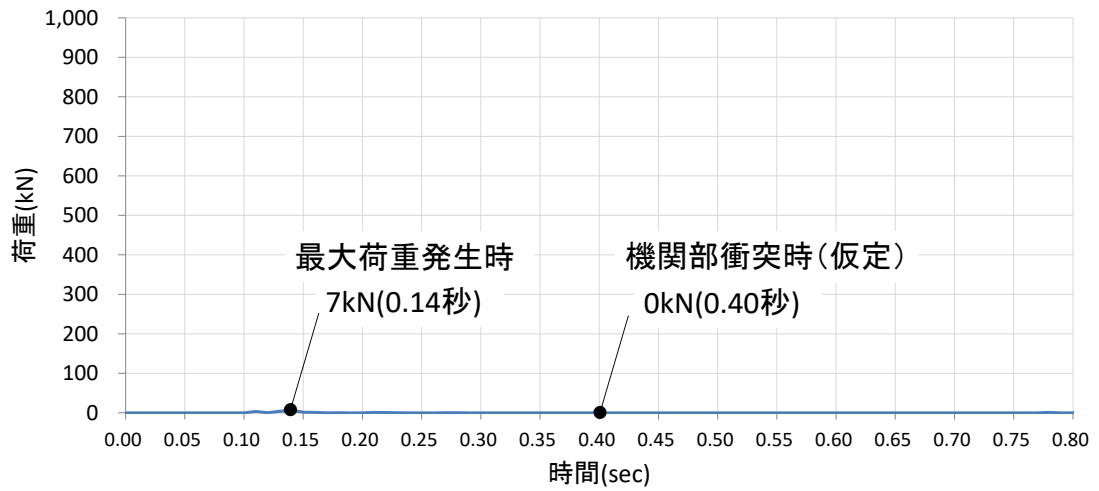
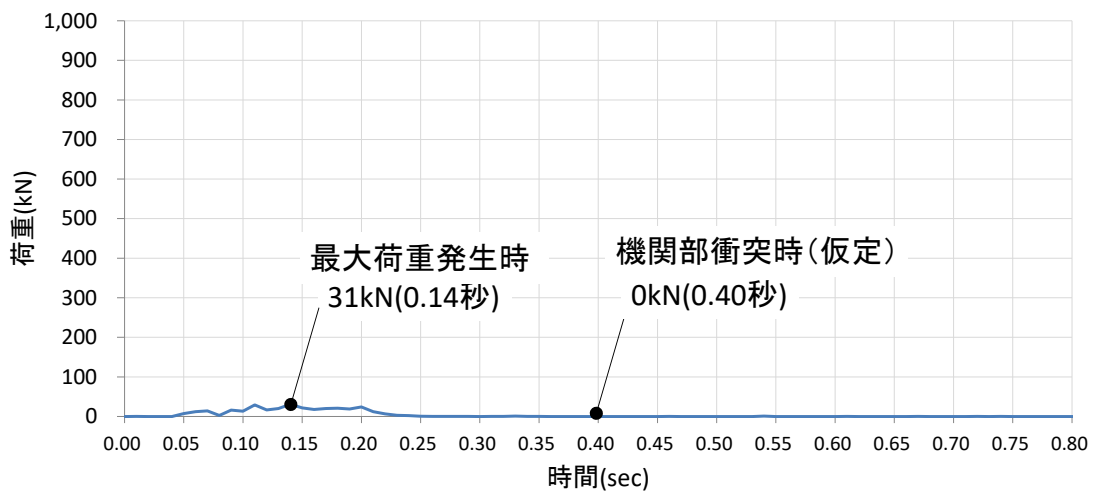


図4-1 船体の衝突荷重の時刻歴

剛壁番号①



剛壁番号②



剛壁番号③

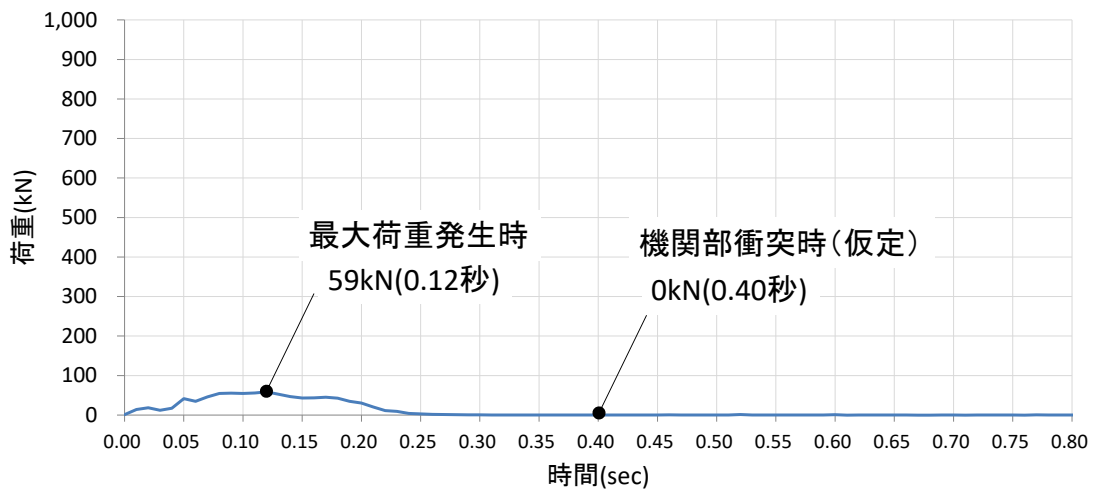
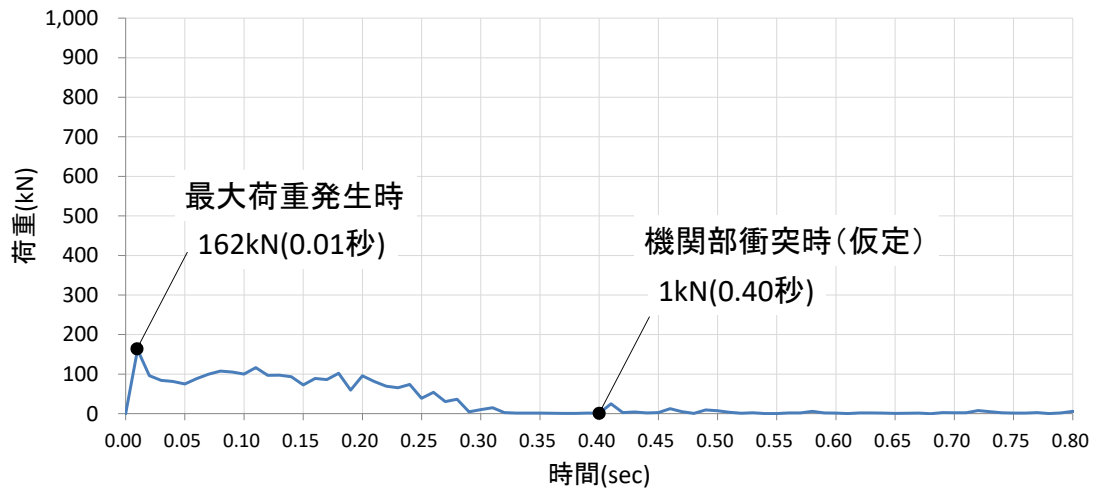


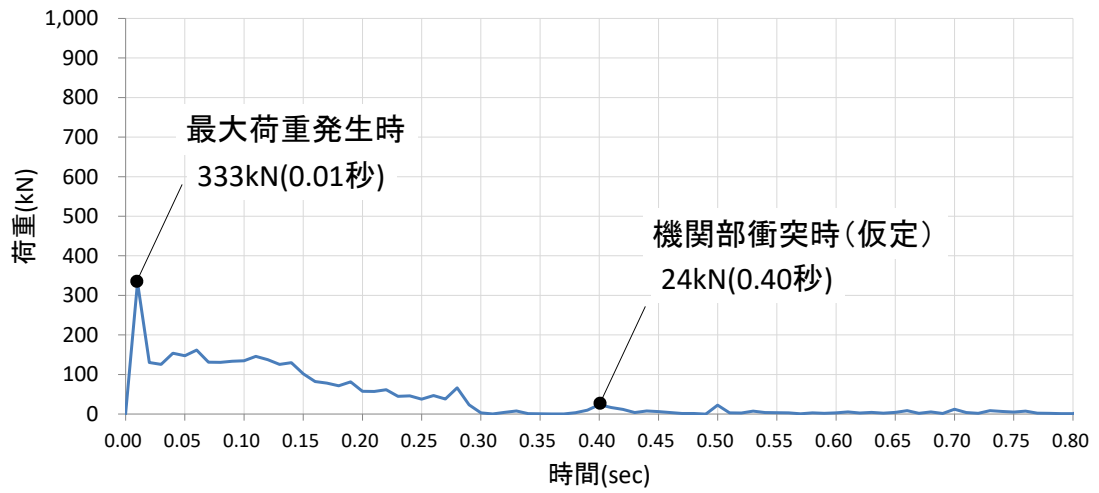
図 4-2 (1/9) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴



剛壁番号④



剛壁番号⑤



剛壁番号⑥

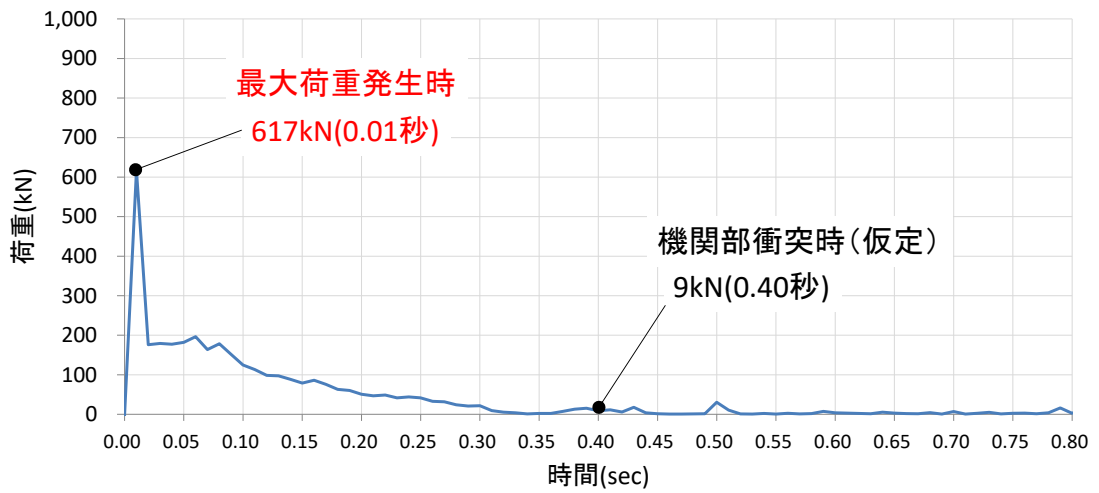
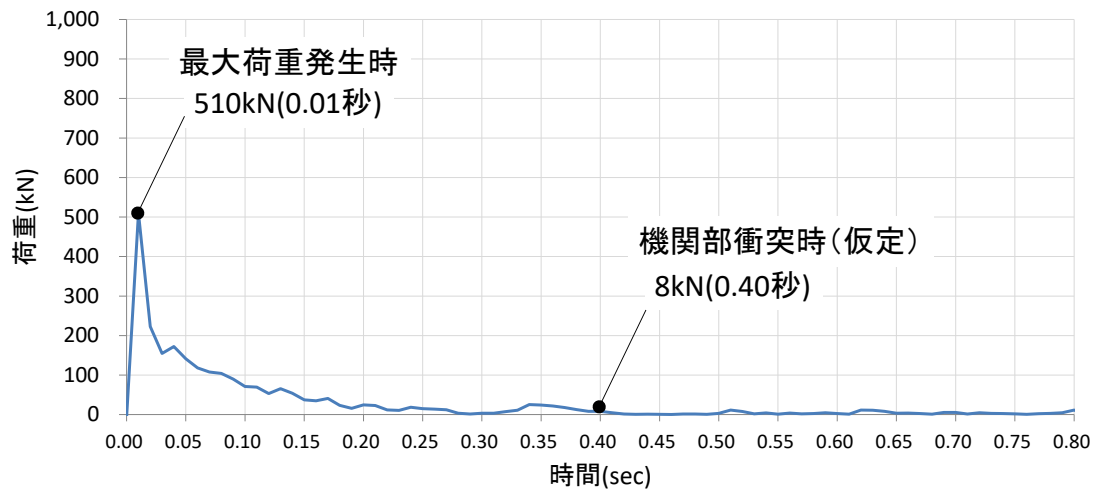
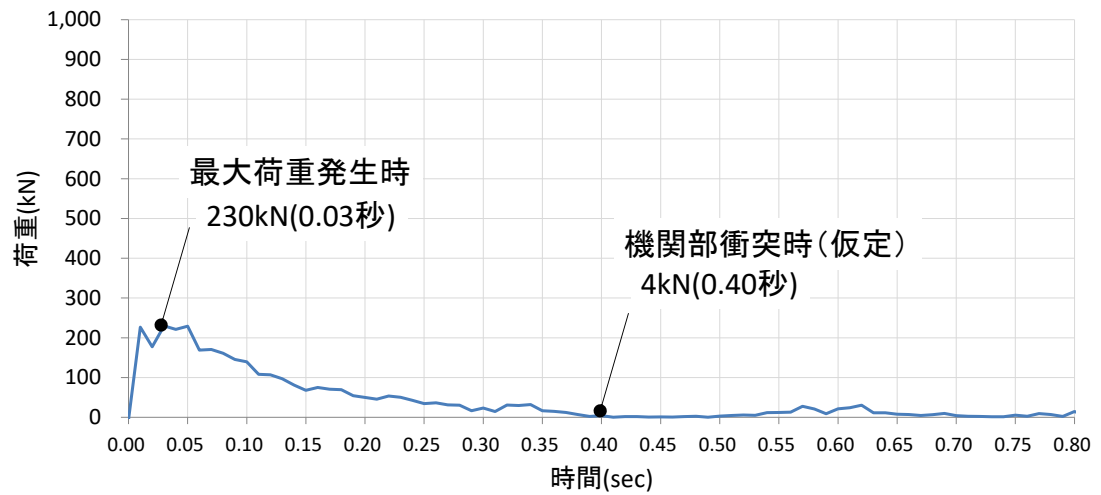


図 4-2 (2/9) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑦



剛壁番号⑧



剛壁番号⑨

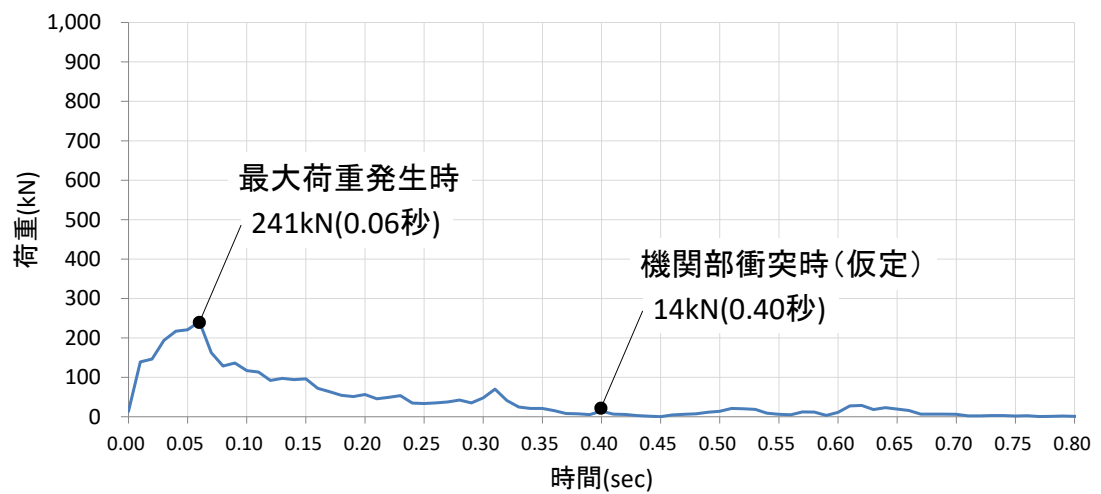
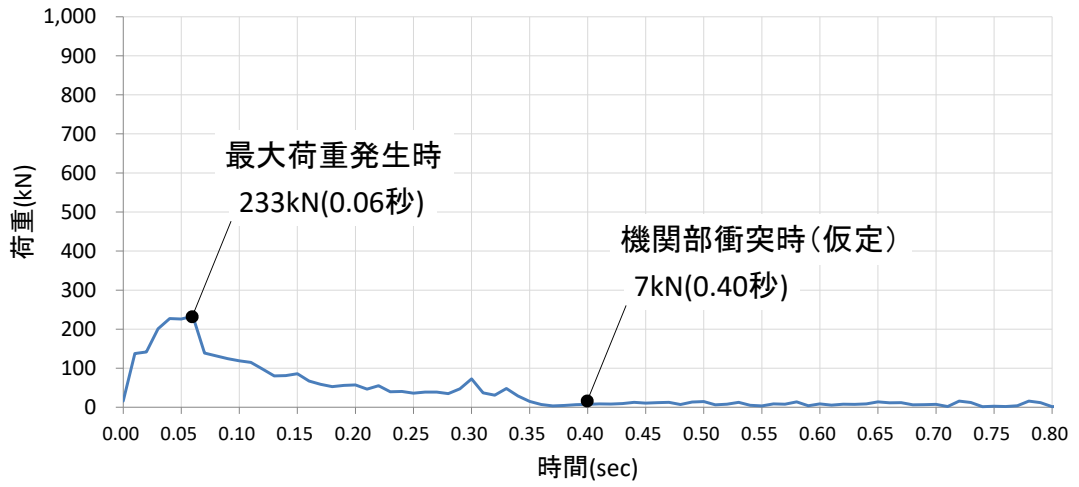
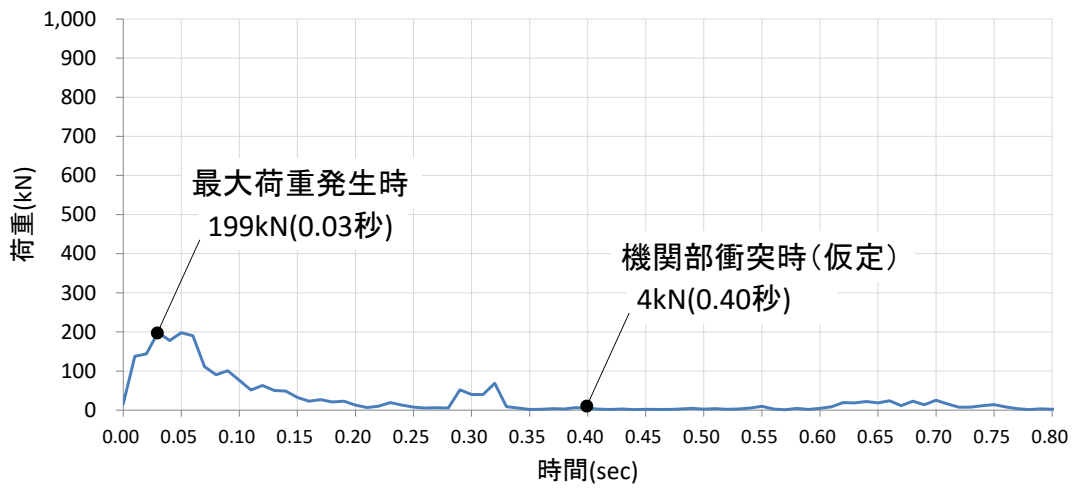


図 4-2 (3/9) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑩



剛壁番号⑪



剛壁番号⑫

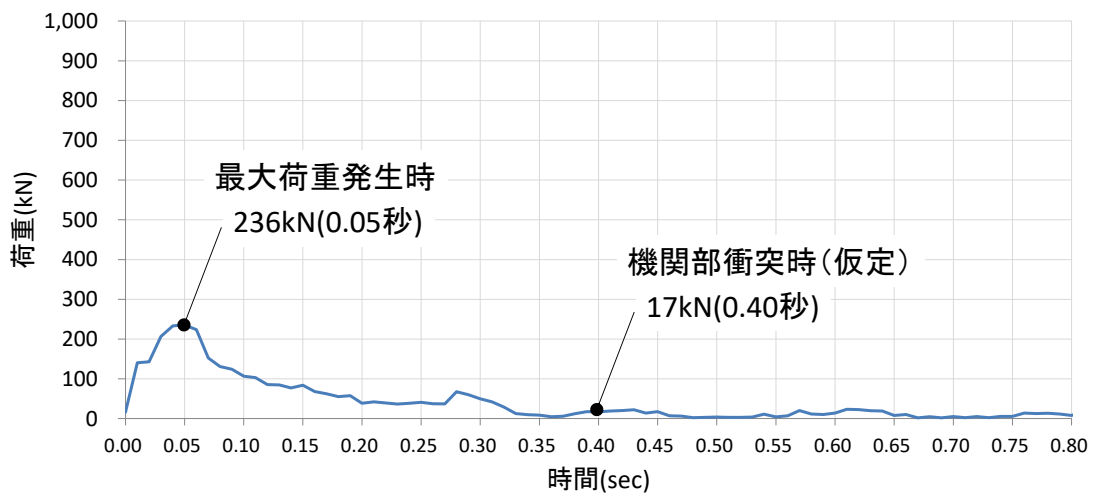
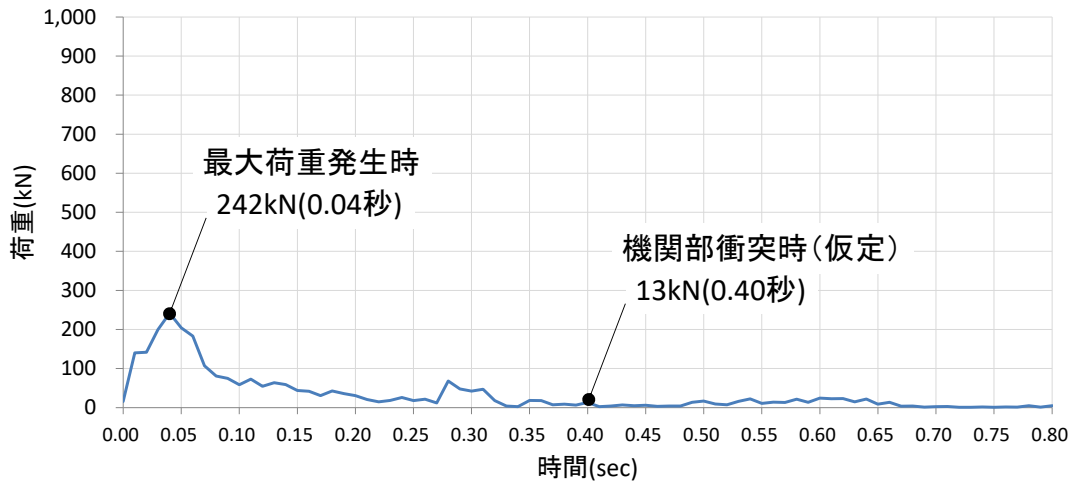
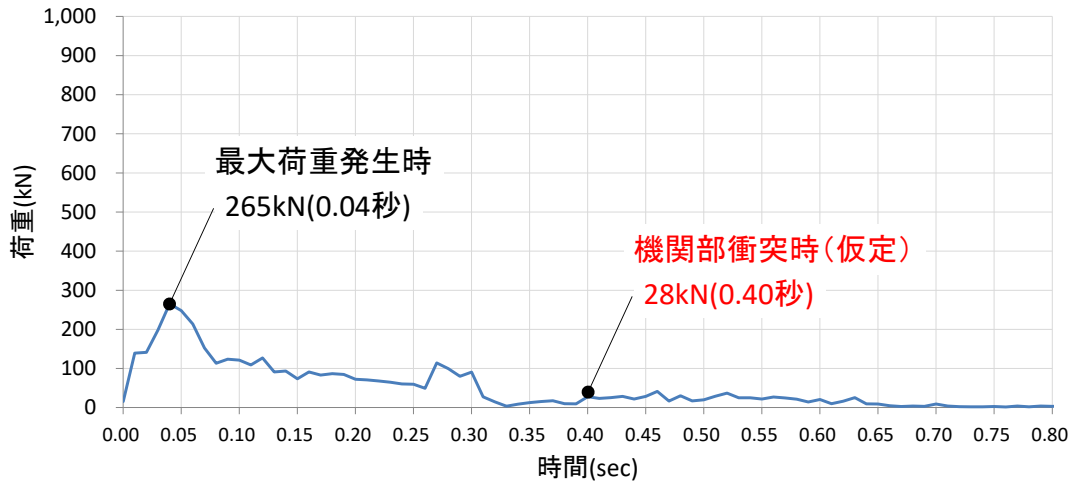


