

国立研究開発法人日本原子力研究開発機構  
大洗研究所（南地区）高速実験炉原子炉施設（「常陽」）

第6条（外部からの衝撃による損傷の防止）

（その1：耐竜巻設計、耐降下火砕物設計及び耐外部火災設計を除く。）

2023年1月20日

国立研究開発法人日本