図 4-2 (4/9) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑬



剛壁番号⑭



剛壁番号⑮

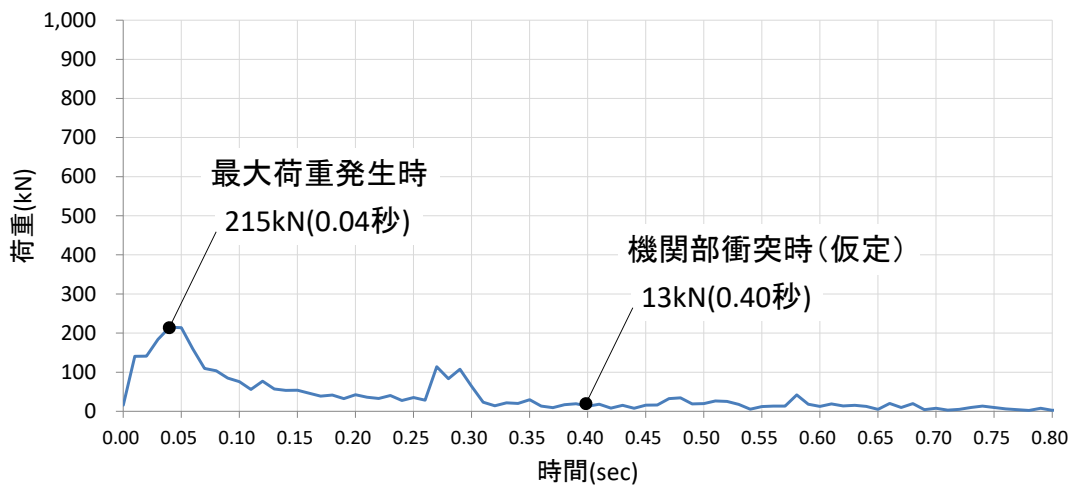
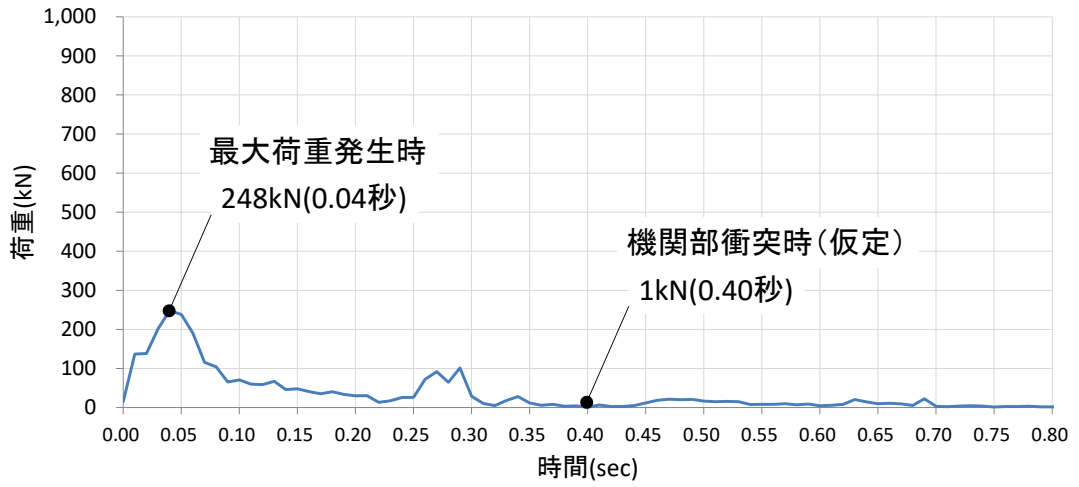
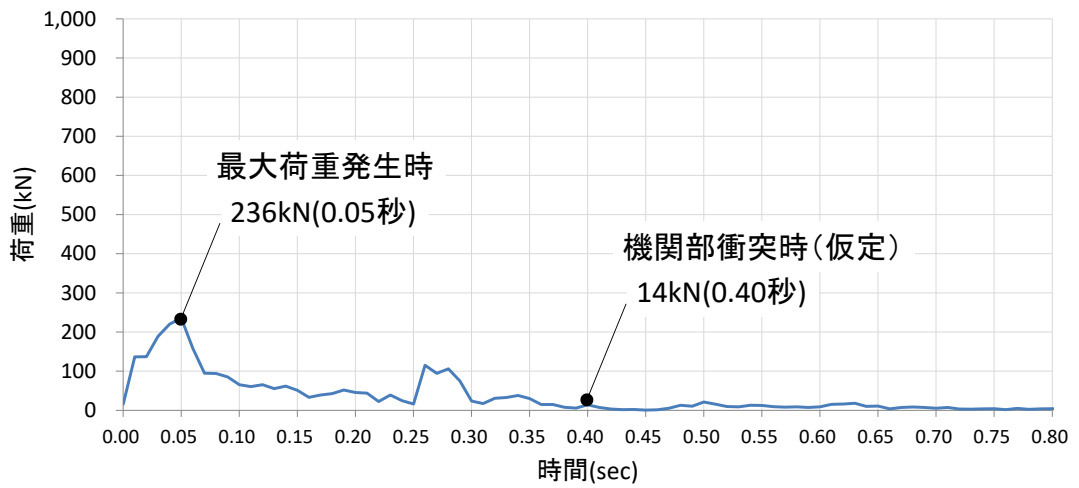


図 4-2 (5/9) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑬



剛壁番号⑭



剛壁番号⑮

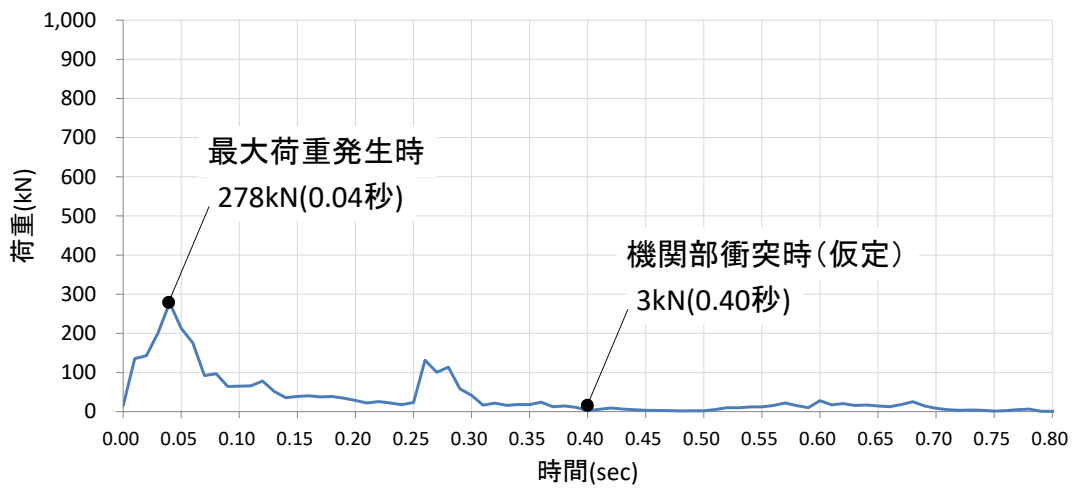
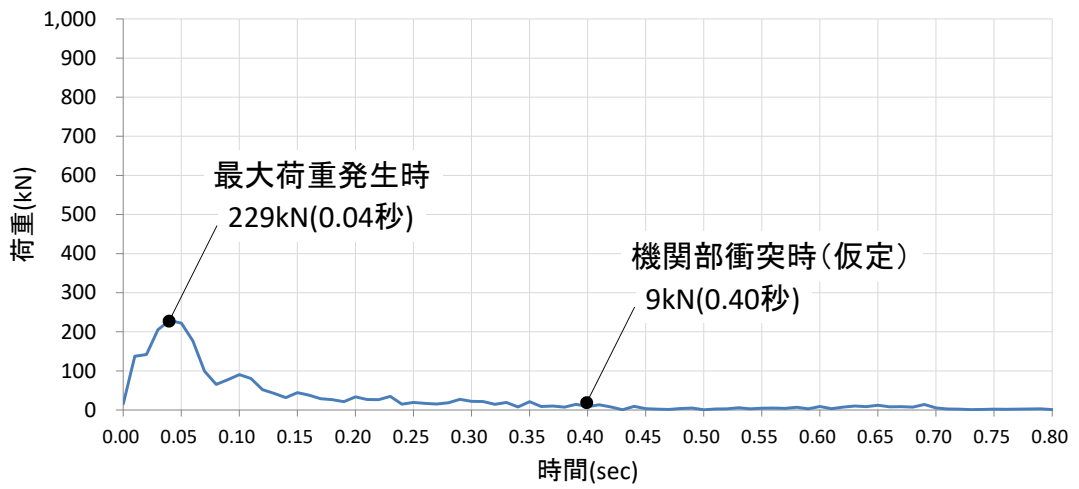
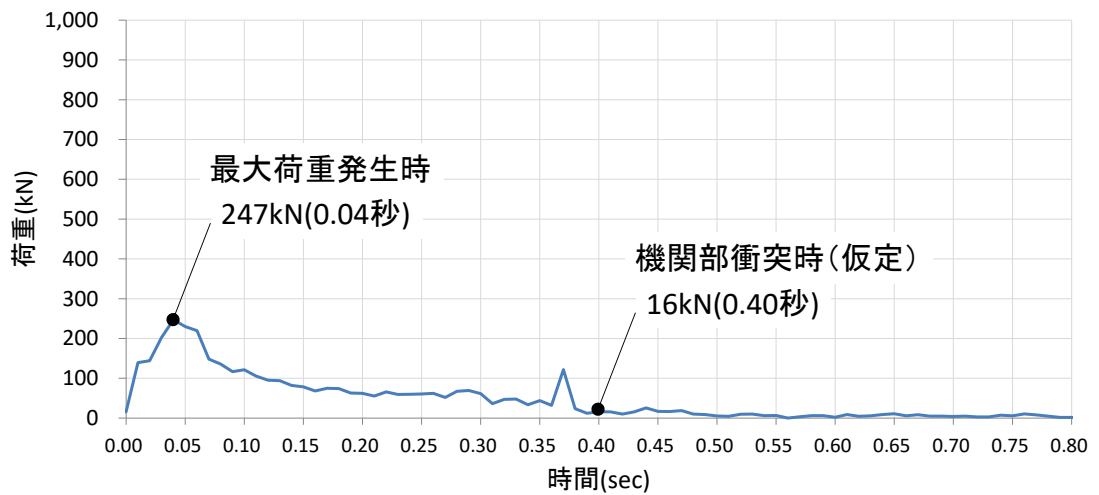


図 4-2 (6/9) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号⑱



剛壁番号㉑



剛壁番号㉒

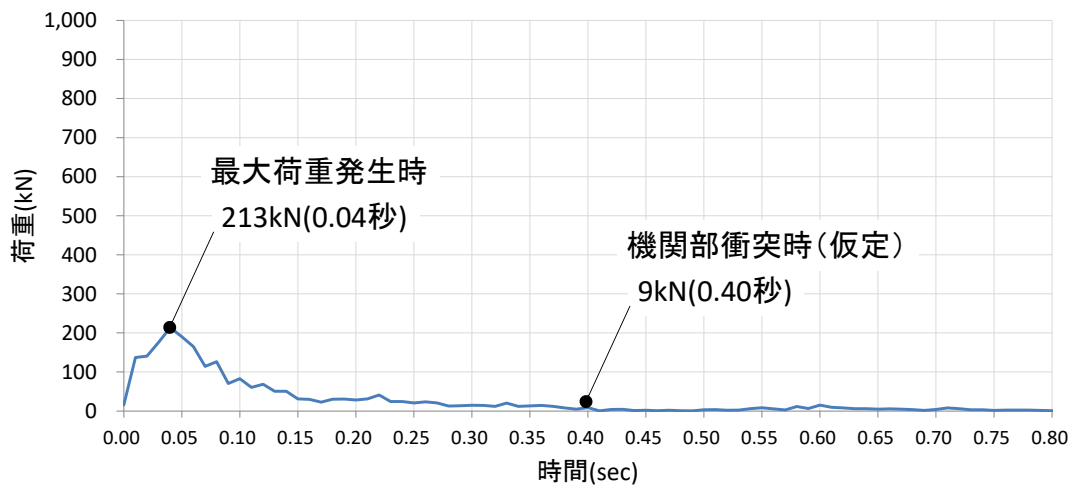
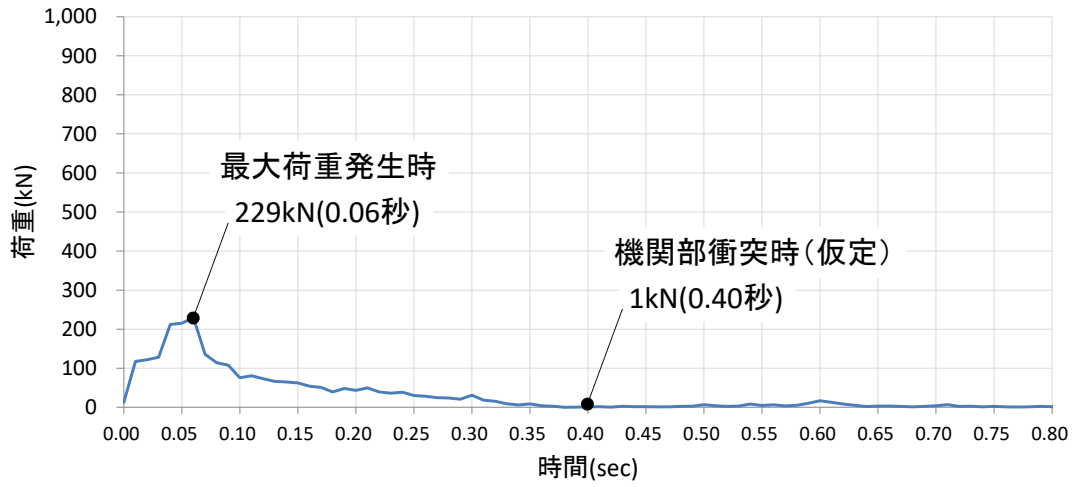
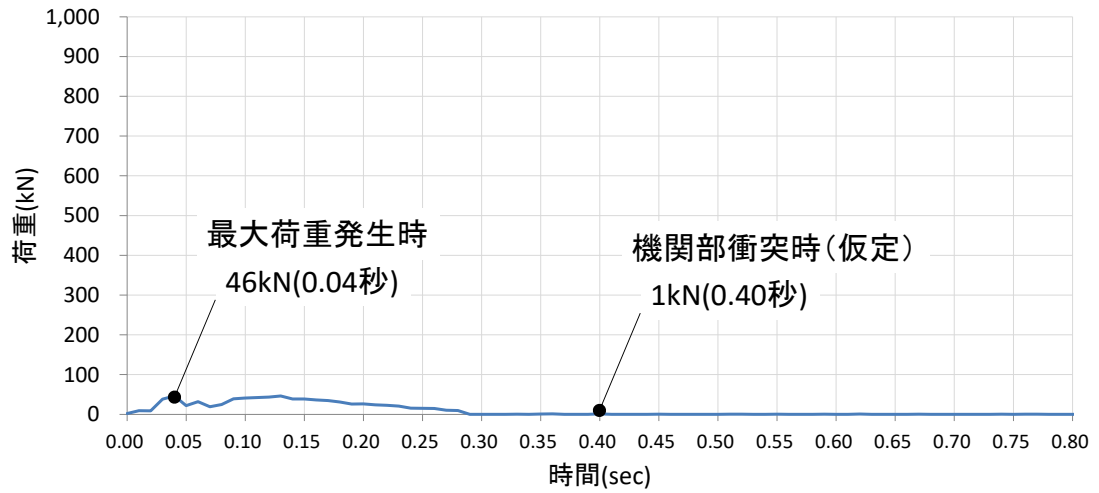


図 4-2 (7/9) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号②②



剛壁番号②③



剛壁番号②④

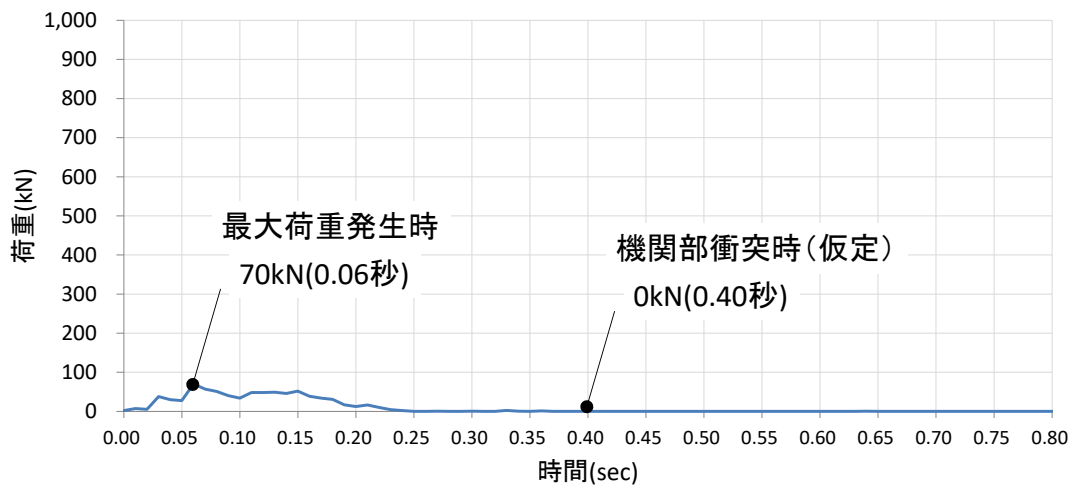


図 4-2 (8/9) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴

剛壁番号②⑤

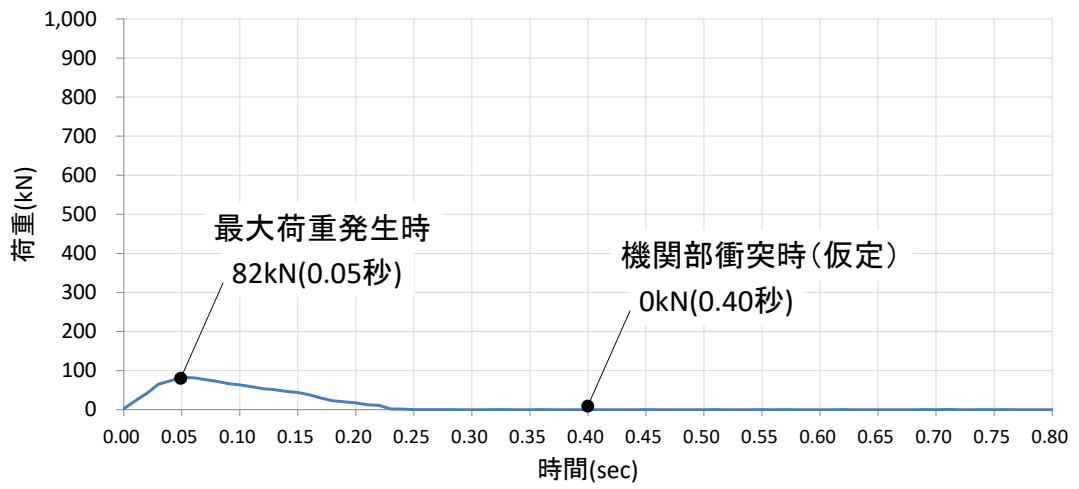


図 4-2 (9/9) 剛壁 1m 当たりの衝突荷重の時刻歴



## 5. FRP製船舶の機関部における衝突影響の確認結果

FRP製船舶の機関部における衝突影響の確認結果を表5-1に示す。

FRP製船舶の機関部における衝突影響の確認として、船体破壊の進行が早くなる条件（塑性域を考慮しない）によって実施した衝突解析を実施した結果、すべての衝突形態で機関部が剛壁に衝突しないことを確認した。機関部が剛壁に最も接近するのは、真横衝突ケースとなるため、安全側に真横衝突ケースにおいては、機関部が剛壁に衝突すると仮定して、機関部の衝突荷重を算定した。

機関部の衝突荷重として、既往の算定式のうち安全側の衝突荷重の評価となる「FEMA (2012)」により、衝突速度を2.0m/sとした場合の衝突荷重を算定した結果、389kNとなった。船体の衝突荷重として、衝突解析結果より、機関部が衝突すると仮定した時刻0.40秒の最大衝突荷重28kNとなった。

機関部衝突と船体衝突の同時作用を考慮した衝突荷重として、機関部と船体を合算した衝突荷重は417kNとなるが、船体破壊の進行が遅くなり船体の衝突荷重が大きくなる条件（塑性域を考慮する）で実施した「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」による船体の衝突荷重1,107kNに包絡されることを確認した。

以上より、機関部における衝突影響は小さいことから、「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」において確認した衝突荷重を踏まえて設計用衝突荷重を設定する。

表5-1 FRP製船舶の機関部における衝突影響確認結果

算定対象	算定方法	衝突荷重【kN】	
		機関部衝突の影響確認	「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」
機関部	FEMA (2012)	389	—
船体	衝突解析	28	1,107
機関部と船体の衝突荷重の合計		417	1,107

## F R P 船舶の衝突解析に関する新規制基準審査実績との比較

島根原子力発電所 2 号機において、津波防護施設に考慮する漂流物である F R P 船舶の衝突解析の実施にあたり、3 次元 F E M モデルの設定方法等について、新規制基準審査実績（東北電力（株）女川原子力発電所 2 号機）との比較を行う。

比較を行う項目は以下のとおりとする。

- ・ 衝突解析に用いる解析コード
- ・ 3 次元 F E M モデルの船体構造
- ・ 3 次元 F E M モデルの材料特性

## 1. 衝突解析に用いる解析コード

衝突解析に用いる解析コードの比較結果を表 1-1 に示す。

表 1-1 衝突解析に用いる解析コードに関する比較

	島根原子力発電所 2 号機	女川原子力発電所 2 号機
解析コード	LS-DYNA Ver. 971 6.1.1	LS-DYNA Ver. 971 R6.0.0

## 2. 3 次元 F E M モデルの船体構造

衝突解析を行う対象船舶について、島根原子力発電所 2 号機においては総トン数 19 トン船舶としており、東北電力（株）女川原子力発電所 2 号機においては総トン数 5 トン船舶とされている。

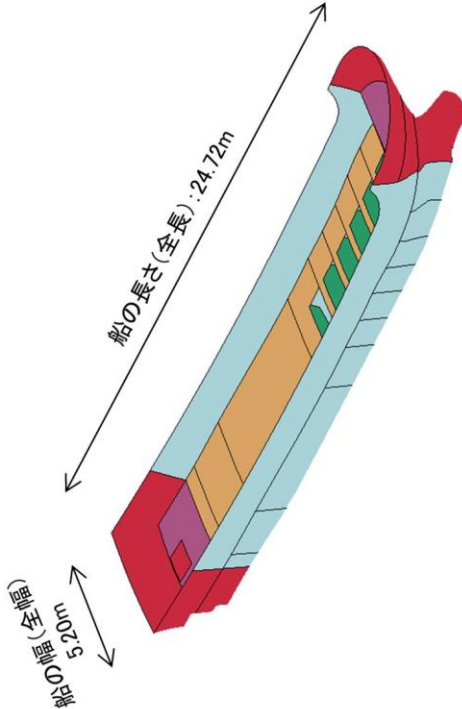
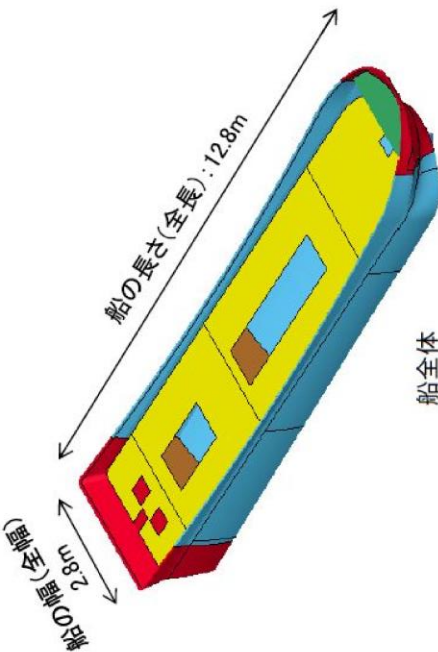
3 次元 F E M モデルの船体構造のうち、船体寸法等の比較結果を表 2-1 に、船体板厚の比較結果を表 2-2 に示す。

表 2-1(1/2) 船体寸法等に関する比較

項目	島根原子力発電所 2 号機		女川原子力発電所 2 号機*	
	根拠	値	根拠	値
全長 (m)	対象船舶の測定結果を採用。	24.72	「漁港・漁場の施設の設計参考図書 (水産庁, 2015 年)」では、総トン数 5t の漁船の長さは 11.0m と記載があるが、保守性を考慮するために「強化プラスチック船規則解説 (日本海事協会, 1987)」の供給船一覧表で記載されている船舶の中から 11.0m に最も近い 12.8m を採用。	12.8
全幅 (m)	対象船舶の測定結果を採用。	5.20	「漁港・漁場の施設の設計参考図書 (水産庁, 2015 年)」に示される総トン数 5t の漁船の幅である 2.8m を採用。	2.8
計画最大 満載喫水 (m)	「津波漂流物対策施設設計ガイドライン (2014)」 総トン数 (G. T.) 20 トン漁船の喫水の最大値 を採用。	2.20	「強化プラスチック船規則解説 (1978, 日本海事協会)」 船舶長さ 12.8m の船舶の喫水を採用。	0.52
質量 (t)	総トン数 19 トン $\times 3 = 57.0$ 「津波漂流物対策施設設計ガイドライン (2014)」より、総トン数の 3 倍の質量として 考慮。 船体に考慮する質量と 3 次元 FEM モデルに おける質量の差分質量の取扱いは：3 次元 FEM モデルを構成する船殻 (船側, 外板, 甲板, 隔壁及び竜骨) の質量は約 8.7t であるため、 船体質量 57.0t に対する差分については船首、 船尾以外の船殻の密度を増大させることによ り考慮する。	57.0	総トン数 5 トン $\times 3 = 15$ 「漁港・漁場の施設の設計参考図書 (水産庁, 2015 年)」より、総トン数の 3 倍の質量とし て考慮。 船体に考慮する質量と 3 次元 FEM モデルに おける質量の差分質量の取扱いは：船殻 (船首、 船尾, 船体及び甲板) の質量は約 1.95t である ため、残りの 13.05t を船体及び甲板に付加質 量として考慮する。	15

注記\* : 女川原子力発電所 2 号機の情報に係る記載内容については、審査資料等をもとに独自に解釈したものである。

表 2-1 (2/2) 船体寸法等に関する比較

	島根原子力発電所 2 号機	女川原子力発電所 2 号機*
<p>衝突解析に用いる F R P 製の船舶モデル</p>	 <p>船の長さ(全長): 24.72m</p> <p>船の幅(全幅): 5.20m</p>	 <p>船の長さ(全長): 12.8m</p> <p>船の幅(全幅): 2.8m</p> <p>船全体</p> <p>「小型漁船のインベントリ分析に関する研究— A: モデル船の建造・運航状況調査— (海上技術安全研究所報告 第 3 巻 第 5 号, 平成 15 年)」で示される総トン数 14t の F R P 船の構造を基に, 総トン数 5t の F R P 船の船体構造に案分し, モデル化を行った。</p>

注記\*: 女川原子力発電所 2 号機の情報に係る記載内容については, 審査資料等をもとに独自に解釈したものである。

表 2-2(1/3) 船体板厚に関する比較

	<p style="text-align: center;">島根原子力発電所 2 号機</p> <p style="text-align: center;">モデル図</p> <p>※ 3次元 FEM モデルにおける質量と船体質量との差分は、船首、船尾以外の船殻を対象に密度を増大させて考慮する。</p>	<p style="text-align: center;">女川原子力発電所 2 号機*</p> <p style="text-align: center;">船断面</p> <p style="text-align: center;">船首側構造 【甲板非表示】</p> <p style="text-align: center;">船尾側構造 【甲板非表示】</p>
--	---	--

注記\*：女川原子力発電所 2 号機の情報に係る記載内容については、審査資料等をもとに独自に解釈したものである。

表 2-2 (2/3) 船体板厚に関する比較

		島根原子力発電所 2 号機		女川原子力発電所 2 号機*1		
項目	引用文献等に基づいた設定・算定根拠	引用文献算定値 (mm)	採用値 (mm)	引用文献算定値 (mm)	採用値 (mm)	
船首・船尾	船側外板・隔壁・甲板 (船首)	「強化プラスチック船規則 (2018, 日本海事協会)」 【板厚算定式】*2 $t = 15 \times s \times (d + 0.026 \times L)^{1/2} \times 0.85$ s: 肋骨の心距 = 0.5m d: 計画最大満載喫水 = 2.20m L: 登録長さ = 19.40m	10.48	12.00	5.89	7.00
	甲板 (船尾)	引用文献の算定値に対して、縦、横肋骨のモデルを省略していることから、板厚の割増しを行い 12.00mm を採用。			—*2	9.00

注記\*1: 女川原子力発電所 2 号機の情報に係る記載内容については、審査資料等をもとに独自に解釈したものである。

\*2: 女川原子力発電所 2 号機の審査資料に記載なし。

表 2-2(3/3) 船体板厚に関する比較

		島根原子力発電所 2 号機			女川原子力発電所 2 号機*1		
項目	引用文献等を基にした設定・算定根拠	引用文献算定値 (mm)	採用値 (mm)	引用文献算定値 (mm)	採用値 (mm)		
	船側外板・隔壁・甲板・竜骨	<p>「強化プラスチック船規則 (2018, 日本海事協会)」</p> <p>【板厚算定式】</p> $t = 15 \times s \times (d + 0.026 \times L)^{1/2}$ <p>s: 肋骨の心距 = 0.5m d: 計面最大満載喫水 = 2.20m L: 登録長さ = 19.40m</p> <p>引用文献の算定値に対して, 縦, 横肋骨のモデルを省略していることから, 板厚の割増しを行い 14.00mm を採用。</p>	12.33	14.00	—*2	甲板以外: 8.00 甲板: 9.00	
船首・船尾以外	<p>「強化プラスチック船規則 (2018, 日本海事協会)」</p> <p>船首及び船尾について中央部の板厚の 0.85 倍とす記載があることを踏まえ, 船首及び船尾以外の船体 (隔壁を含む) の板厚は 8mm を採用。</p> <p>また, 甲板は各種艙装及び貨物が載ること踏まえ 9mm を採用。</p> <p>縦・横肋骨のモデル簡略化の観点から板厚を厚くすることで考慮。</p>						

注記\*1: 女川原子力発電所 2 号機の情報に係る記載内容については, 審査資料等をもとに独自に解釈したものである。

\*2: 女川原子力発電所 2 号機の審査資料に記載なし

### 3. 3次元FEMモデルの材料特性

衝突物であるFRP船舶の3次元FEMモデルにおける材料特性の比較結果を表3-1に、被衝突物の材料特性の比較結果を表3-2に示す。



表 3-1(1/2) FRP 船舶の材料特性に関する比較

項目	島根原子力発電所 2 号機		女川原子力発電所 2 号機*1	
	引用文献	引用文献値	引用文献	引用文献値*2
ヤング率 (曲げ弾性)	「漁港・漁場の施設的设计参考図書(水産庁, 2015)」の曲げ弾性係数	9~12 (GPa)	「漁港・漁場の施設的设计参考図書(水産庁, 2015)」の曲げ弾性係数	9~12 (GPa)
ポアソン比	「非金属データーブック プラスチック・FRP・ゴム・接着剤・塗料・木材及び木質材料・セラミックス[改訂2版](1985)」のハンドレイアウト用ガラス繊維基材のGRPとしての力学的特性値(標準)	0.336 【0.32~0.358】	「非金属データーブック プラスチック・FRP・ゴム・接着剤・塗料・木材及び木質材料・セラミックス[改訂2版](1985)」のハンドレイアウト用ガラス繊維基材のGRPとしての力学的特性値(標準)	0.336 【0.32~0.358】
強度	「強化プラスチック船規則検査要領(日本海事協会, 2018)」の曲げ強度	260 (MPa)	「漁港・漁場の施設的设计参考図書(水産庁, 2015)」	—*3
単位体積重量	「漁港・漁場の施設的设计参考図書(水産庁, 2015)」のFRPの成型法と工学的特性値の例における, ハンドレイアウトの単位体積重量	1.5~1.6 (t/m <sup>3</sup> )	—*3	—*3

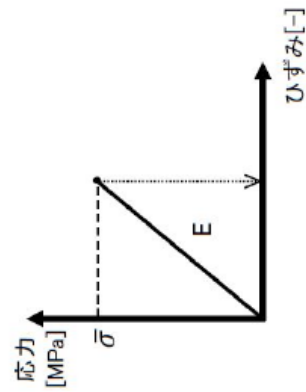
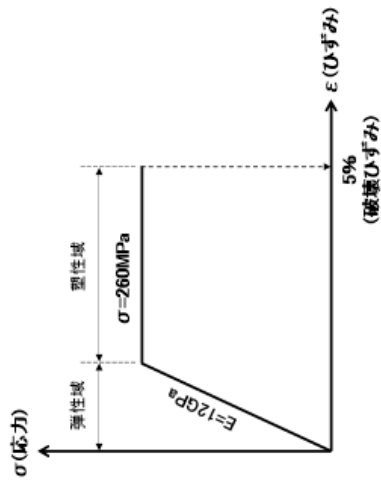
注記\*1: 女川原子力発電所 2 号機の情報に係る記載内容については, 審査資料等をもとに独自に解釈したものである

\*2: 女川原子力発電所 2 号機の審査資料に記載の引用文献値

\*3: 女川原子力発電所 2 号機の審査資料に記載なし

表 3-1 (2/2) FRP 船舶の材料特性に関する比較

		島根原子力発電所 2 号機		女川原子力発電所 2 号機*1	
項目	引用文献	引用文献値	採用値	引用文献	採用値
破壊ひずみ	<p>「強化プラスチック船規則解説(日本海事協会誌, 1978年)」</p> <p>「基礎からわかるFRP(強化プラスチック協会編, 2016)」</p>	<p>1~1.5 (%)</p> <p>0.5~3 (%)</p>		-	曲げ強度到達時に破壊する。
応力-ひずみ関係	<p>各種文献に記載されている応力-ひずみ関係を基に、解析に用いる応力-ひずみ関係を下図のとおり設定した。</p> <p>FRPは弾性材料に近い破壊挙動を示すと考えられるが、船体の衝突荷重は塑性を考慮することで大きくなると考えられるため、曲げ強度到達後もひずみが増加する完全弾塑性とし、破壊ひずみに到達した後にシエル要素を削除する設定とした。</p>			<p>「FRP成形入門講座(日本プラスチック加工技術協会)」の応力-ひずみ曲線を基に、解析に用いる応力-ひずみ関係を下図のとおり設定した。</p> <p>FRPは鋼材と異なりねじり強さがないため、応力が強度に達した後(降伏以降)ではシエル要素を削除する設定とした。</p>	



注記\*1：女川原子力発電所 2 号機の情報に係る記載内容については、審査資料等をもとに独自に解釈したものである。

表 3-2 被衝突物の材料特性に関する比較

島根原子力発電所 2 号機	女川原子力発電所 2 号機*
<p>被衝突物は剛壁とし、変形・移動をしない条件とする。 被衝突物の材料特性は、コンクリートを想定し、ヤング率 25GPa、ポアソン比 0.2 とする。</p>	<p>被衝突物は剛壁とし、変形・移動しない条件とする。 被衝突物の材料特性は、鋼製を想定し、ヤング率 200GPa、ポアソン比 0.3 とする。</p>

注記\*：女川原子力発電所 2 号機の情報に係る記載内容については、審査資料等をもとに独自に解釈したものである。

4. 衝突解析の衝突速度及び衝突方向

衝突解析の衝突速度及び衝突方向の比較結果を表 4-1 に、衝突形態の比較結果を図 4-1 に示す。

表 4-1 衝突解析の解析ケースに関する比較

島根原子力発電所 2 号機			女川原子力発電所 2 号機*		
ケース	衝突形態	流速	ケース	衝突形態	流速
①	船首衝突	10.0m/s	①	船首衝突	13.0m/s
②	船尾衝突		②	船尾衝突	
③	真横衝突		③	真横衝突	
④	斜め船首衝突		④	斜め船首衝突	
⑤	斜め船尾衝突		⑤	斜め船尾衝突	

注記\*：女川原子力発電所 2 号機の情報に係る記載内容については、審査資料等をもとに独自に解釈したものである

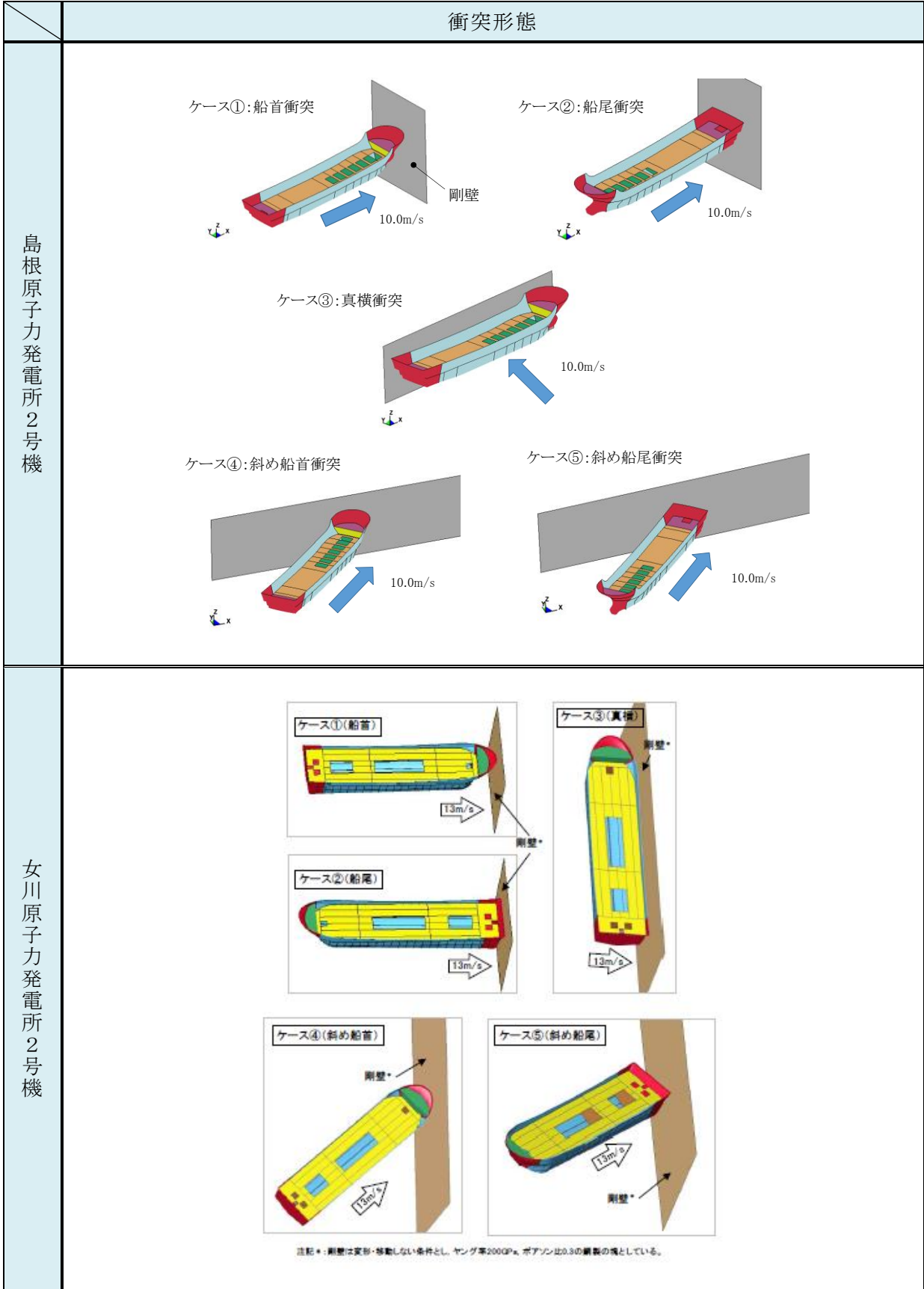


図 4-1 衝突形態の比較

## 漂流物衝突荷重算定における総トン数19トン船舶の代表性確認

## 1. 概要

島根原子力発電所においては、漂流物の初期配置、漂流物の仕様（材質、重量等）、操業区域及び航行の不確かさを踏まえ、総トン数19トンの漁船を選定している。総トン数19トン船舶の漂流物衝突荷重は、衝突解析より船体寸法に応じて船首又は真横から衝突する場合における船体の衝突荷重が最も大きくなることを確認している。また、添付資料6において、総トン数19トン船舶の船体の破壊が進行しやすいFRPの材料特性の設定における衝突解析を実施している。結果として、総トン数19トン船舶の船体破壊の進行が早くなることにより、機関部が被衝突物に衝突すると仮定した場合においても、船体の衝突荷重に包絡されることを確認している。

総トン数19トン船舶よりも総トン数の小さい小型の船舶については、総重量が小さいことから、船体の衝突荷重は総トン数19トン船舶より小さくなる。一方、総トン数19トン船舶よりも小型の船舶については、総トン数19トン船舶より船体寸法が小さいため、船側から機関部までの距離が短いことから、船舶が被衝突物に衝突した場合に機関部が被衝突物に衝突する可能性が高くなる。また、船体の破壊が機関部まで至った際には、機関部までの距離が短いことから船体の破壊に伴う船体の減速は小さくなり、総トン数19トン船舶より機関部の衝突速度が大きくなる可能性がある。

本資料では、総トン数19トン船舶よりも小型の船舶において、船体破壊の進行が早くなるFRPの材料特性を設定した衝突解析を実施することで、船舶寸法の違いによる機関部の衝突荷重を確認し、総トン数19トン船舶の衝突荷重の代表性を確認する。

2. 総トン数 19 トンより小型の船舶に係る衝突解析における解析条件

総トン数19トン船舶よりも小型の船舶として、船体寸法が小さく、船側から機関部までの距離が短い総トン数 2 トンの船舶を対象として解析する。

(1) 船体構造及び船体板厚

総トン数 2 トン船舶の 3 次元 F E Mモデルの船体構造は、添付資料 3 と同様の設定とした。

総トン数 2 トン船舶における船体板厚の設定を表 2-1、総トン数 2 トン船舶の 3 次元 F E Mモデルを図 2-1 に示す。

表 2-1 総トン数 2 トン船舶における船体板厚の設定

板厚 t		引用文献等に基づいた設定・算定根拠	引用文献 算定値 (mm)	採用値 (mm)
船首・船尾	船側外板 隔壁 甲板 (デッキ)	「強化プラスチック船規則(2018, 日本海事協会)」 <b>【板厚算定式】</b> $t=15 \times s \times (d + 0.026 \times L)^{1/2} \times 0.85$ s: 肋骨の心距=0.5m* <sup>1</sup> d: 計画最大満載喫水=1.20m* <sup>2</sup> L: 登録長さ=7.20m ・引用文献の算定値に対して、縦,横肋骨のモデルを省略していることから板厚の割増しを行い 9.00mm を採用	7.51	9.00
船首・船尾以外	船側外板 隔壁 甲板 竜骨	「強化プラスチック船規則(2018, 日本海事協会)」 <b>【板厚算定式】</b> $t=15 \times s \times (d + 0.026 \times L)^{1/2}$ s: 肋骨の心距=0.5m* <sup>1</sup> d: 計画最大満載喫水=1.20m* <sup>2</sup> L: 登録長さ=7.20m ・引用文献の算定値に対して、縦,横肋骨のモデルを省略していることから板厚の割増しを行い 10.00mm を採用	8.83	10.00

注記\* 1 : 「強化プラスチック船規則検査要領, 日本海事協会, 2018」

\* 2 : 「津波漂流物対策施設設計ガイドライン (沿岸技術研究センター, 寒地研究センター, 平成 26 年)」に記載の 2G. T. における喫水の最大値

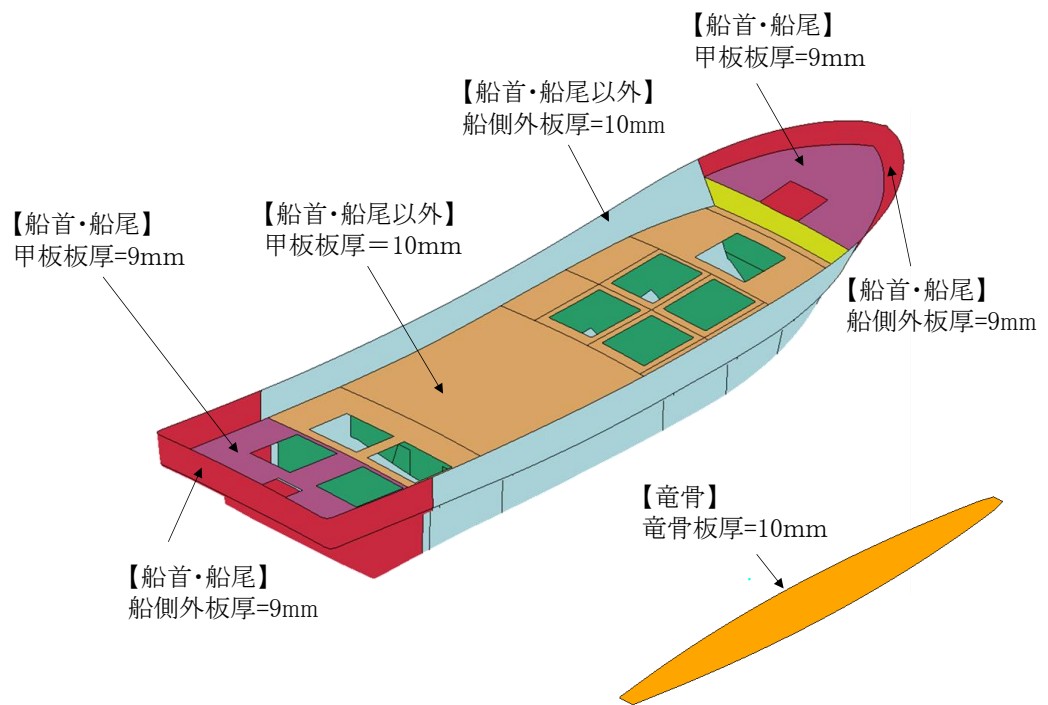


図 2-1 総トン数 2 トン船舶の 3 次元 F E Mモデル



(2) 船体質量

船体質量は、「津波漂流物対策施設設計ガイドライン(2014)」より、総トン数2トンの3倍である6.0tとする。ただし、船体を構成する船殻(船側, 外板, 甲板, 隔壁及び竜骨)の質量は約0.85tであるため、船体質量6.0tに対する差分については、密度を増大させることにより考慮する。なお、差分質量は、艀装重量や漁獲物等が支配的であるため、船首・船尾以外の船殻を対象とする。

(3) 材料特性

F R Pの材料特性は、船舶によらず同様の材料特性であると判断し、船体破壊の進行に対する影響が大きい破壊ひずみ以外の材料特性は、衝突実験により妥当性を確認した総トン数19トン船舶と同様の設定とした。また、破壊ひずみは、船体破壊の進行が早くなるように塑性ひずみは考慮せず、曲げ強度到達時のひずみとした。F R Pの材料特性を表2-2に、F R P材料の応力-ひずみ関係を図2-2に示す。

表2-2 本解析に用いるF R P材料の材料特性

項目	単位	採用値
ヤング率 (曲げ弾性)	GPa	12
ポアソン比	—	0.358
曲げ強度	MPa	260
単位体積重量	t/m <sup>3</sup>	1.6
破壊ひずみ	—	曲げ強度到達時に破壊する。

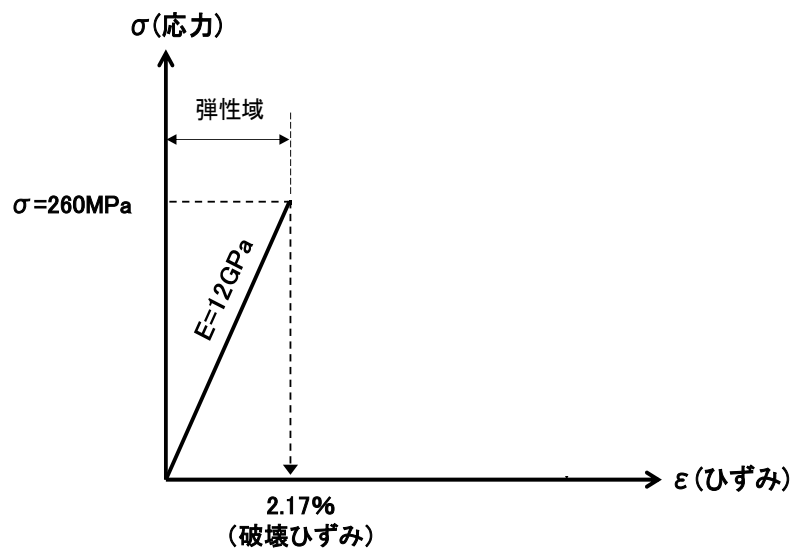


図2-2 応力-ひずみ関係

(4) 被衝突物

被衝突物は、「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」と同様に表 2-3 のとおり設定する。

表 2-3 被衝突物の材料特性

被衝突物	材質	コンクリート
	要素	シェル要素
	ヤング率【GPa】	25
	ポアソン比	0.2
	密度【t/m <sup>3</sup> 】	2.45
摩擦係数		0.50

(5) 解析ケース（衝突形態）

解析ケース（衝突形態）としては、添付資料 6 において確認した、総トン数 19 トン船舶の機関部と剛壁の距離が最も近接する真横衝突、及び真横衝突の次に近接する船尾衝突の 2 ケースとする。

衝突速度は、添付資料 6 における検討と同様に 10m/s とする。

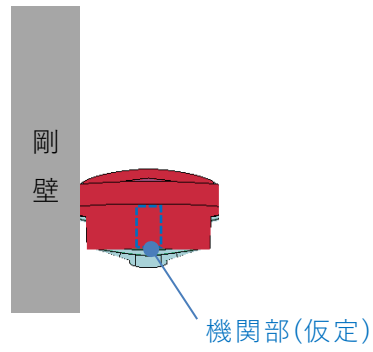
### 3. 総トン数 19 トンより小型の船舶に係る衝突解析の結果

総トン数 2 トン船舶の真横衝突の衝突解析による衝突状況，衝突荷重及び衝突速度の時刻歴を図 3-1 に，船尾衝突の衝突解析による衝突状況，衝突荷重及び衝突速度の時刻歴を図 3-2 に示す。

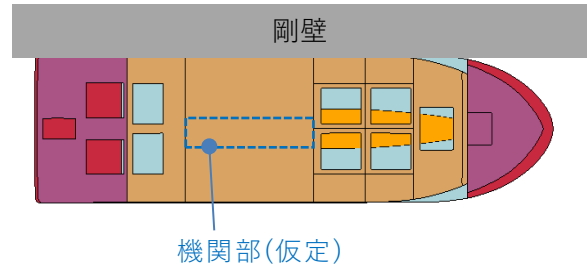
図 3-1 及び図 3-2 より，総トン数 2 トン船舶において，真横衝突及び船尾衝突ともに機関部まで船体が破壊せず，機関部は被衝突物に衝突しない結果となった。なお，総トン数 2 トン船舶の機関部は，甲板中央部に配置されていると仮定した。

衝突後0.00秒（衝突開始時）

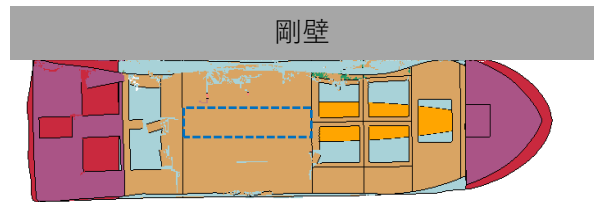
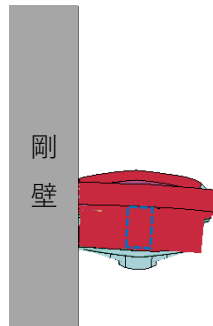
後方断面



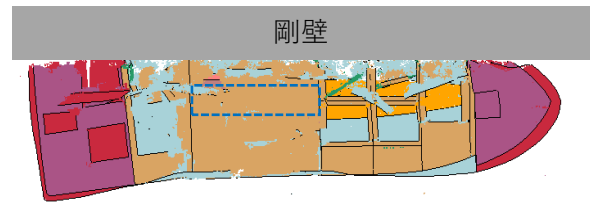
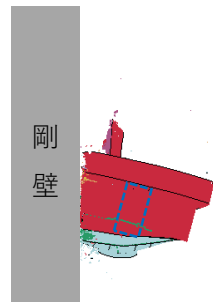
平面



衝突後0.02秒（最大荷重発生時）



衝突後0.12秒（衝突運動終了時）



衝突後0.18秒（衝突作用終了時）

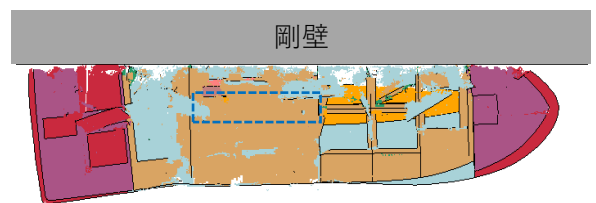
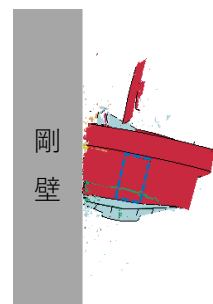


図 3-1 (1/3) 総トン数 2 トン船舶の衝突解析結果（真横衝突）

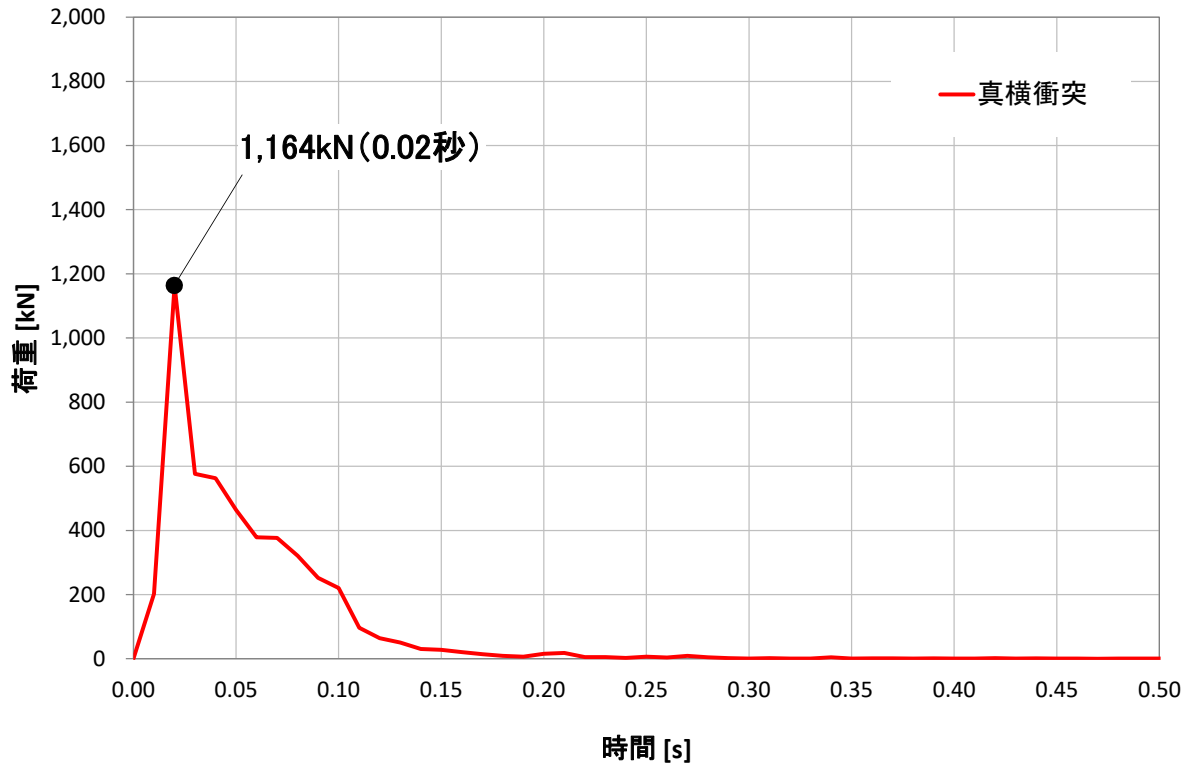


図 3-1 (2/3) 総トン数 2 トン船舶の衝突解析結果 (真横衝突)

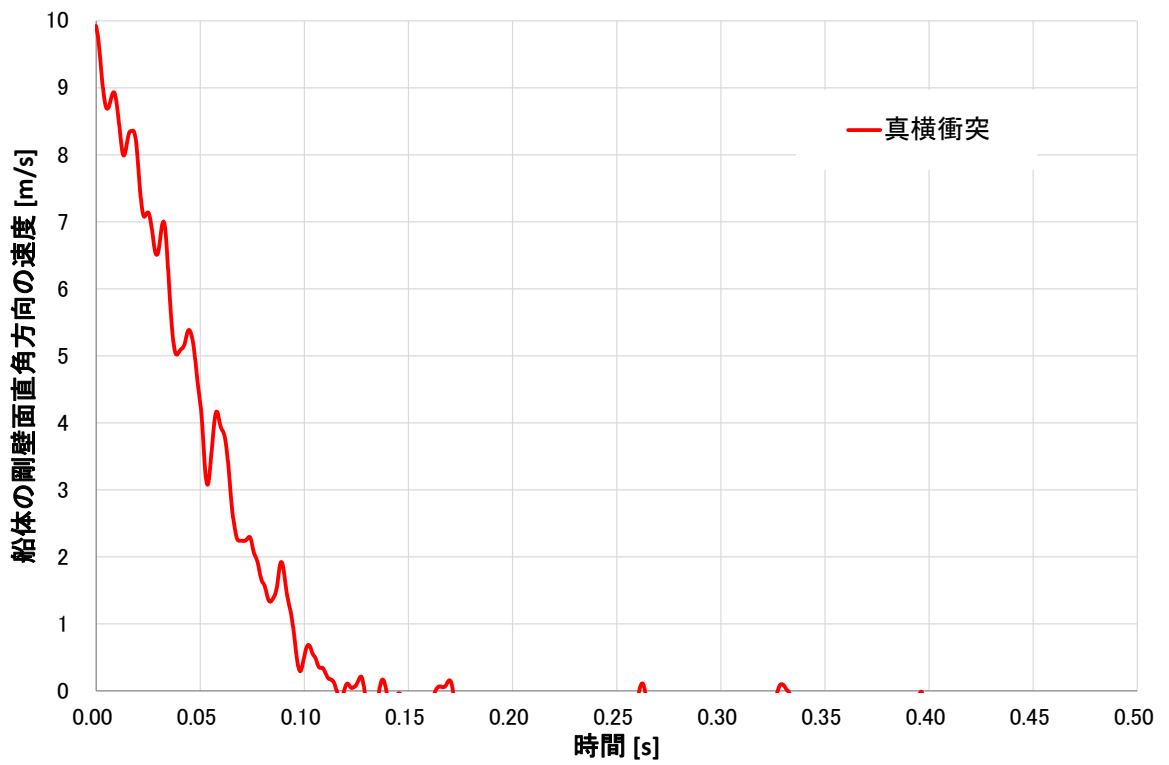
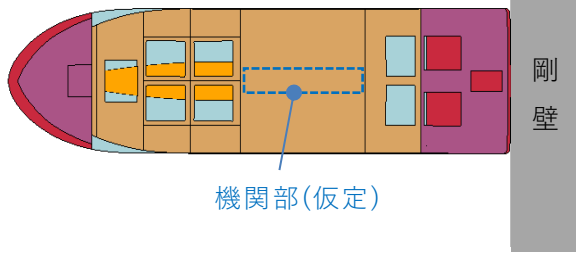


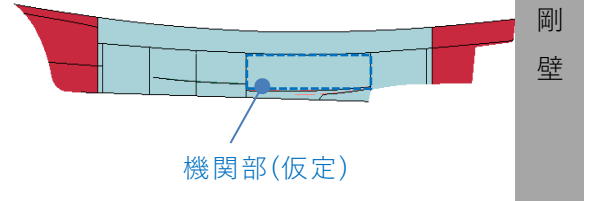
図 3-1 (3/3) 総トン数 2 トン船舶の衝突解析結果 (真横衝突)

衝突後0.00秒（衝突開始時）

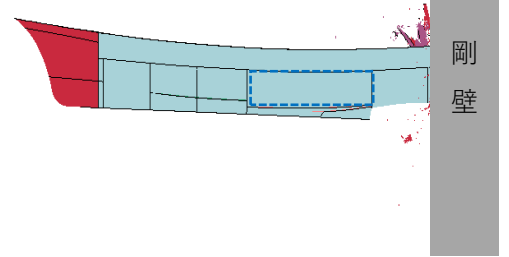
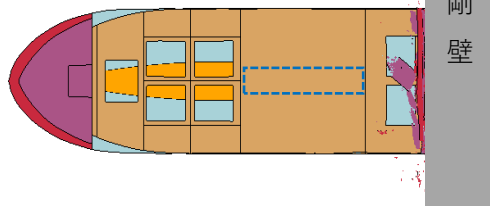
平面



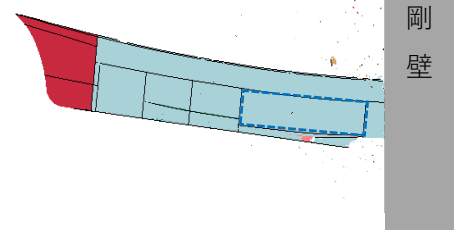
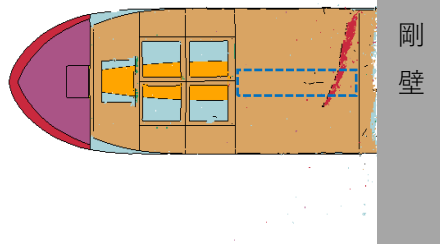
側面



衝突後0.15秒（最大荷重発生時）



衝突後0.40秒（衝突運動終了時）



衝突後0.50秒（衝突作用終了時）

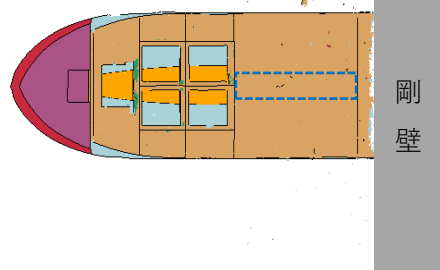


図 3-2 (1/3) 総トン数 2 トン船舶の衝突解析結果（船尾衝突）

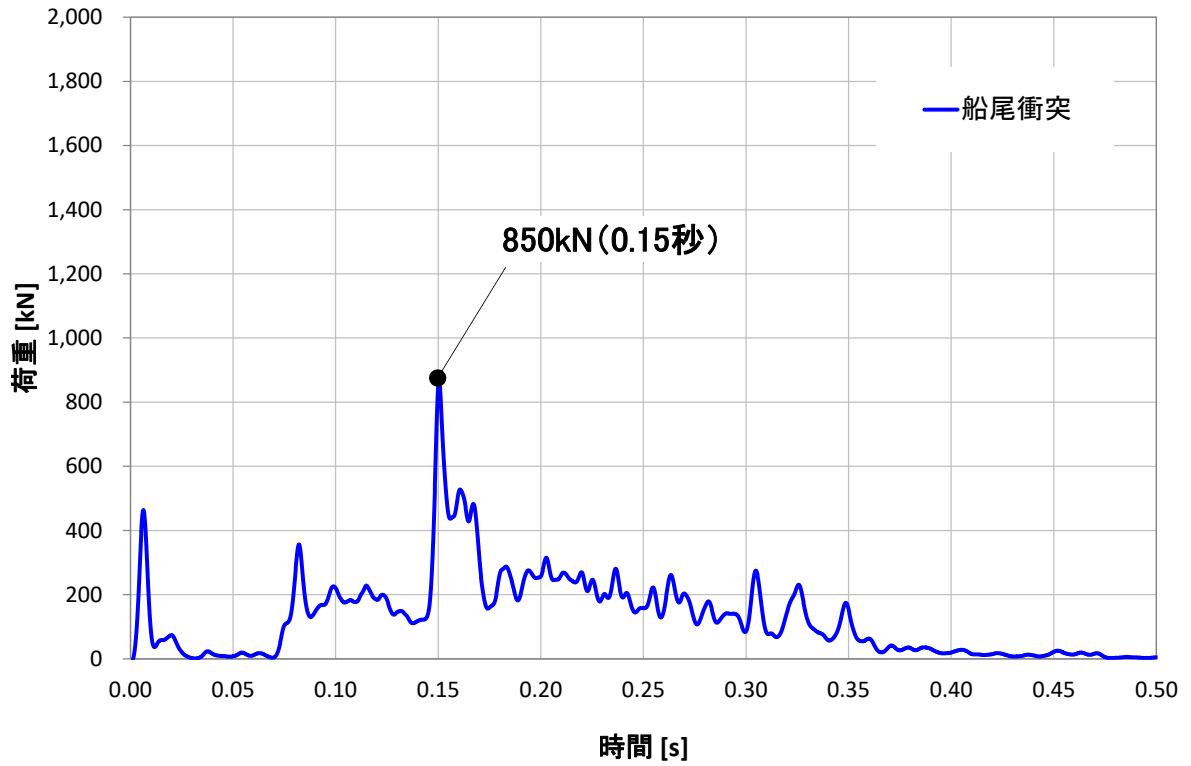


図 3-2 (2/3) 総トン数 2 トン船舶の衝突解析結果 (船尾衝突)

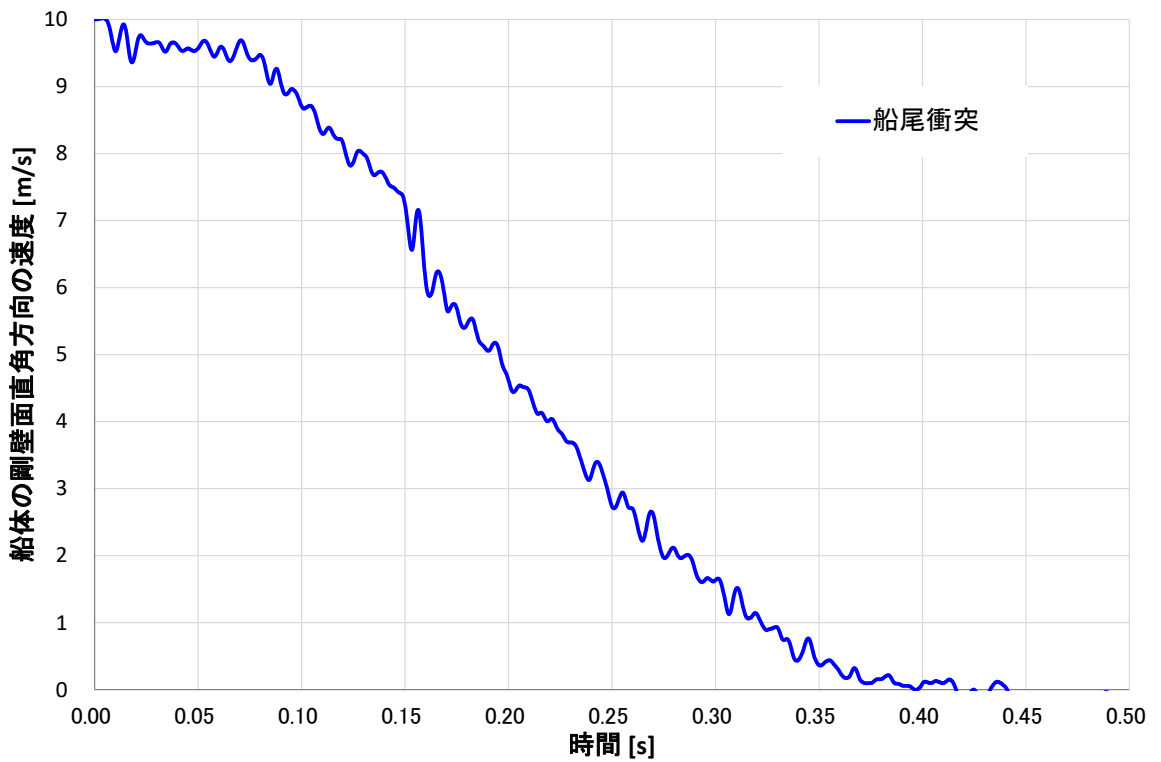


図 3-2 (3/3) 総トン数 2 トン船舶の衝突解析結果 (船尾衝突)

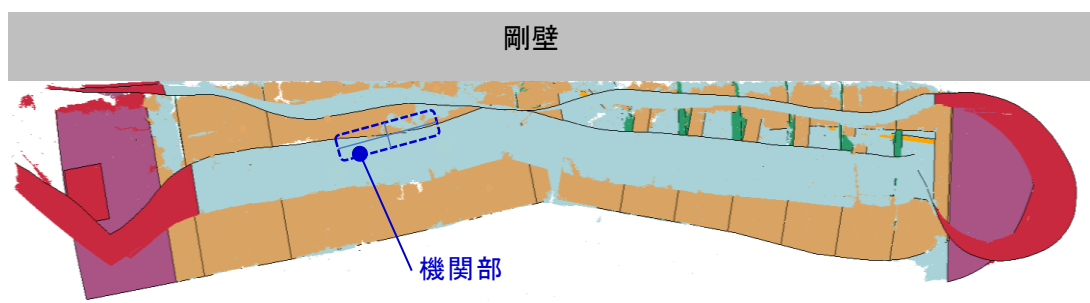
#### 4. 総トン数 19 トン船舶に係る衝突解析の結果

「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」及び添付資料 6 における総トン数 19 トン船舶の真横衝突の衝突解析による衝突状況を図 4-1 に示す。

図 4-1 により、「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」では、機関部が剛壁に衝突していない。また、添付資料 6 においても機関部は剛壁に衝突していないものの剛壁に接近しているため、機関部が剛壁に衝突するものとしている。

##### 「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」

機関部に剛壁が最も接近する時刻: 衝突後0.40秒



##### 「添付資料 6 FRP製船舶の機関部における衝突影響の確認」

衝突運動終了時刻: 衝突後0.50秒

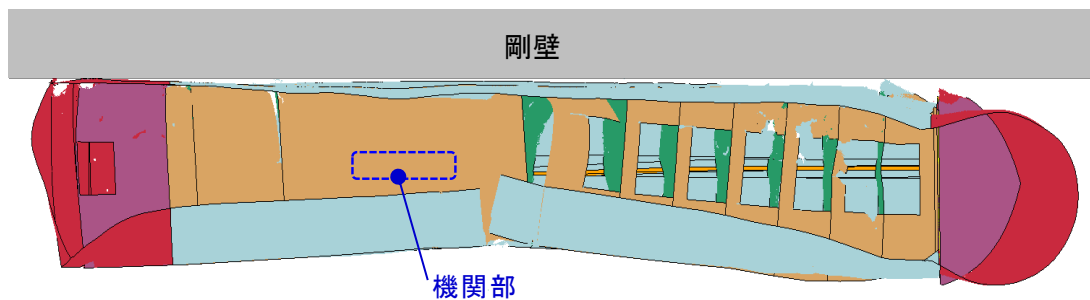


図 4-1 衝突状況



## 5. まとめ

本資料において、総トン数 19 トン船舶より小型の船舶として総トン数 2 トン船舶の衝突解析を実施した。その結果、総トン数 2 トン船舶の機関部は被衝突物（剛壁）に衝突しないことを確認した。

総トン数 19 トン船舶と総トン数 2 トン船舶の真横衝突の衝突解析による力積の比較結果を図 5-1、総トン数と船体質量の相関関係を図 5-2、総トン数と船体板厚\*1の相関関係を図 5-3、総トン数と船幅\*2の相関関係を図 5-4 に示す。

図 5-1 より、総トン数 19 トン船舶の力積は、総トン数 2 トン船舶の力積に対して 11 倍程度大きくなっている。図 5-2 より、総トン数と船体質量の相関関係として、総トン数に比例して質量が大きくなるため、総トン数 20 トン船舶は、総トン数 2 トン船舶に対して 10 倍程度増加していることを確認した。

一方、図 5-3 より、総トン数と船体板厚の相関関係として、総トン数 20 トン船舶は、総トン数 2 トン船舶に対して 1.4 倍程度の増加となっており、図 5-4 より、総トン数と船幅の相関関係として、総トン数 20 トン船舶は、総トン数 2 トン船舶に対して 2 倍程度の増加となっているため、力積及び船体質量の増加率に対して小さいことを確認した。

以上の結果より、総トン数 2 トン船舶の衝突解析による衝突荷重の力積は、総トン数 19 トン船舶と比較して、船体質量が小さいことに伴う大幅な力積の減少が生じているが、船体板厚及び船幅においては、衝突荷重の力積の減少率と比較して、船体板厚及び船幅ともに減少率が小さいことが、総トン数 2 トン船舶の船体破壊が小さくなった要因として考えられる。

注記\*1：船体板厚は「強化プラスチック船規則（2018）」に準じて算定。

\*2：船幅は「津波漂流物対策施設設計ガイドライン(2014)」を引用。

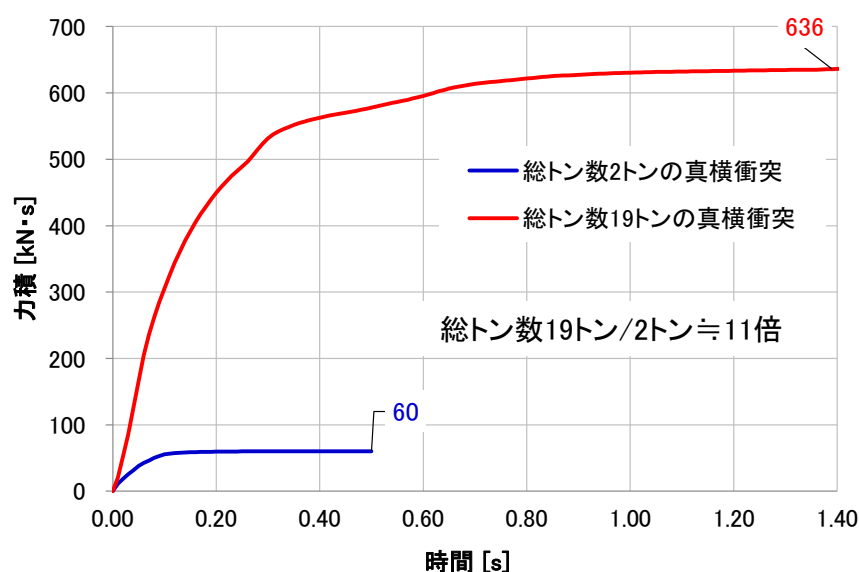


図 5-1 衝突解析結果による力積の比較結果（真横衝突）

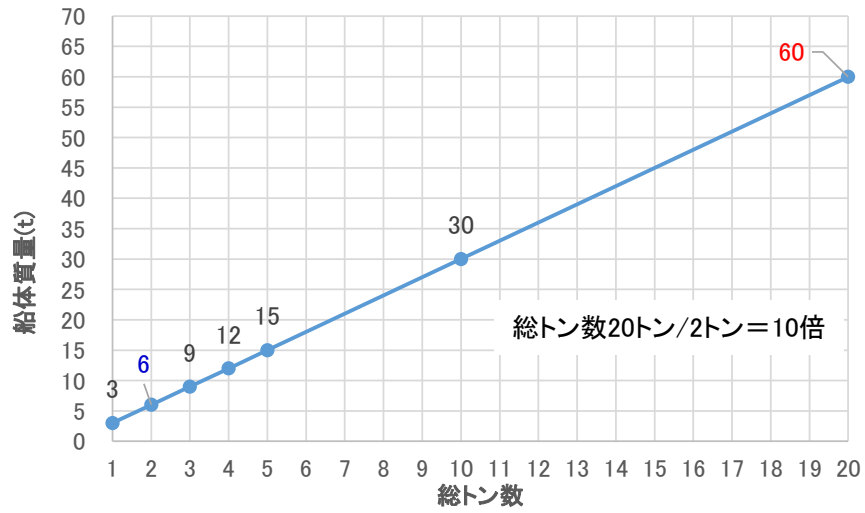


図 5-2 総トン数と船体質量の相関関係

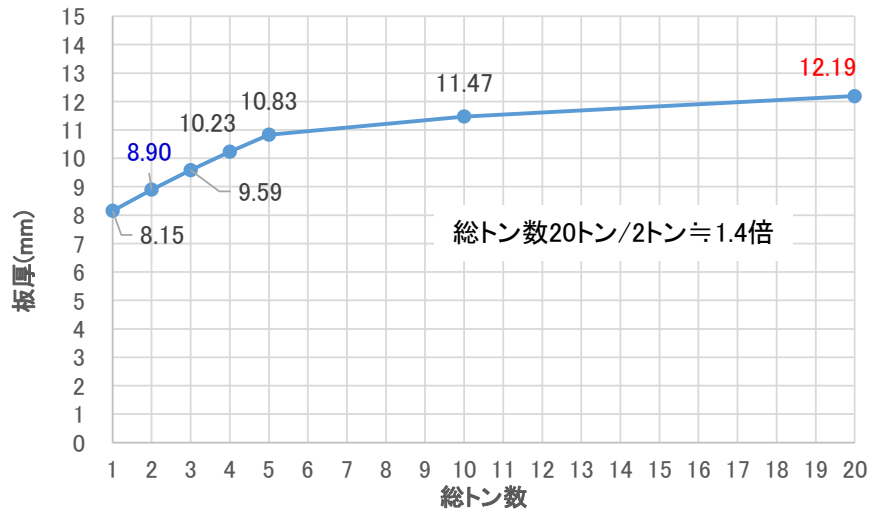


図 5-3 総トン数と船体板厚の相関関係

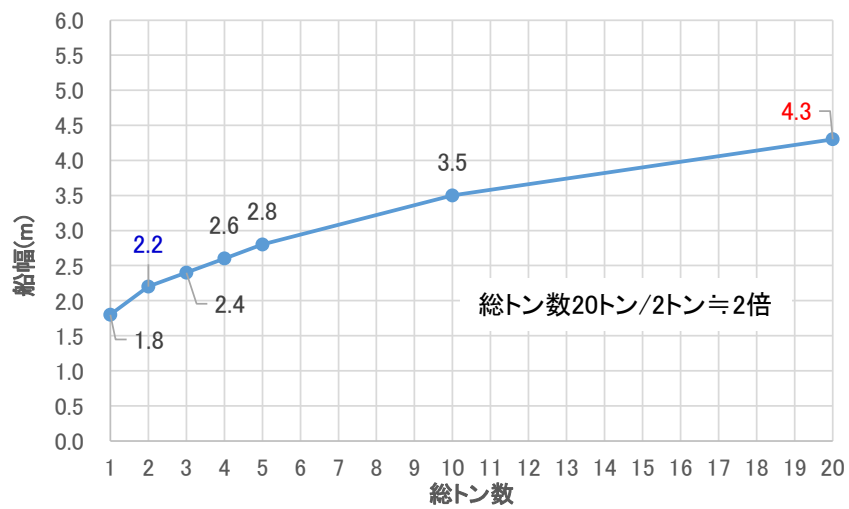


図 5-4 総トン数と船幅の相関関係

総トン数 19 トンより小型の船舶（総トン数 2 トン）における機関部衝突に対する影響確認結果を表 5-1 に示す。

総トン数 2 トン船舶については、機関部の衝突は発生しなかったため、添付資料 6 において、船体破壊の進行が早くなる FRP の材料特性を設定した、総トン数 19 トン船舶の衝突解析により算定した衝突荷重 417kN より小さいことを確認した。また、「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」において算定した総トン数 19 トン船舶に対する剛壁 1m 当たりの衝突荷重 1,107kN に包絡されることも確認した。

以上より、船舶の総トン数に対する衝突荷重の力積及び船体構造（船体板厚、船幅）の相関関係を踏まえると、船舶の総トン数が大きいほど、船体の衝突荷重及び機関部の衝突による衝突荷重が大きくなり、総トン数 19 トン船舶に対する剛壁 1m 当たりの衝突荷重にも包絡されると考えられることから、漂流物衝突荷重算定において総トン数 19 トン船舶による衝突荷重の代表性を確認できた。

表 5-1 総トン数 2 トンにおける機関部衝突に対する影響確認結果

算定対象	算定方法	機関部の影響による衝突荷重【kN】		
		総トン数 2 トン船舶	「添付資料 6 FRP 製船舶の機関部衝突の影響確認」	「4.5.6 漂流物による衝突荷重の算定」における衝突解析結果
機関部	F E M A (2012)	— 機関部は衝突しない	389	— 機関部は衝突しない
船体	衝突解析	0* <sup>1</sup>	28* <sup>3</sup>	1,107* <sup>2</sup>
衝突荷重の合計		0	417	1,107

注記\*1：機関部の衝突は発生しなかったため、衝突終了時の衝突荷重を記載

\*2：剛壁 1m 当たりの最大衝突荷重

\*3：機関部衝突が想定される時刻における剛壁 1m 当たりの衝突荷重

## 漂流物衝突荷重の載荷方法

## 1. 概要

船舶（総トン数19トン）の漂流物衝突荷重について、設計用衝突荷重として「施設全体に作用する衝突荷重」と「局所的な衝突荷重」を設定する（図1-1参照）。本資料では、評価対象構造物における設計用衝突荷重の載荷方法を説明する。

また、評価対象構造物のうち防波壁は、漂流物衝突荷重の分散及び漂流物衝突による局所的な損傷の防止をするため、コンクリート版により構成された漂流物対策工を設置する。漂流物対策工による漂流物衝突荷重の荷重分散を考慮した評価対象構造物への載荷方法を説明する。

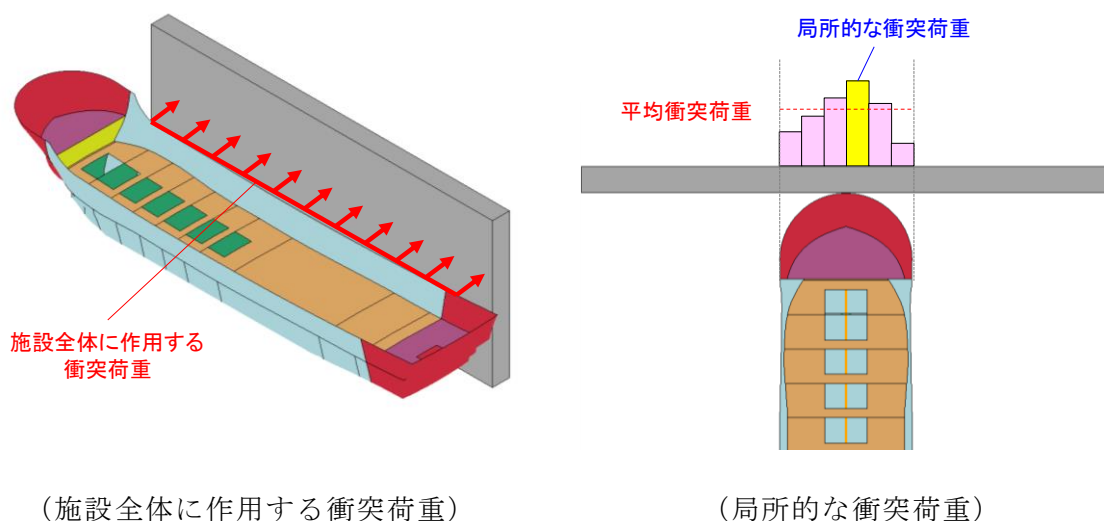


図 1-1 設計用衝突荷重のイメージ図

## 2. 漂流物衝突荷重の載荷方法

### (1) 施設全体に作用する衝突荷重

船舶（総トン数 19 トン）全体の衝突荷重による影響を考慮するため、「施設全体に作用する衝突荷重」により評価対象構造物の評価を実施することとし、衝突荷重を直接受ける部材に加え、評価対象構造物を支持する部材（防波壁（多重鋼管杭式擁壁）の鋼管杭，防波壁（逆 T 擁壁）のグラウンドアンカ等）を含めて、評価対象構造物全体の評価を実施する。

「施設全体に作用する衝突荷重」にて考慮する衝突荷重として、評価対象構造物の延長に応じた作用幅より設計用衝突荷重（表 2-1）を設定する。

衝突荷重の載荷方法については、最大衝突荷重発生時の面積よりも小さくなるよう、幅方向は評価対象構造物の延長とし、高さ方向は船の登録深さ 1.85m よりも保守的に単位深さ 1m とする。施設全体に作用する衝突荷重の載荷方法（例）を図 2-1 に示す。

表 2-1 評価対象構造物に対する設計揚用衝突荷重  
(施設全体に作用する衝突荷重)

評価対象構造物の延長【m】	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
衝突解析から算定される衝突荷重【kN】	1,107	2,159	2,654	3,049	3,072	3,078	3,085	3,448	3,859	4,271	4,631	5,082	5,529	5,816	6,263
設計用衝突荷重【kN】	1,200	2,200	2,700	3,100	3,100	3,100	3,100	3,500	3,900	4,300	4,700	5,100	5,600	5,900	6,300

評価対象構造物の延長【m】	16	17	18	19	20	21	22	23	24
衝突解析から算定される衝突荷重【kN】	6,544	6,776	6,921	7,013	7,045	7,263	7,355	7,387	7,395
設計用衝突荷重【kN】	6,600	6,800	7,000	7,100	7,100	7,300	7,400	7,400	7,400

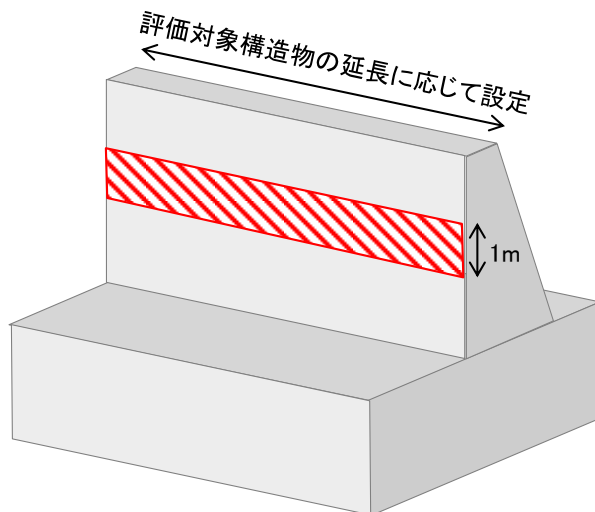


図 2-1 施設全体に作用する衝突荷重の載荷方法（例）  
4.5-添付 9-2

(2) 局所的な衝突荷重

衝突解析により、「施設全体に作用する衝突荷重」である平均衝突荷重を上回る局所的な荷重（1 m当たりの荷重）が確認されることから、「局所的な衝突荷重」により評価対象構造物の評価を実施する。

評価対象構造物を支持する部材において、衝突荷重を直接受ける部材から伝達される荷重の絶対値が大きい「施設全体に作用する衝突荷重」（総衝突荷重）に「局所的な衝突荷重」は包絡される。一方、衝突荷重を直接受ける部材においては、「局所的な衝突荷重」は「施設全体に作用する衝突荷重」（平均衝突荷重）と比較して1 m当たりの荷重が大きくなり、部材の局所的な評価が厳しくなる可能性がある。よって、「局所的な衝突荷重」による評価は、衝突荷重を直接受ける部材に対して実施する。

「局所的な衝突荷重」にて考慮する衝突荷重として、設計用衝突荷重である 1,200kN を設定する。

衝突荷重の載荷方法については、幅方向は単位幅 1m, 高さ方向は船の登録深さ 1.85m よりも保守的に単位深さ 1m とする。局所的な衝突荷重の載荷方法（例）を図 2-2 に示す。

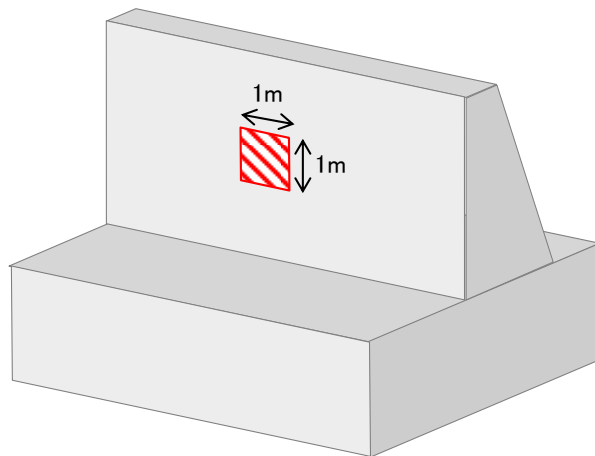


図 2-2 局所的な衝突荷重の載荷方法（例）

### 3. 漂流物対策工を考慮した漂流物衝突荷重の載荷方法

評価対象構造物のうち防波壁は、コンクリート版により構成された漂流物対策工を設置する計画としており、図3-1のとおりコンクリート版の厚さに応じて、衝突荷重が分散される。

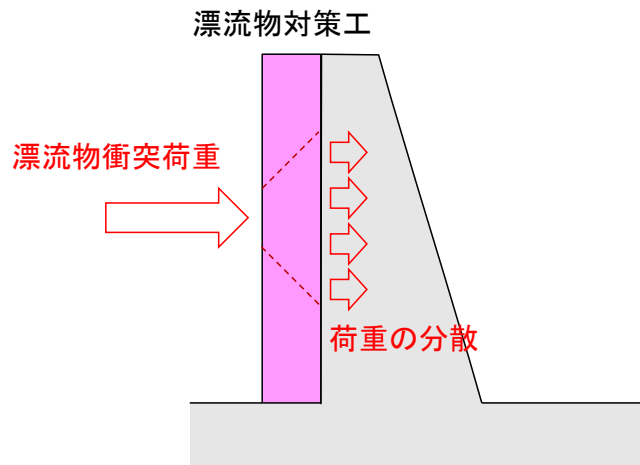


図 3-1 漂流物対策工における衝突荷重の分散

漂流物対策工を介した場合における漂流物衝突荷重の載荷方法（例）を図 3-2 に示す。局所的な衝突荷重を考慮する場合、漂流物対策工に幅 1m×高さ 1m で衝突する。コンクリート版の厚さを 50cm とした場合は、漂流物対策工を介して 45° で荷重分散されることから、防波壁には幅 2m×高さ 2m で衝突荷重が伝達される。

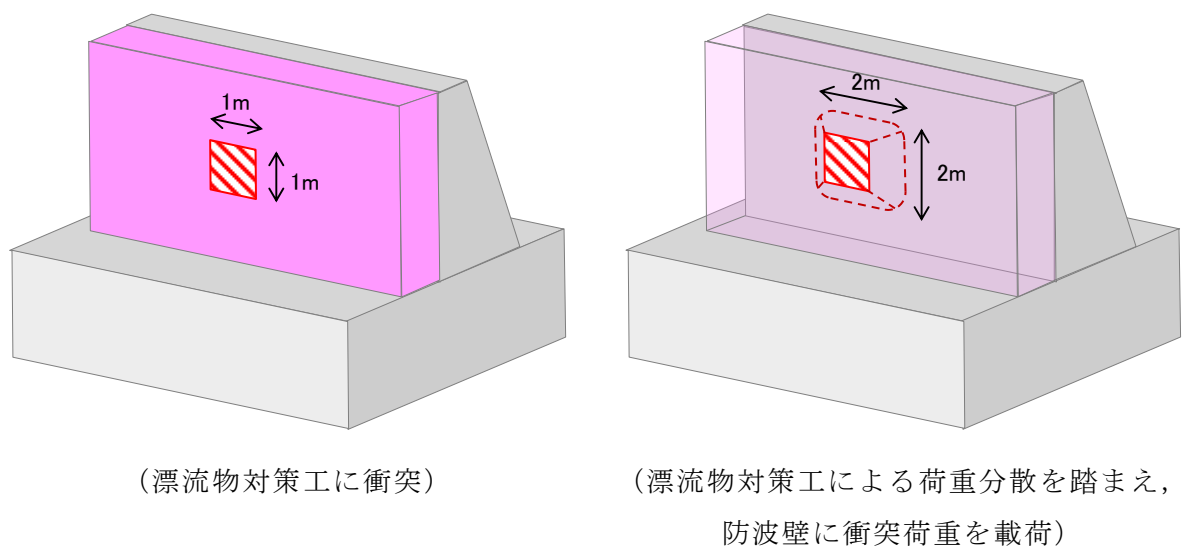


図 3-2 漂流物対策工を介した場合における漂流物衝突荷重の載荷方法（例）

## 5.2 津波監視設備の設備構成及び電源構成



## 5.2 津波監視設備の設備構成及び電源構成

本資料は、津波監視設備の中央制御室における監視機能及び非常用電源設備からの給電について説明するものである。

### 1. 津波監視設備の設計

「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」の主な要求事項と対応する設計内容を以下に記載する。

#### ○第四条（地震による損傷の防止）

耐震重要施設である津波監視設備（敷地における津波監視機能を有する施設）は、耐震重要度Sクラス設計とし、下位クラスに属するものの波及的影響により機能が損なわれないこと。また、常時作用している荷重及び運転時に作用する荷重等と基準地震動による地震力の組合せに対して、設備に要求される機能を保持し、必要に応じて津波による荷重の組合せを考慮すること。

#### 【設計内容】

津波監視設備は耐震重要度Sクラスの設計とする。

電源については、耐震性を有する、非常用所内電気設備及び非常用直流電源設備から受電する設計とする。

#### ○第五条（津波による損傷防止）

入力津波に対して津波監視機能が保持できること。なお、「津波監視設備」とは、取水槽水位計、並びに津波の来襲状況を把握できる津波監視カメラをいう。

津波の影響（波力及び漂流物の衝突等）に対して、影響を受けにくい位置への設置及び影響の防止策・緩和策等を検討し、入力津波に対して津波監視機能が十分に保持できるよう設計すること。

#### 【設計内容】

津波監視カメラは基準津波の影響を受けない高所の2号機排気筒（EL 64.0m）、3号機北側の防波壁上部東側（EL 15.0m）及び3号機北側の防波壁上部西側（EL 15.0m）に設置する設計とする。

取水槽水位計は、基準津波の圧力に十分に耐えられる設計とする。また、漂流物が衝突する恐れのない位置に設置する。

#### ○第二十六条（原子炉制御室等）

原子炉制御室から、発電用原子炉施設に影響を及ぼす可能性のある自然現象等（津波含む）を把握できること。

#### 【設計内容】

中央制御室は、発電用原子炉施設の外の状況を把握するために、2号機排気塔、3号機北側の防波壁上部東側及び3号機北側の防波壁上部西側に設置する津波監視カメラの可視光及び赤外線映像により、自然現象等の外部事象を昼夜にわたり監視できる設計とする。

## 2. 津波監視設備の設備構成

津波監視設備の映像及び観測データは中央制御室で監視可能な設計とする。津波監視設備の映像及び観測データの伝送方法を表 5.2-1, 津波監視カメラの概略構成図及び取水槽水位計の概略構成図を図 5.2-1 及び図 5.2-2 に示す。

表 5.2-1 津波監視設備の映像及び観測データの伝送方法

津波監視設備	設置場所	数量	伝送方法
津波監視カメラ	2号機排気塔	1	有線
	3号機北側の防波壁上部東側	1	
	3号機北側の防波壁上部西側	1	
取水槽水位計	2号機取水槽	2	有線

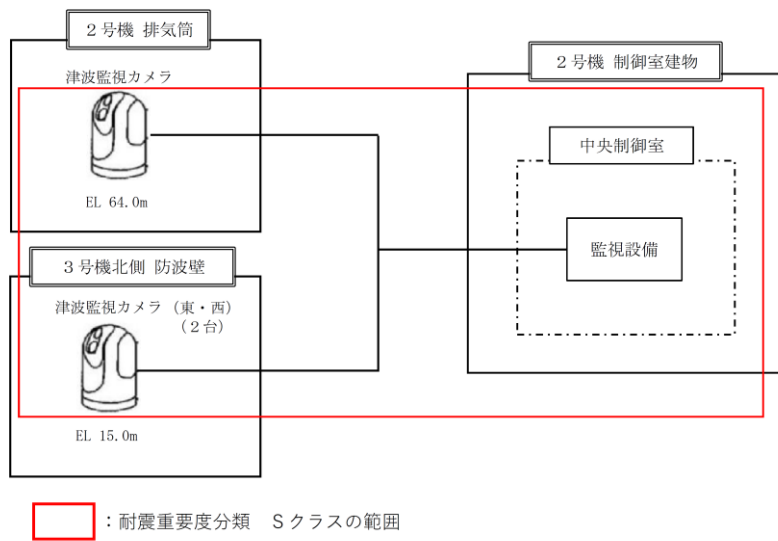


図 5.2-1 津波監視カメラの概略構成図

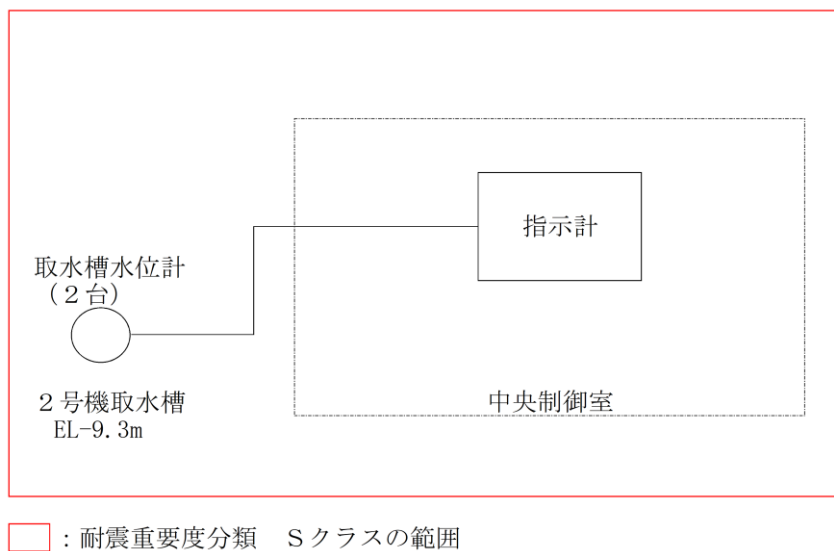


図 5.2-2 取水槽水位計の概略構成図

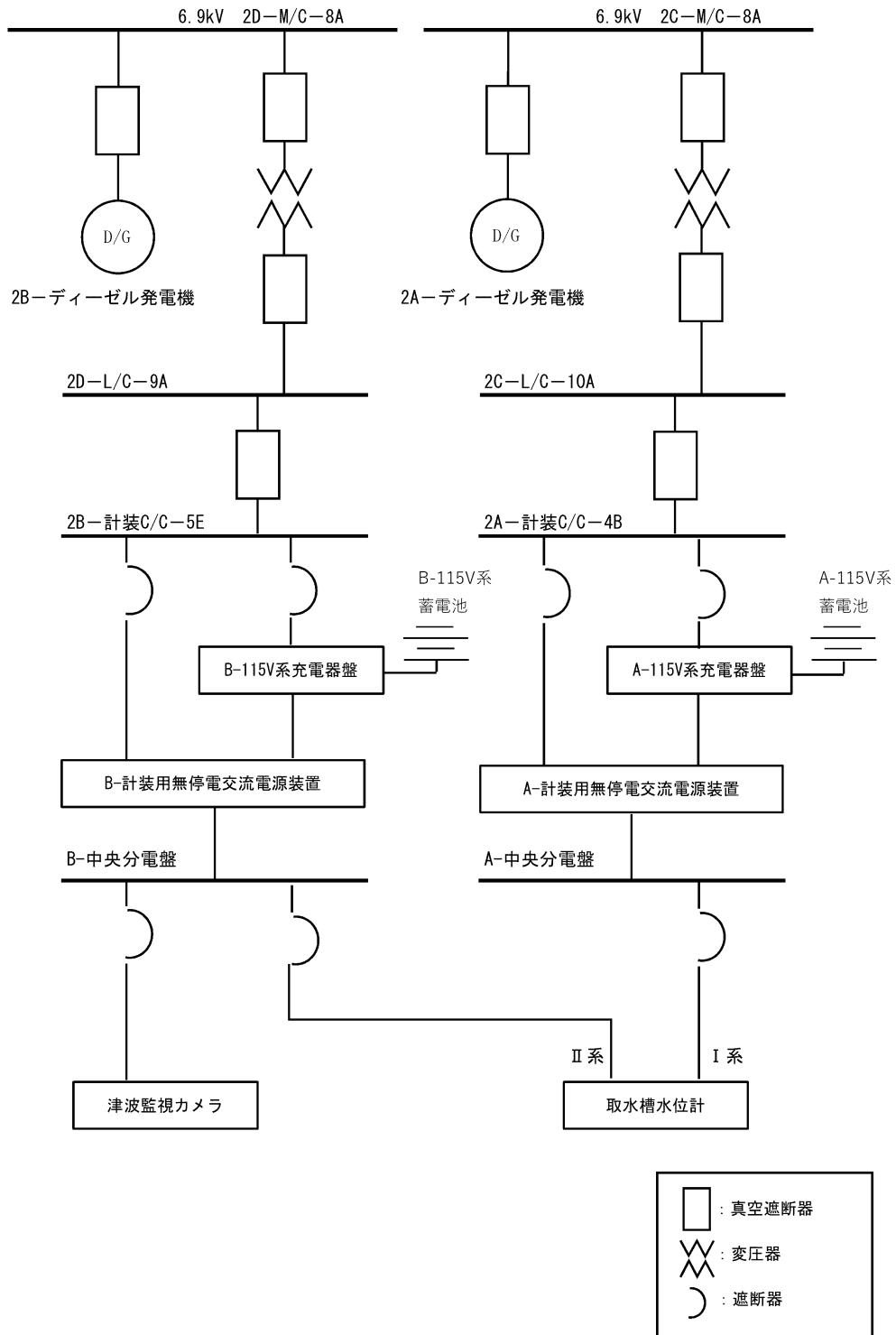
### 3. 津波監視設備の電源

津波監視設備の電源は通常時、非常用所内電気設備から受電し、全交流動力電源喪失時は非常用直流電源設備から8時間受電可能な設計とする。また、常設代替交流電源設備を起動し、約70分後から受電することで、継続して監視可能な設計とする。

津波監視設備の電源供給を表5.2-2、津波監視設備の概略電源構成図及び配置図を図5.2-3及び図5.2-4、津波監視カメラの映像イメージを図5.2-5に示す。

表 5.2-2 津波監視設備の電源供給

津波監視設備	設置場所	数量	電源	
			通常時	SBO時
津波監視カメラ	2号機排気筒	1	非常用所内 電気設備	非常用直流 電源設備
	3号機北側の防波壁上部東側	1		
	3号機北側の防波壁上部西側	1		
取水槽水位計	2号機取水槽	2		



注：M/C はメタルクラッドスイッチの略称  
 L/C はロードセンタの略称  
 C/C はコントロールセンタの略称

図 5.2-3 津波監視設備の概略電源構成図

津波監視カメラ  
 設置位置: 2号機排気筒 EL 64.0m  
           3号機北側の防波壁上部(東・西) EL 15.0m  
 視野角: 360°, 垂直±90° (排気筒による死角を除く)  
 図中矢印はカメラの監視範囲を示す。

取水槽水位計  
 設置位置: 2号機取水槽 EL-9.3m  
 測定範囲: EL 10.7m~EL-9.3m

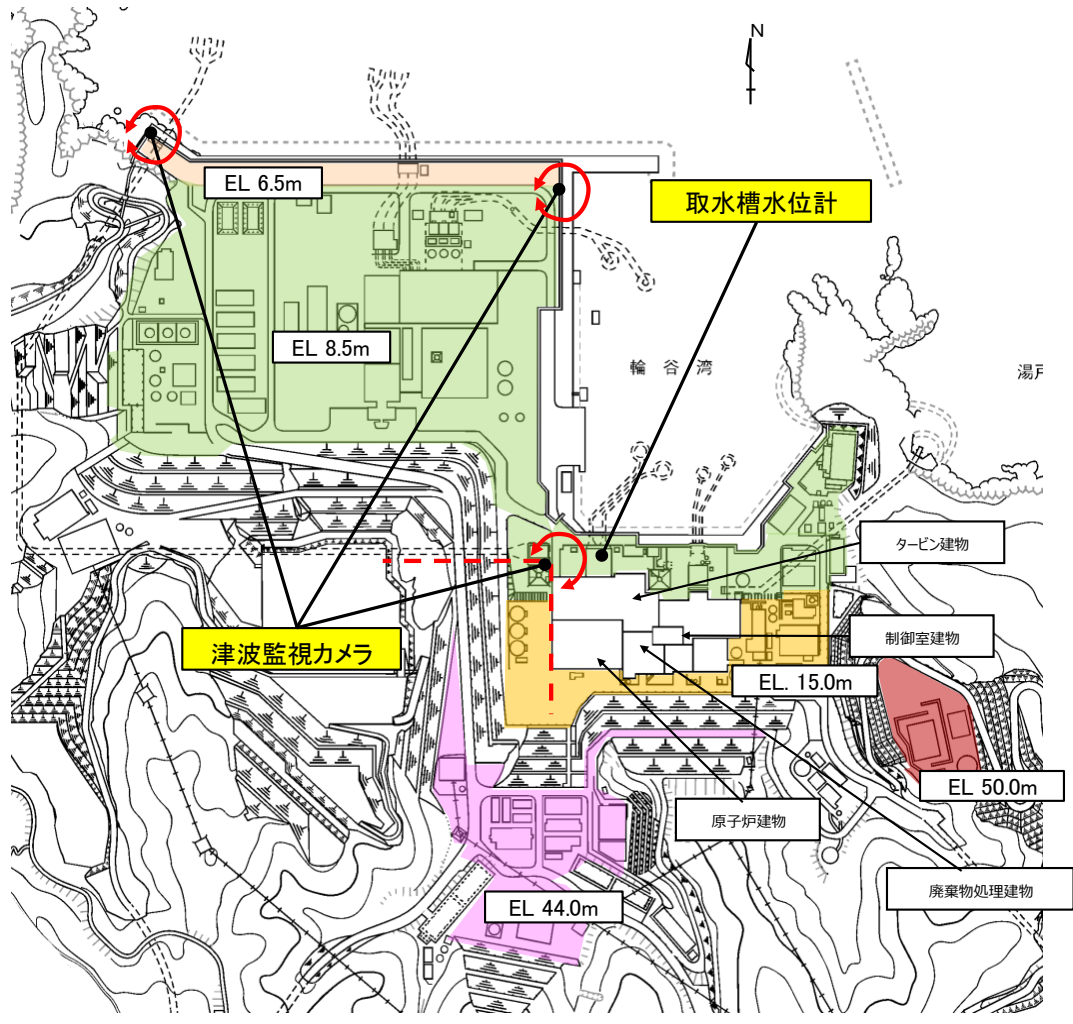


図 5.2-4 津波監視設備の配置図

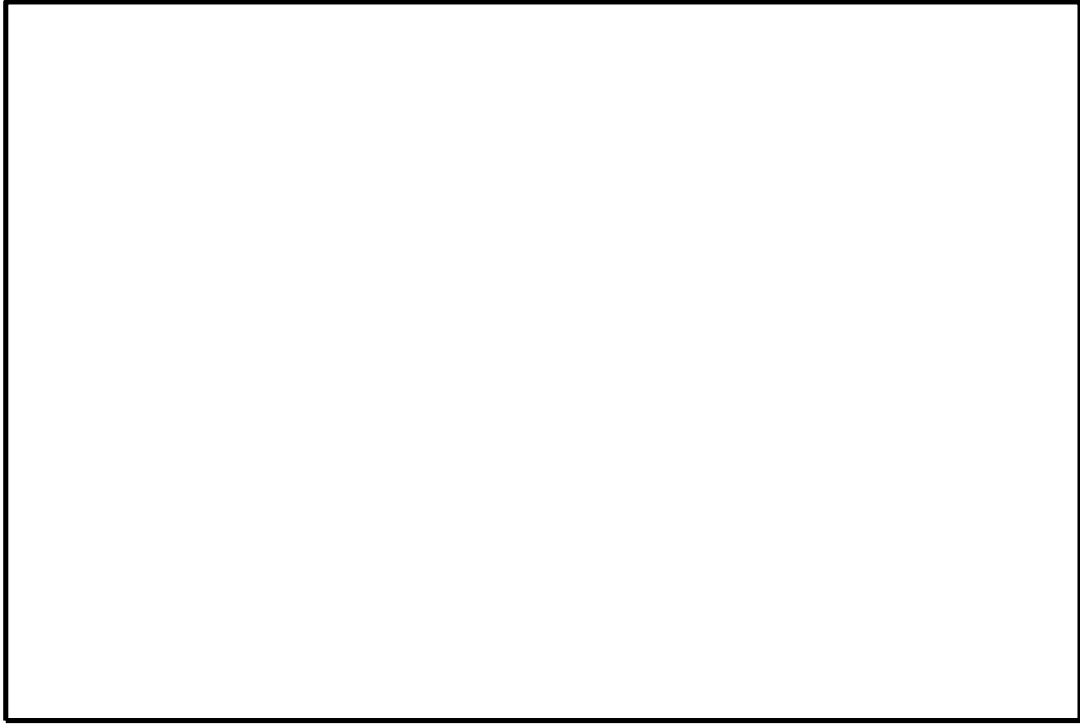


図5.2-5(1) 津波監視カメラ映像イメージ (排気筒EL 64.0mからの視野)

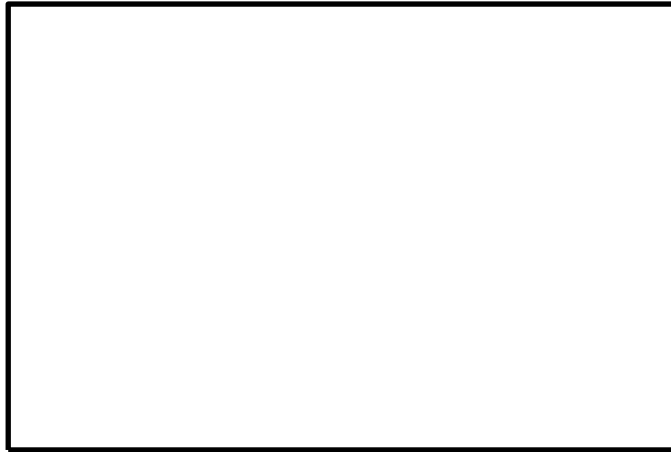


図5.2-5(2) 津波監視カメラ映像イメージ (暗視映像)

### 津波監視設備の緊急時対策所での監視について

#### (1) 津波監視設備の設計について

津波監視設備は、耐津波設計に係る設工認審査ガイドで要求されている、以下の【規制基準における要求事項等】を満足させる設計とする必要がある。

##### 【規制基準における要求事項等】

津波監視設備については、津波の影響（波力、漂流物の衝突等）に対して、影響を受けにくい位置への設置、影響の防止策・緩和策等を検討し、入力津波に対して津波監視機能が十分に保持できるように設計すること。

そのため、島根2号機では上記要求を満足する津波監視設備として、津波監視カメラ及び取水槽水位計を設置することとしており、監視場所は運転及び事故時操作を行う中央制御室としている。

津波監視カメラは、中央制御室にて監視することを基本としているが、緊急時対策所でも現場状況の確認が可能となるように、緊急時対策所に自主設備として監視設備を設置する。なお、中央制御室における監視機能（上位クラス）から緊急時対策所における監視機能（下位クラス）に伝送するラインは、下位クラスの故障が上位クラスに波及することがない設計としていることから、中央制御室での監視に影響を及ぼさない。図1に概要図を示す。

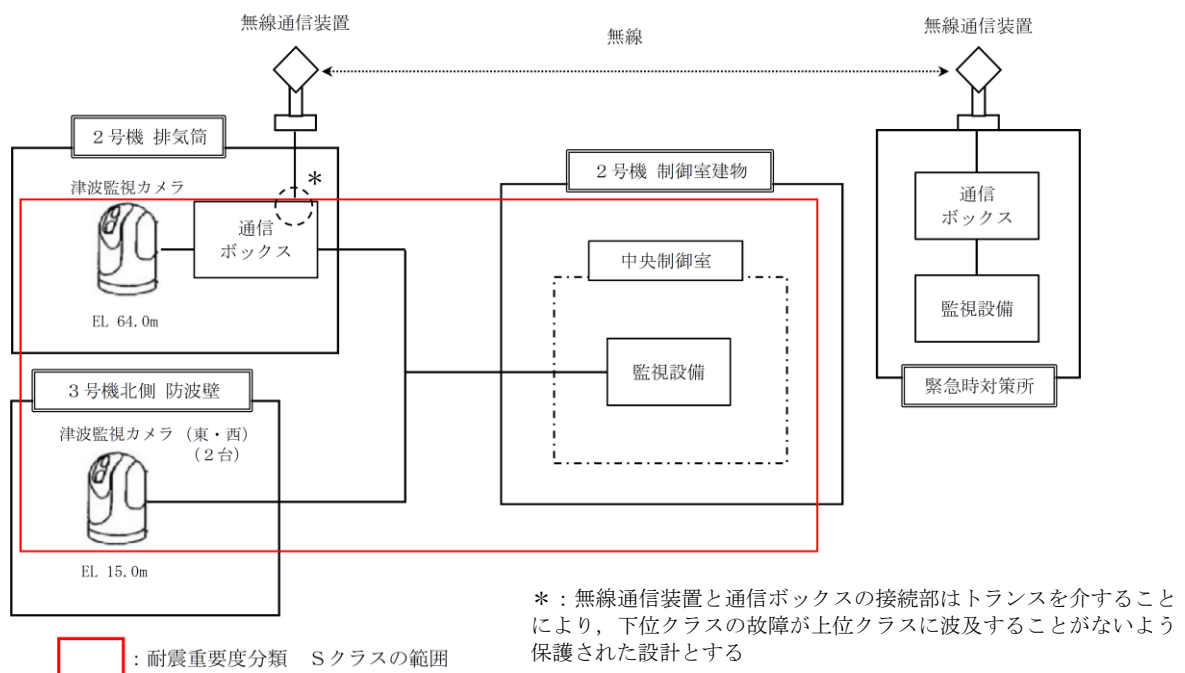


図1 津波監視カメラの概略構成図（緊急時対策所）



### 5.3 津波による溢水に対して浸水対策を実施する範囲の考え方

### 5.3 津波による溢水に対して浸水対策を実施する範囲の考え方

タービン建物内の浸水防護重点化範囲に対して、循環水系配管の破損個所から津波が流入しないよう復水器を設置するエリアとの境界に防水壁等を設置することとしている。

設工認申請段階として、タービン補機海水系インターロックによる弁閉止時間等を設定し、浸水防護重点化範囲の境界における浸水水位等の再評価を行った。

ここでは、以下の4項目について設置許可変更申請段階の説明内容との変更箇所を整理し、説明する。

- (1) タービン建物（復水器を設置するエリア）等の浸水防護重点化範囲の変更
- (2) タービン建物（復水器を設置するエリア）の評価
- (3) タービン建物（Sクラスの設備を設置するエリア（西））の評価
- (4) 取水槽循環水ポンプエリアの評価

：「島根原子力発電所2号炉 津波による損傷の防止」記載内容（抜粋）



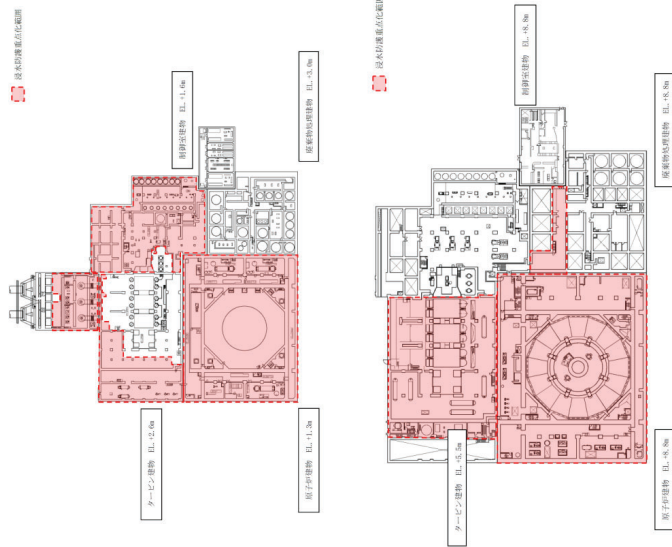
：VI-1-1-3-2-4 「入力津波による津波防護対象設備への影響評価」（抜粋）  
赤下線：今回の評価における追加内容 水色着色：変更箇所（㊦等で識別）

（1）タービン建物（復水器を設置するエリア）等の浸水防護重点化範囲の変更

設置許可申請段階の評価内容

P. 5 条一別添1-II-2-51, 54, 55, 57

2.4.1 浸水防護重点化範囲の設定



第2.4-2 図(1) 浸水防護重点化範囲（平面図）

今回の評価内容

P. 42, 45, 46

(3) 評価結果

a. 浸水防護重点化範囲の設定

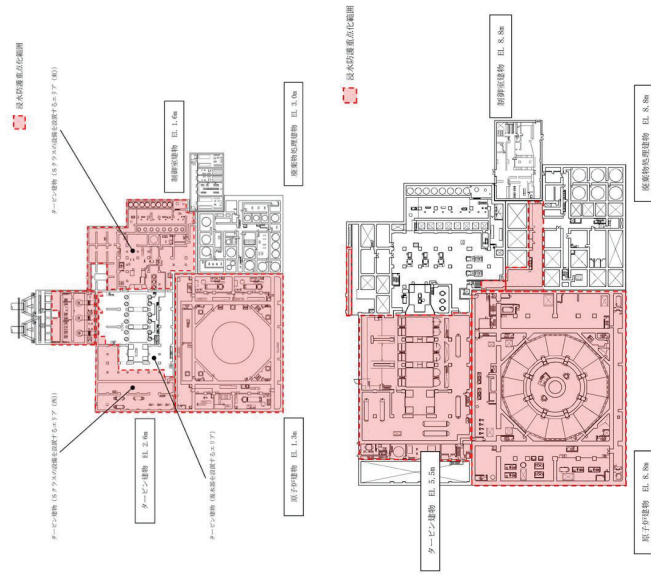
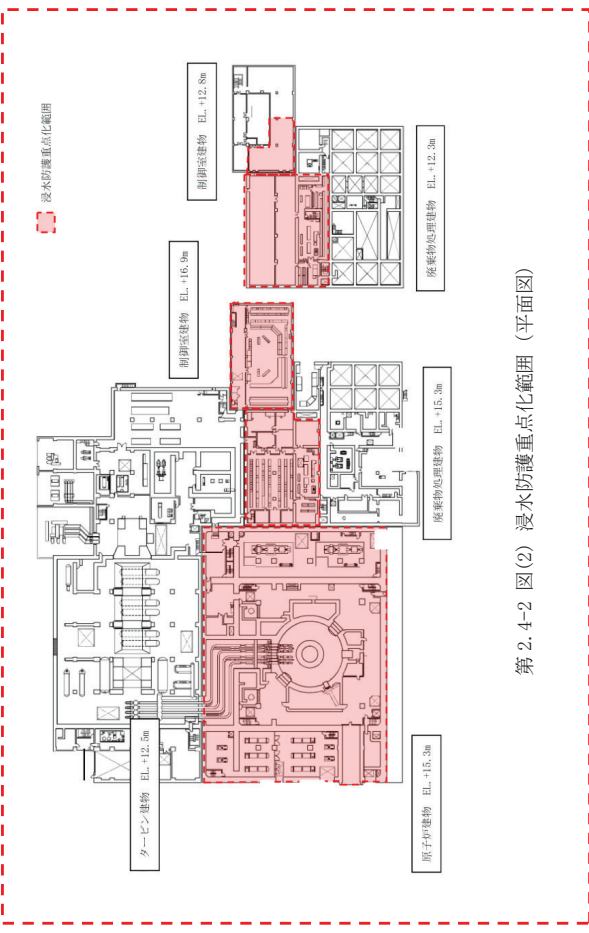


図3-29 浸水防護重点化範囲（平面図）（1/4）

設置許可申請段階の評価内容



第 2.4-2 図(2) 浸水防護重点化範囲 (平面図)

今回の評価内容

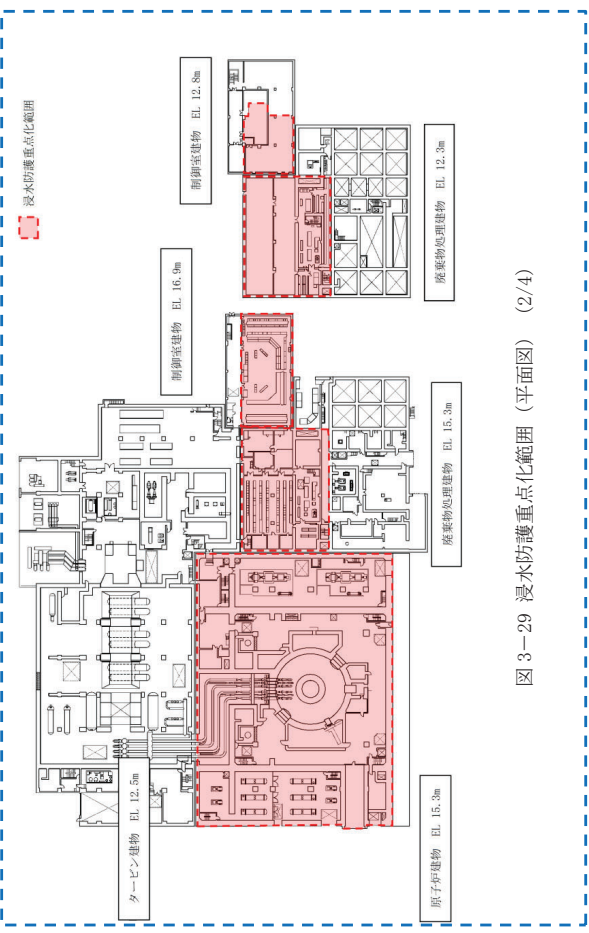


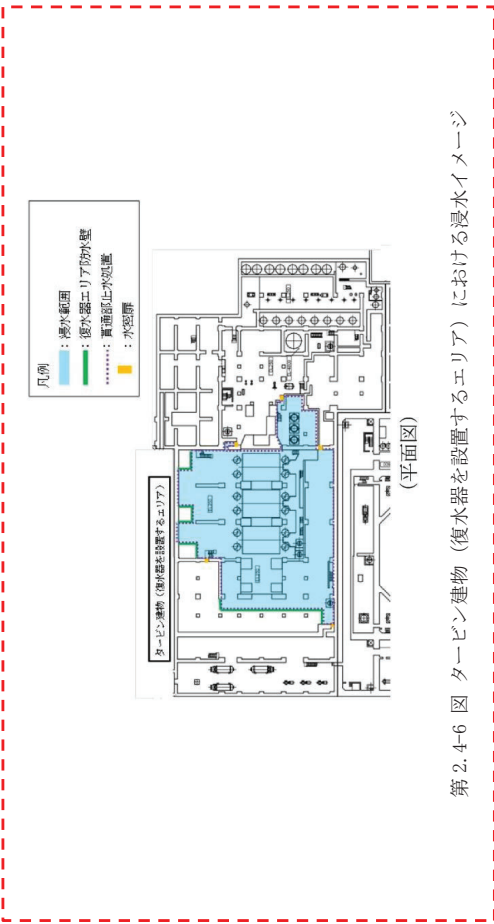
図 3-29 浸水防護重点化範囲 (平面図) (2/4)

【変更内容】

・タービン建物 (復水器を設置するエリア) 等の浸水防護重点化範囲の変更

【変更理由】

- ・タービン建物 (復水器を設置するエリア) の浸水高さが上階 EL. 5.5m に到達しないよう復水ポンプ室を同エリアに含め滞留可能容積を確保していたが、タービン補機海水系の弁閉止インターロックに係る詳細設計の反映 (漏えい検知高さの設定) による溢水量の低減及び防水壁の設計反映を踏まえた容積の見直しにより、復水器を設置するエリアに復水ポンプ室を含めることなく、浸水高さを EL. 5.5m 以下にできることを確認したため
- ・タービン建物 (EL. 5.5m)、廃棄物処理建物 (EL. 15.3m) 及び制御室建物 (EL. 12.8m) の一部に S クラスの設備 (電路) の敷設を確認したため
- ・タービン建物 (S クラスの設備を設置するエリア (東)) 及び制御室建物 (EL. 16.9m) のうち、S クラスの設備を設置していないエリアを確認したため



第 2.4-6 図 タービン建物（復水器を設置するエリア）における浸水イメージ  
(平面図)

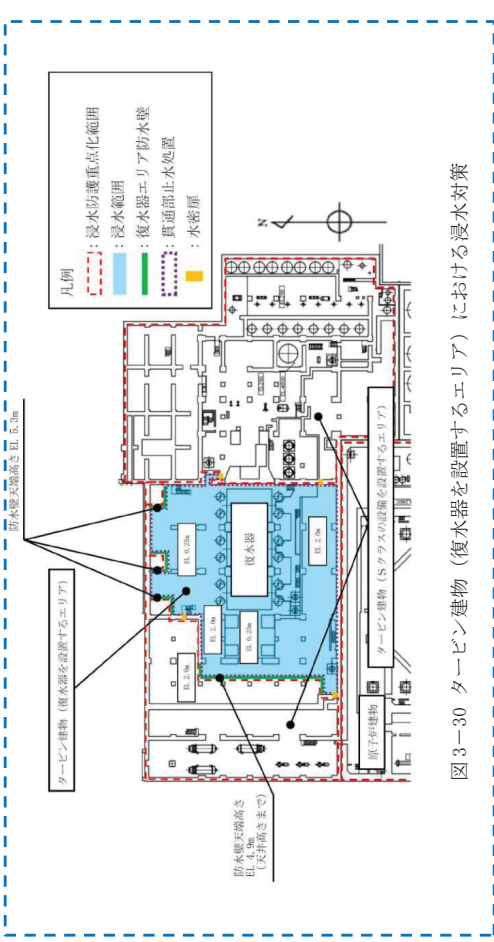


図 3-30 タービン建物（復水器を設置するエリア）における浸水対策

【変更内容】

- ・復水ポンプ室北東水密扉の削除

【変更理由】

- ・タービン建物（復水器を設置するエリア）の範囲を見直したため

(2) タービン建物（復水器を設置するエリア）の評価

設置許可申請時の評価内容

P. 5 条-別添 1-II-2-63, 64

(2) 浸水量評価

a. タービン建物（復水器を設置するエリア）における溢水  
 本事実による浸水量評価については、「設置許可基準規則第9条（溢水による損傷の防止等）」に対する適合性（参考資料2第9章9.1）において「復水器エリアにおいて「復水器エリアにおける溢水」として説明している。

評価条件、評価結果等の具体的な内容を添付資料10に抜粋して示す。  
 添付資料10に示すとおり、本事実による浸水水位は第2.4-5図のとおりとなる（「設置許可基準規則第9条（溢水による損傷の防止等）」に対する適合性（第9章9.1表9-12より転載）。また、浸水イメージは第2.4-6図のとおりとなる。

なお、評価にあたっては「設置許可基準規則第9条（溢水による損傷の防止等）」における対策である循環水系に追設する循環水ポンプ出口弁、復水器水室出入口弁を閉止するインターロック（原子炉をスクラムさせる地震大信号及びタービン建物又は取水槽循環水ポンプエリアの漏えい検知信号で作動）を前提としている。

(2) 地震起因による浸水影響評価結果

地震起因による溢水量(5,989m<sup>3</sup>)は、復水器エリアの貯留可能容積(6,680m<sup>3</sup>)より小さいことから（溢水水位EL4.8m）、復水器エリアに貯留可能で、原子炉建物、廃棄物処理建物及び制御室建物へ溢水の流出がないことを確認した。溢水水位の算出結果を表9-12に示す。

④ 5,989m<sup>3</sup> < 6,680m<sup>3</sup> (復水器エリアの貯留可能容積)

表9-12 地震起因による溢水量算出結果

諸元	値
①EL2.0mより上部に滞留する溢水量*1	4,162[m <sup>3</sup> ]
②EL2.0mにおける復水器エリアの滞留面積	1,546[m <sup>2</sup> ]
③水上高さ	0.075[m]
④EL2.0mより上部に滞留する溢水水位*2	2.8[m] (EL4.8m)

※1 地震による溢水量(5,989m<sup>3</sup>)から表9-9におけるEL2.0m以下の空間容積(1,827m<sup>3</sup>)を差し引いた値

※2 以下の式より算出

④=①/②+③

第2.4-5図 タービン建物（復水器を設置するエリア）における地震起因による溢水評価

また、津波の流入に対しては、「設置許可基準規則第9条（溢水による損傷の防止等）」に対する適合性（第9章9.1）における「復水器エリアにおける溢水」に示すとおり、循環水系に追加設置するインターロック（原子炉をスクラムさせる地震大信号及びタービン建物又は取水槽循環水ポンプエリ

今回の評価内容

P. 49, 50

b. 浸水防護重点化範囲の境界における浸水評価

(a) タービン建物（復水器を設置するエリア）における溢水の評価タービン建物（復水器を設置するエリア）における溢水の影響については、タービン補機海水ポンプ出口弁の弁閉止インターロックにより、タービン建物（復水器を設置するエリア）における溢水による浸水水位が復水器エリア防水壁の高さを超えないことを評価する。

イ. タービン補機海水系配管の損傷箇所からの津波の流入量タービン補機海水系配管の損傷箇所からの溢水の漏えい検知時間は、溢水量、漏えい検知器設置高さ及びタービン建物（復水器を設置するエリア）の床面積から算出する。溢水量2,100m<sup>3</sup>/h×2台（タービン補機海水系の定格流量）、漏えい検知器設置高さ50mm及びタービン建物（復水器を設置するエリア）の床面積（表3-13）より、漏えい検知時間は約45秒となる。タービン補機海水ポンプ出口弁の閉止時間約60秒を考慮すると、地震発生から破損箇所隔離までの時間は約105秒となり、海域活断層から想定される地震による津波の到達（約3分）前にタービン補機海水ポンプ出口弁を閉止でき、津波の流入はない。

表3-13 タービン建物（復水器を設置するエリア）の床面積及び容積\*

高さ(m)	面積(m <sup>2</sup> )	容積(m <sup>3</sup> )
EL 0.25~EL 2.0	約1,027	約1,798
EL 2.0~EL 4.9	約1,535	約4,452
EL 4.9~EL 5.3	約1,027	約4,411

注記 \*：表の値は、算出結果に対して小数点以下を切り捨てた値を示す。

ロ. 循環水系配管の伸縮継手の損傷箇所からの津波の流入量  
 循環水系配管の伸縮継手の損傷箇所からの溢水の漏えい検知時間は、溢水量、漏えい検知器設置高さ及びタービン建物（復水器を設置するエリア）の床面積から算出する。

溢水量約233.534m<sup>3</sup>/h（表3-14）、漏えい検知器設置高さ50mm及びタービン建物（復水器を設置するエリア）の床面積（表3-13）より、漏えい検知時間は約1秒となる。  
 循環水ポンプ出口弁及び復水器水室出入口弁の閉止時間約55秒を考慮すると、地震発生から破損箇所隔離までの時間は約56秒となり、海域活断層から想定される地震による津波の到達（約3分）前に循環水ポンプ出口弁及び復水器水室出入口弁を閉止でき、津波の流入はない。

表3-14 循環水系配管伸縮継手からの溢水量

部位	部位数	内径 (mm)	破損幅 (mm)	溢水量 (m <sup>3</sup> /h)
復水器水室出入口部	12	2,200	50	約233,534
復水器室連絡管部	6	2,100	50	

設置許可申請時の評価内容

アの漏えい検知信号で作動)により、津波来襲前に循環水ポンプの出口弁及び復水器水室出口弁の全閉により自動隔離し、また、第2.4-7 図(「設置許可基準規則第9条(漏水による損傷の防止等)」に対する適合性(第9章9.1)図9-3より転載)に示す範囲の配管及び弁について基準地震動Ssによる地震力に対してバウンダリ機能を保持することから、津波はタービン建物(復水器を設置するエリア)に流入しない。また、当該弁は津波来襲前に閉止しているため、津波による荷重が作用することから、津波時にも閉止状態を保持できる設計とし、評価方法等については、詳細設計段階で説明する。

P. 5条-別添1-添付10-2

(2) 地震起因による溢水量

循環水系配管の伸縮継手部からの溢水量に加え、タービン建物内の耐震B、Cクラス機器の保有水量から算出した。隔離時間は、地震発生から復水器エリアの漏えい検知インタンクによる循環水ポンプ停止及び復水器水室出入口弁の閉止までの時間とした。算出した溢水量、隔離時間及び溢水量をそれぞれ表9-6~8に示す。

表9-6 伸縮継手部からの溢水量

部位	部位数	内径[mm]	破損幅[mm]	溢流量[m <sup>3</sup> /h]
復水器水室出入口部	12	2,200	50	233,534
復水器水室連絡管部	6	2,100	50	

表9-7 伸縮継手部の破損から隔離までの時間及び漏えい検知方法

項目	時間[min]
地震発生から漏えい検知インタンクによる循環水ポンプ停止及び復水器水室出入口弁の閉止までの時間	1*
漏えい検知方法	漏えい検知器
漏えい検知器設定値	床面+100[mm]

※ 漏えい検知時間 3.1[sec] + 弁閉止時間 55[sec] を切り上げた値

表9-8 地震起因による溢水量

項目	溢水量[m <sup>3</sup> ]
地震発生から漏えい検知インタンクによる循環水ポンプ停止及び復水器水室出入口弁の閉止までの溢水量	2,047*
循環水系の保有水量	1,083
耐震B、Cクラス機器の保有水量	2,859
合計	5,989

※ 233,534[m<sup>3</sup>/h] × 3.1[sec] + 233,534[m<sup>3</sup>/h] × (60 - 3.1)[sec] ÷ 60 = 2,047[m<sup>3</sup>]

9条-別添1-9-9

今回の評価内容

ハ. タービン建物(復水器を設置するエリア)における溢水量

タービン建物(復水器を設置するエリア)における地震による溢水量評価を以下に示す。

(イ) 循環水系配管の伸縮継手及びタービン補機海水系配管の損傷箇所からの溢水量評価を以下に示す。  
の伸縮継手及びタービン補機海水系配管の損傷箇所からの溢水量は、溢水量及び溢水時間から算出する。

循環水系配管の伸縮継手の損傷箇所からの溢水量については、溢水量、漏えい検知時間及び弁閉止時間から、約1,849m<sup>3</sup>となり、系統保有水量約1,083m<sup>3</sup>と合計を算出すると2,932m<sup>3</sup>となる。

タービン補機海水系配管の損傷箇所からの溢水量については、溢水量、漏えい検知時間及び弁閉止時間から、約85m<sup>3</sup>となり、系統保有水量約129m<sup>3</sup>と合計を算出すると217m<sup>3</sup>となる。

(ロ) B、Cクラスの機器・配管の保有水から算出した溢水量

B、Cクラスの機器・配管(イを除く)の損傷による溢水量は2,818m<sup>3</sup>となる。

③

以上より、タービン建物(復水器を設置するエリア)における溢水量の合計は約5,967m<sup>3</sup>となる。表3-13に示すタービン建物(復水器を設置するエリア)の容積から、地震に起因する溢水量によるタービン建物(復水器を設置するエリア)における浸水水位は、EL 4.8mとなり、復水器エリア防水壁の高さ(EL 5.3m)を超えることはなく、タービン建物(復水器を設置するエリア)における溢水量が隣接する浸水防護重点化範囲へ流入することはない。評価結果を表3-15に示す。

表3-15 タービン建物(復水器を設置するエリア)における溢水量及び浸水水位

名称	区画		溢水量①	床面積(m <sup>2</sup> )	浸水水位
	標準床レベル	②			
タービン建物(復水器を設置するエリア)	EL 0.25m~EL 2.0m	約11,027	約5,967	約1,027	EL 4.8m*
	EL 2.0m~EL 4.9m	約1,535			
	EL 4.9m~EL 5.3m	約1,027			

注記\*: 浸水水位の算出にあたって床勾配(0.05m)及び建築施工公差(0.025m)を考慮し、水上高さ(0.075m)を浸水水位算出の基準点とした値

【変更内容①】

- ・漏えい検知高さを設定 設置高さ50mm
- ・タービン補機海水系溢水量 129m<sup>3</sup> → 217m<sup>3</sup>

【変更理由①】

- ・タービン補機海水系の弁閉止インタンクに係る詳細設計の反映
- ・安全側に地震後もタービン補機海水ポンプの運転を考慮し弁閉止までの溢水量を追加

【変更内容②】

- ・漏えい検知高さ 100mm → 50mm
- ・循環水系溢水量 3130m<sup>3</sup>(=2047+1083) → 2932m<sup>3</sup>

設置許可申請時の評価内容

P. 5 条-別添 1-添付 10-8

9. 1.3 復水器エリアにおける溢水影響評価結果  
 復水器エリアの溢水事象により浸水する範囲について、溢水防護対象設備が設置されている原子炉建物、廃棄物処理建物及び制御室建物との境界貫通部に対して止水処置を施すことにより、溢水防護対象設備への影響がないことを確認した。各溢水事象における評価結果を以下に示す。

P. 5 条-別添 1-添付 10-9

表 9-9 復水器エリアの溢水を貯留できる空間容積

範囲	空間容積[m <sup>3</sup> ]
EL0.25~EL2.0m	1,827
EL2.0 ~EL5.3m	4,853
合計	6,680

P. 5 条-別添 1-添付 10-10 (P. 5 条-別添 1-II-2-63 再掲)

(2) 地震起因による没水影響評価結果

地震起因による溢水量(5,989m<sup>3</sup>)は、復水器エリアの貯留可能容積(6,680m<sup>3</sup>)より小さいことから(溢水水位 EL4.8m)、復水器エリアに貯留可能で、原子炉建物、廃棄物処理建物及び制御室建物へ溢水の流出がないことを確認した。溢水水位の算出結果を表 9-12 に示す。

5,989m<sup>3</sup> < 6,680m<sup>3</sup>  
 (地震起因による溢水量) (復水器エリアの貯留可能容積)

表 9-12 地震起因による溢水水位算出結果

諸元	値
①EL2.0mより上部に滞留する溢水量*1	4,162[m <sup>3</sup> ]
②EL2.0mにおける復水器エリアの滞留面積	1,546[m <sup>2</sup> ]
③水上高さ	0.075[m]
④EL2.0mより上部に滞留する溢水水位*2	2.8[m] (EL4.8m)

※1 地震による溢水量(5,989m<sup>3</sup>)から表 9-9 における EL2.0m 以下の空間容積(1,827m<sup>3</sup>)を差し引いた値

※2 以下の式より算出

$$\text{④} = \text{①} / \text{②} + \text{③}$$

9条-別添1-9-12

今回の評価内容

【変更理由②】

- ・タービン補機海水系の弁閉止インタンローックに係る詳細設計の反映
- ・漏えい検知高さ変更により循環水系伸縮継手部からの漏えい量を見直した

【変更内容③】

- ・BCクラス機器保有水量の変更 2859m<sup>3</sup> → 2818m<sup>3</sup>

【変更理由③】

- ・タービン補機海水系を別計算としたこと(129m<sup>3</sup>の減)及び隣接建物からの溢水伝播を追加考慮したことで(88m<sup>3</sup>の増)による変更

【変更内容④】

- ・復水器を設置するエリアにおける溢水量(合計) 5989m<sup>3</sup> → 5967m<sup>3</sup>

【変更理由④】

- ・変更内容①~③の反映

【変更内容⑤】

- ・空間容積の見直し 6680m<sup>3</sup> → 6661m<sup>3</sup> (=1798+4452+411)

【変更理由⑤】

- ・タービン建物(復水器を設置するエリア)の範囲変更及び防水壁設置位置の反映



(3) タービン建物（Sクラスの設備を設置するエリア（西））の評価

設置許可申請時の評価内容

P. 5 条-別添1-II-2-65

b. タービン建物（耐震Sクラスの設備を設置するエリア）における溢水地震に起因し、タービン建物（耐震Sクラスの設備を設置するエリア）の低耐震クラスの配管であるタービン補機海水系配管、原子炉補機海水系配管（放水配管）、高圧炉心スプレイ補機海水系配管（放水配管）、液体廃棄物処理系配管の破損により、津波が損傷箇所を介してタービン建物（耐震Sクラスの設備を設置するエリア）に流入することを防止するため、以下の対策を実施する。

対策の詳細は添付資料27に示す。

- ・原子炉補機海水系配管（放水配管）、高圧炉心スプレイ補機海水系配管（放水配管）の基準地震動SSによる地震力に対するバウンダリ機能保持
- ・タービン補機海水系配管、液体廃棄物処理系配管への逆止弁設置

上記対策により、同区画は「津波の流入」に該当する事象（津波来襲下において海水が流入する事象）は生じない。

P. 5 条-別添1-添付10-14

(2) 耐震Sクラスエリア（西）

b. 地震起因による没水影響評価結果

地震起因による溢水量（1,332m<sup>3</sup>）（溢水水位 EL3.4m）は、想定破損による溢水量（1,646m<sup>3</sup>）より小さいことから、想定破損による溢水評価に包含され、原子炉建物、廃棄物処理建物及び制御室建物へ溢水の流出がないことを確認した。溢水水位の算出結果を表9-18に示す。

9条-別添1-9-16

P. 5 条-別添1-添付10-15

表 9-18 地震起因による溢水水位算出結果

諸元	値
①EL2.0mより上部に滞留する溢水量	1,332[m <sup>3</sup> ]
②EL2.0mにおける耐震Sクラスエリア（西）の滞留面積	1,080[m <sup>2</sup> ] <sup>②</sup>
③水上高さ	0.075[m]
④EL2.0mより上部に滞留する溢水水位 <sup>※1</sup>	1.4[m] (EL3.4m)

※1 以下の式より算出

$$\text{④} = \text{①} / \text{②} + \text{③}$$

今回の評価内容

P. 51, 52

(b) 浸水防護重点化範囲のうちタービン建物（Sクラスの設備を設置するエリア（西））における溢水の影響

浸水防護重点化範囲のうちタービン建物（Sクラスの設備を設置するエリア（西））における溢水の影響については、タービン補機海水ポンプ出口弁の弁閉止インタンクにより、タービン補機海水系が、地震発生から津波到達までに隔離可能であり津波の流入がないことを評価する。

タービン補機海水系配管の損傷箇所からの溢水の漏えい検知時間は、溢水流量、漏えい検知器設置高さ及びタービン建物（Sクラスの設備を設置するエリア（西））の床面積から算出する。溢水流量

2,100m<sup>3</sup>/h×2 台（タービン補機海水系の定格流量）、漏えい検知器設置高さ50mm及びタービン建物

（Sクラスの設備を設置するエリア（西））の床面積（約352m<sup>2</sup>（管理区域）、約779m<sup>2</sup>（非管理区域））より、漏えい検知時間は各々、約16秒（管理区域）、約34秒（非管理区域）となる。

タービン補機海水ポンプ出口弁の閉止時間約60秒を考慮すると、地震発生から破損箇所隔離までの時間は最大で約94秒となり、海域活断層から想定される地震による津波の到達（約3分）前にタービン補機海水ポンプ出口弁を閉止できするため、津波の流入はない。

【変更内容①】

- ・漏えい検知高さを設定 設置高さ50mm

【変更理由①】

- ・タービン補機海水系の弁閉止インタンクに係る詳細設計の反映

【変更内容②】

- ・床面積の変更 1080m<sup>2</sup>→1131m<sup>2</sup>

【変更理由②】

- ・防水壁設置位置等の反映

【変更内容③】

- ・タービン補機海水系の弁隔離までの溢水量を追加するとともに、隔離時間から津波流入防止が可能であることを説明

【変更理由③】

- ・漏えい検知高さの反映等により具体的な隔離時間が算出可能となったため。

(4) 取水槽循環水ポンプエリアの評価

設置許可申請時の評価内容

P. 5 条-別添1-II-2-66

c. 取水槽循環水ポンプエリアにおける溢水

地震に起因し、取水槽循環水ポンプエリアに敷設する循環水配管伸縮継手の破損及び低耐震クラスの機器及び配管の損傷により、津波がその損傷箇所を介して、取水槽循環水ポンプエリア内に流入すること  
を防止するため、以下の対策を実施する。対策の詳細は添付資料27 に示す。

・循環水系の機器及び配管の基準地震動 $S_s$  による地震力に対するバウンダリ機能保持

・タービン補機海水ポンプ出口弁（インターロック）による弁閉止

上記対策により、同区画は「津波の流入」（津波来襲下において海水が流入する事象）に該当する事象は生じない。

また、取水槽循環水ポンプエリアに設置する耐震Sクラスの設備に対する浸水影響については、添付資料28 に示す。

P. 5 条-別添1-添付10-18

4. 取水槽循環水ポンプエリアにおける溢水（事象c.）

9.5 取水槽循環水ポンプエリアにおける溢水

取水槽海水ポンプエリアに隣接する取水槽循環水ポンプエリアの循環水配管の伸縮継手部の全円周状の破損を想定し、取水槽海水ポンプエリアへの溢水影響を評価した。算出した溢水流量を表9-21に、溢水影響評価結果を表9-22に示す。越流水深の算出にあたっては、Govinda Rao の式（補足説明資料30 参照）を使用した。

取水槽海水ポンプエリアに設置している取水槽海水ポンプエリア防水壁（EL10.8m）は、取水槽循環水ポンプエリア天端（EL8.8m）より2.0m 高く設計しており、隣接する取水槽循環水ポンプエリアでの想定破損により溢水が発生した場合においても、取水槽循環水ポンプエリア防水壁を越流して隣接する取水槽海水ポンプエリアに流入することはない。循環水系配管破損時の平面図を図9-12に、断面図を図9-13に示す。

表 9-21 循環水系配管の伸縮継手部の溢水流量

部位	内径 [mm]	破損幅 [mm]	溢水流量 [m <sup>3</sup> /h]
循環水ポンプ出口配管伸縮継手部	2,600	50	15,590

今回の評価内容

P. 51, 52

(c) 浸水防護重点化範囲のうち取水槽循環水ポンプエリアにおける溢水の影響

浸水防護重点化範囲のうち取水槽循環水ポンプエリアにおける溢水の影響については、タービン補機海水ポンプ出口弁の弁閉止インターロックにより、タービン補機海水系が、地震発生から津波到達までに隔離可能であり津波の流入がないことを評価する。

タービン補機海水系配管の損傷箇所からの溢水に対する漏えい検知時間は、溢水流量2,100m<sup>3</sup>/h×2.0m（タービン補機海水系の定格流量）、漏えい検知器設置高さ50mm及び取水槽循環水ポンプエリアの床面、槽約265m<sup>2</sup>より、漏えい検知時間は約12 秒となる。

タービン補機海水ポンプ出口弁の閉止時間約60秒を考慮すると、地震発生から破損箇所隔離までの時間は約72秒となり、海城活断層から想定される地震による津波の到達（約3分）前にタービン補機海水ポンプ出口弁を閉止でききるため、津波の流入はない。

【変更内容①】

・漏えい検知高さを設定 設置高さ50mm

【変更理由①】

・タービン補機海水系の弁閉止インターロックに係る詳細設計の反映

【変更内容②】

・タービン補機海水系の弁隔離までの溢水量を追加するとともに、タービン補機海水系隔離時間から津波流入防止が可能であることを説明

【変更理由②】

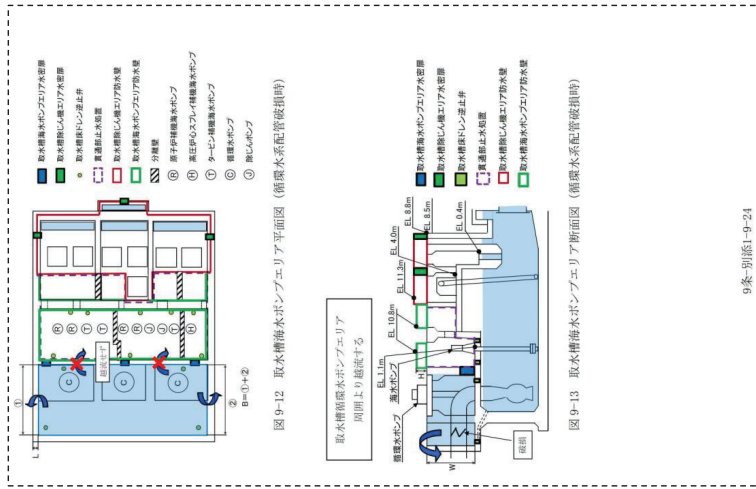
・漏えい検知高さの反映等により具体的な隔離時間が算出可能となったため

P.5条-別添1-添付10-18

表 9-22 取水槽循環水ポンプエリアの溢水影響評価結果

W	取水槽循環水ポンプエリア壁の高さ [m]	7.7
B	排出を期待する開口長さ [m]	23.6
L	取水槽循環水ポンプエリア壁の幅 [m]	1.0
Q	エリア内の溢水流量 [m <sup>3</sup> /h]	15,590
h	越流水深 [m]	0.24
H	許容越流水深 [m]	2.0
評価結果(判定基準: $H \geq h$ )		○

P.5条-別添1-添付10-19



9条-別添1-9-24

## 5.5 屋外タンク等からの溢水影響評価

## 5.5 屋外タンク等からの溢水影響評価

屋外タンク等の溢水として、地震による損傷が否定できない屋外タンク等からの溢水を考慮し、原子炉建物、タービン建物、廃棄物処理建物等の浸水防護重点化範囲を内包する建物に及ぼす影響を評価する。評価の詳細は「VI-1-1-9-4 溢水影響に関する評価」に示す。

### 5.5.1 評価条件

島根原子力発電所の敷地内に設置されている屋外タンク等のうち溢水源とする屋外タンク等を図 5.5-1 に示す選定フローにより抽出した。抽出結果及び抽出した屋外タンク等の配置図を表 5.5-1 及び図 5.5-2 に示す。また、評価の前提条件として以下を考慮する。

- (1) 溢水源となる屋外タンク等に対する地震による損傷をタンク側板が瞬時に消失するものとして模擬する。
- (2) 構内排水路による排水機能及び敷地外への排出は期待しない。
- (3) 輪谷貯水槽（東側）は基準地震動  $S_s$  によって生じるスロッシングによる溢水量（時刻歴）を模擬する。

### 5.5.2 浸水量評価

屋外タンク等の破損により生じる溢水については、溢水源として屋外に設置されたタンク等を挙げた上で、浸水防護重点化範囲への影響評価を実施した。

代表箇所における浸水深の時刻歴を図 5.5-3 に、最大浸水深を表 5.5-2 に示す。

### 5.5.3 評価結果

以下に示す通り、屋外タンク等の破損により生じる溢水が、浸水防護重点化範囲へ影響を与えることがないことを確認した。

- ・原子炉建物、廃棄物処理建物及びB-ディーゼル燃料貯蔵タンク格納槽については、各扉付近の開口部の下端高さが溢水水位より高い位置にある。
- ・タービン建物については、外壁にある扉付近の水位が最大で 0.72m であり、扉の設置位置（開口部下端高さ 0.4m）を超えるが、開口部下端高さを超える水位の継続時間が短く、浸水深、開口部形状及び継続時間から水理公式（堰の越流量公式）\*を用いて算出した溢水量は約 5m<sup>3</sup> と少量であり、タービン建物の空間容積に対し、十分に小さい。また、タービン建物には浸水により機能喪失する設備が設置されていない。
- ・取水槽海水ポンプエリアについては防水壁を設置することにより、浸水を防止している。
- ・A-ディーゼル燃料移送ポンプ及び HPCS-ディーゼル燃料移送ポンプを設置するディーゼル燃料移送ポンプピットについては、防水壁及び水密扉を設置することにより、浸水を防止している。

\*：計算の詳細については別紙参照

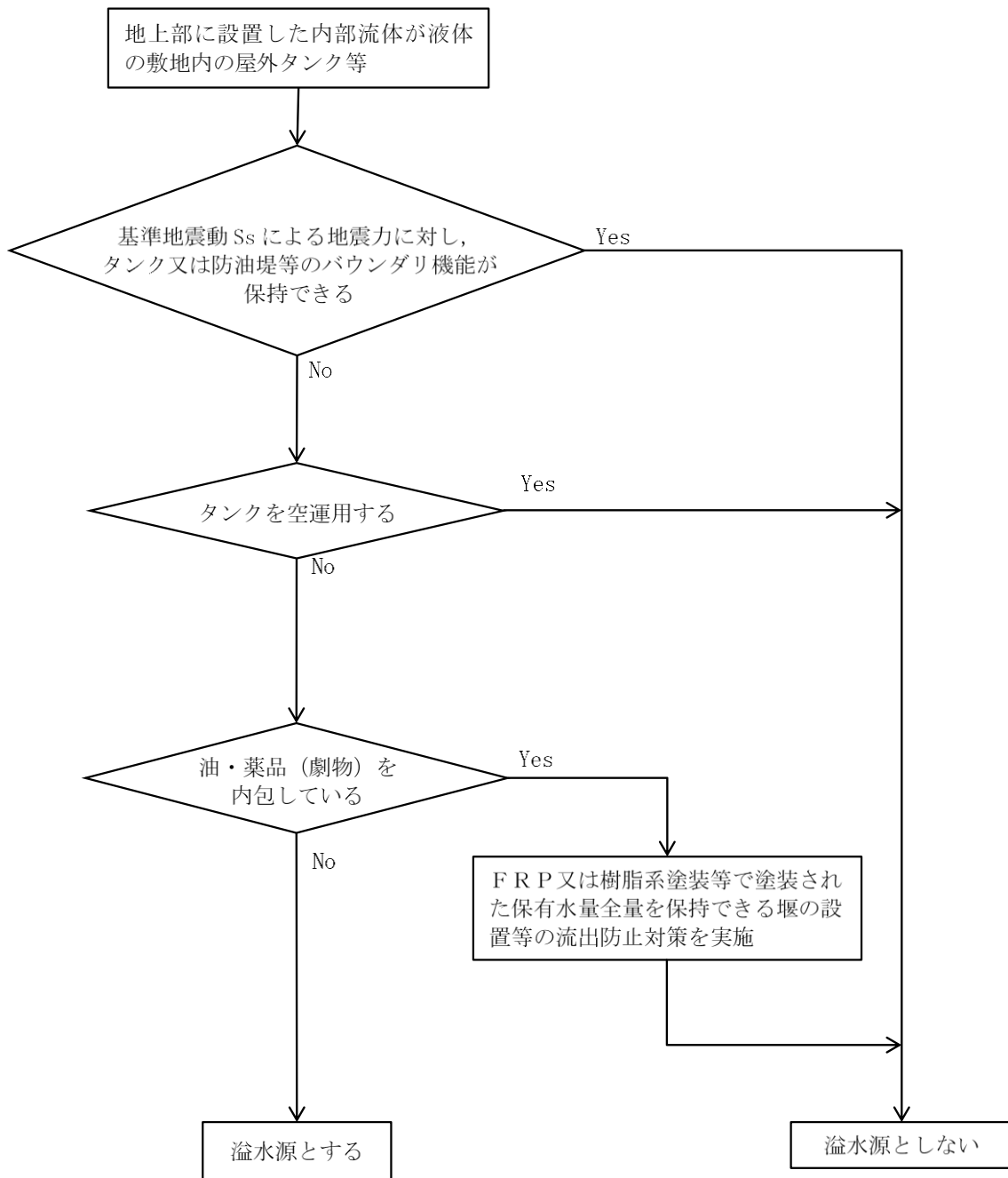


図 5.5-1 溢水源とする屋外タンク等の選定フロー

表 5.5-1 溢水源とする屋外タンク等

No	名称	保有水量 [m <sup>3</sup> ]	溢水伝播 率動評価 に用いる 溢水量 [m <sup>3</sup> ]*3	配置 No	保有水量20m <sup>3</sup> 以上(山間部 除く)の屋外 タンク等	エリア No	合計 保有水量 [m <sup>3</sup> ]	溢水伝播 率動評価 に用いる 合計溢水量 [m <sup>3</sup> ]*2
1	雑用水タンク	33	49	25	○	エリア ①	2,832	3,366 (2,994)
2	宇中系統中継水槽(西山水槽)	30	45	26	○			
3	碍子水洗タンク	146	161	22	○			
4	ガスタービン発電機用軽油タンク用消火タンク	49	73	23	○			
5	A-44m盤消火タンク	155	171	30	○			
6	B-44m盤消火タンク	155	171	30	○			
7	輪谷貯水槽(東側) 沈砂池	260	286	20	○			
8	原水80t水槽	80	120	24	○			
9	仮設水槽-1(2号西側法面付近)	20	30	39	○			
10	仮設水槽-2(2号西側法面付近)	20	30	40	○			
11	仮設水槽-3(2号西側法面付近)	20	30	45	○			
12	輪谷貯水槽(東側)	1,864*1	2,200	19	○			
13	泡消火薬剤貯蔵槽(ガスタービン発電機用軽油タンク)	1	-	n-43	-	エリア ②	7,681	8,602 (7,712)
14	山林用防火水槽(スカイライン)	50	-	n-52	-			
15	山林用防火水槽(スカイライン)	50	-	n-52	-			
16	仮設水槽(2号西側法面付近)	2	-	n-59	-			
17	防火水槽	20	-	n-74	-			
18	防火水槽	20	-	n-73	-			
19	鉄イオン溶解タンク(2号)	19	-	n-9	-			
20	純水タンク(A)	600	660	10	○			
21	純水タンク(B)	600	660	10	○			
22	2号ろ過水タンク	3,000	3,300	11	○			
23	1号除だく槽	87	131	12	○			
24	1号ろ過器	62	93	13	○			
25	2号除だく槽	102	113	14	○			
26	2号ろ過器	36	54	15	○			
27	2号濃縮槽	30	45	16	○			
28	1号ろ過水タンク	3,000	3,300	17	○			
29	74m盤受水槽(2槽)	60	90	27	○			
30	純水装置廃液処理設備	42	63	31	○			
31	22m盤受水槽	30	45	37	○			
32	59m盤トイレ用水貯槽	32	48	44	○			
33	所内ボイラブロータンク	1	-	n-24	-	エリア ③	441	539 (455)
34	所内ボイラ冷却水冷却塔	1	-	n-24	-			
35	C-真空脱気塔	3	-	n-28	-			
36	D-真空脱気塔	3	-	n-28	-			
37	C/D用冷却水回収槽	2	-	n-28	-			
38	A-真空脱気塔	2	-	n-38	-			
39	B-真空脱気塔	2	-	n-38	-			
40	冷却水回収槽	2	-	n-38	-			
41	1号除だく槽排水槽	7	-	n-41	-			
42	トイレ用ろ過水貯槽	8	-	n-41	-			
43	変圧器消火水槽	306	336	4	○			
44	電解液受槽(1号)	22	33	5	○			
45	A-サイトバンカ建物消火タンク	46	69	18	○			
46	B-サイトバンカ建物消火タンク	46	69	18	○			
47	管理事務所4号館用消火タンク	21	32	36	○			
48	電解液受槽(2号)	10	-	n-8	-			
49	1号海水電解装置電解槽(循環7㊦ 8槽)	2	-	n-8	-			
50	2号海水電解装置電解槽(非循環7㊦ 12槽)	2	-	n-8	-			
51	3号ろ過水タンク(A)	1,000	1,100	1	○			
52	3号純水タンク(A)	1,000	1,100	2	○			
53	消火用水タンク(A)	1,200	1,320	3	○			
54	消火用水タンク(B)	1,200	1,320	3	○			
55	3号仮設海水淡水化装置(海水受水槽)	25	38	29	○			
56	仮設合併処理槽	31	46	34	○			
57	3号純水タンク(B)	1,000	1,100	32	○			
58	3号ろ過水タンク(B)	1,000	1,100	33	○			
59	A-45m盤消火タンク	155	171	38	○			
60	B-45m盤消火タンク	155	171	38	○			
61	宇中受水槽	24	36	46	○			
62	宇中合併浄化槽(1)	63	94	42	○			
63	宇中合併浄化槽(2)	126	139	43	○			
64	海水電解装置脱気槽	12	-	n-13	-			
65	補助ボイラ排水処理装置 排水pH中和槽	3	-	n-14	-			
66	重油タンク用泡原液差圧調合槽	2	-	n-15	-			
67	補助ボイラ補機冷却水薬液注入貯槽	1	-	n-14	-			
68	ブロータンク	1	-	n-14	-			
69	排水放流槽	1	-	n-14	-			
70	訓練用模擬水槽	4	-	n-58	-			
71	3号仮設海水淡水化装置(R0処理水槽)	15	-	n-76	-			
72	3号仮設海水淡水化装置(仮設純水槽)	5	-	n-77	-			
73	管理事務所1号館東側調整池	1,520	1,672	9	○			
74	A-50m盤消火タンク	155	171	28	○			
75	B-50m盤消火タンク	155	171	28	○			
76	濁水処理装置	10	-	n-71	-			
合 計							20,024	22,256

注記 \*1 輪谷貯水槽のスロッシング解析値(1,694m<sup>3</sup>)と実験値の差を踏まえて1.1倍し、切上げた値。  
 \*2 ( )内はエリア内の溢水源とする屋外タンク等の保有水量の合計を示す。  
 \*3 評価に用いる溢水量は保有水量を以下のとおり割り増した。  
 20m<sup>3</sup>以上100m<sup>3</sup>以下の屋外タンク等:1.5倍  
 100m<sup>3</sup>を超える屋外タンク等:1.1倍  
 輪谷貯水槽(東側):1,864m<sup>3</sup>を上回る2,200m<sup>3</sup>とした。

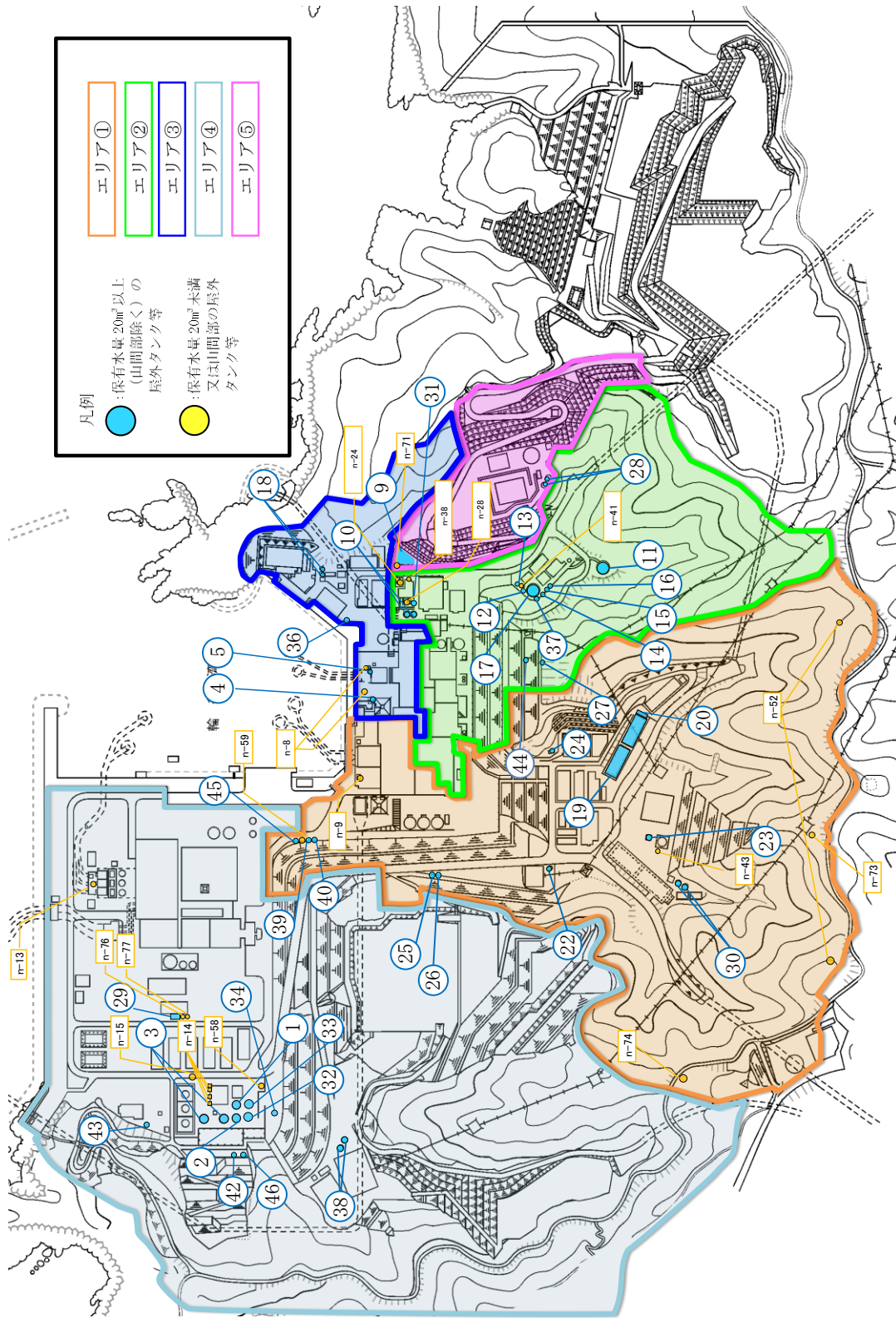


図 5.5-2 溢水源とする屋外タンク等の配置図



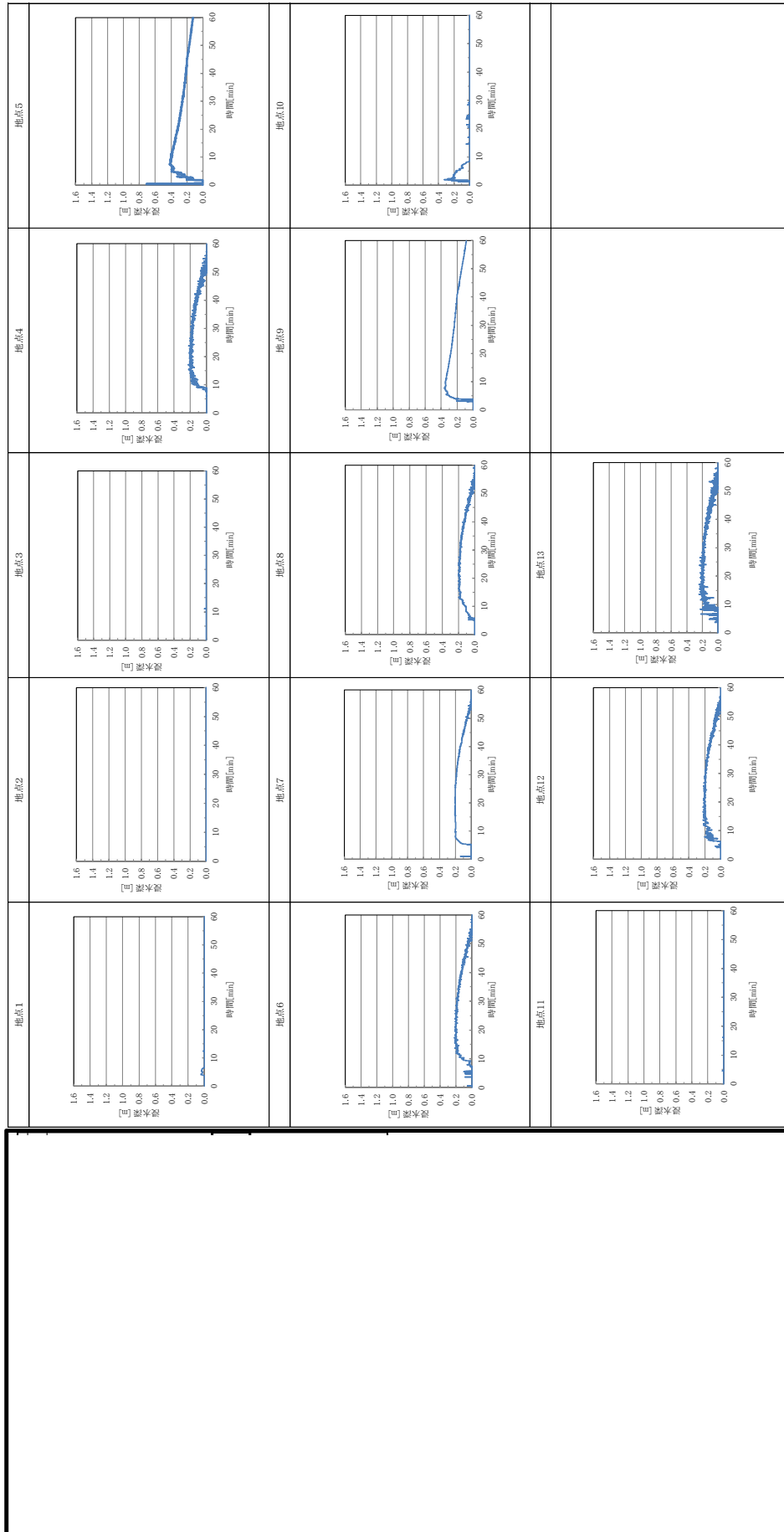


図 5.5-3 代表箇所における浸水深時刻歴

表 5.5-2 代表箇所における最大浸水深

代表箇所		基準高さ EL [m] ①	最大 浸水深 [m] ②	建物外周扉 等の設置位 置 EL [m] ③	建物外周扉 等の設置位 置を超える もの ③-①<②
地点 1	原子炉建物南面	15.0	0.05	15.3	—
地点 2	原子炉建物西面 1	15.0	0.01	15.3	—
地点 3	原子炉建物西面 2	15.0	0.03	15.3	—
地点 4	タービン建物北面 1	8.5	0.23	8.8	—
地点 5	タービン建物北面 2	8.5	0.72	8.9	○
地点 6	タービン建物北面 3	8.5	0.22	9.1	—
地点 7	タービン建物北面 4	8.5	0.21	9.26	—
地点 8	取水槽海水ポンプ エリア西面	8.5	0.21	8.8	—
地点 9	取水槽海水ポンプ エリア東面	8.5	0.36	8.8	—
地点 10	廃棄物処理建物南面	15.0	0.33	15.35	—
地点 11	B-ディーゼル燃料貯蔵 タンク格納槽北面	15.0	0.02	15.35	—
地点 12	A-ディーゼル燃料移 送ポンプピット西面	8.5	0.23	8.7	—
地点 13	HPCS-ディーゼル燃料 移送ポンプピット西面	8.5	0.25	8.7	—

## タービン建物への溢水量の算出について

屋外タンク等の破損により生じるタービン建物への溢水量は、以下の堰の越流量公式\*を用いて算出する。溢水水位が開口部下端高さを複数回超える場合は、各溢水量を合計した値を溢水量とする。

\*：水理公式集（公益社団法人 土木学会）のうち長方形堰の越流量の算出方法を使用

溢水量 =  $Q \times t$  【 $Q$ ：越流流量[m<sup>3</sup>/s]， $t$ ：継続時間[s]】

$Q = C B h^{3/2}$  【 $C$ ：流量係数（越流水深と開口部形状によって定まる値）， $B$ ：開口部の幅[m]， $h$ ：越流水深（浸水深と開口部下端高さの差）[m]】

$C = 1.642(h/L)^{0.022}$  ; ( $0 < h/L \leq 0.1$ ) 【 $L$ ：開口部の濡れ縁長さ[m]】

$C = 1.552 + 0.083(h/L)$  ; ( $0.1 < h/L \leq 0.4$ )

$C = 1.444 + 0.352(h/L)$  ; ( $0.4 < h/L \leq (1.5 \sim 1.9)$ )

表 5.5-2 よりタービン建物（地点 4～地点 7）において溢水が発生するのは地点 5（タービン建物北面 2）のみである。地点 5 の浸水深時刻歴を図 1 に示す。

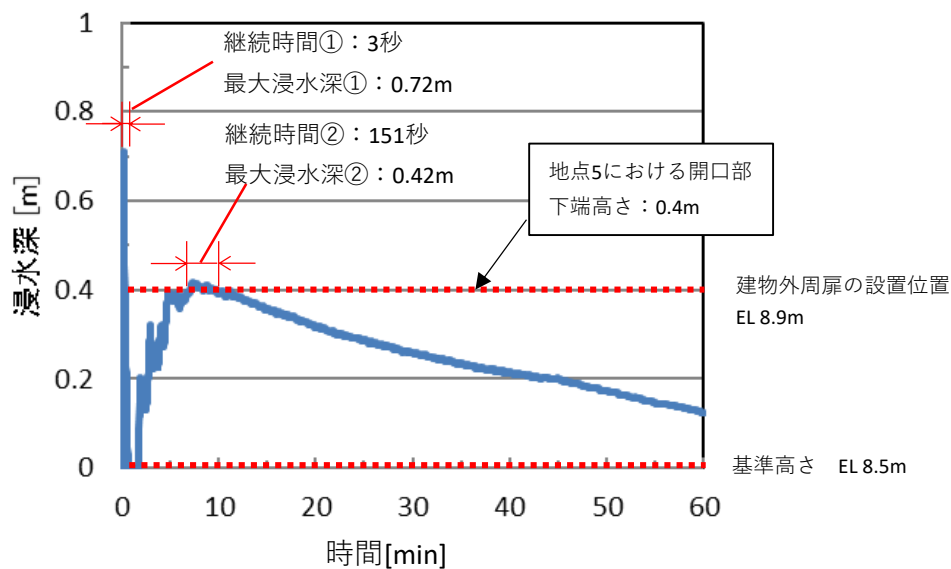


図 1 浸水深時刻歴（地点 5）

図1より開口部下端高さを超える溢水は2回発生し、最大浸水深はそれぞれ0.72m、0.42mである。浸水深は時間とともに変化するが、溢水の継続時間の間は最大浸水深の溢水が発生するものとして安全側に溢水量の算出を行う。結果を表1に示す。

表1 溢水量 (地点5)

			溢水①	溢水②
t	継続時間	s	3	151
C	流量係数	-	1.82	1.55
B	開口部の幅	m	2	2
L	開口部の濡れ縁長さ	m	0.3	0.3
h	越流水深	m	0.32	0.02
Q	越流流量	m <sup>3</sup> /s	0.66	0.01
-	溢水量	m <sup>3</sup>	1.98	1.51
合計			3.49m <sup>3</sup>	

表1よりタービン建物へ流入する溢水量は3.49m<sup>3</sup>であるが、安全側に切り上げて約5m<sup>3</sup>とする。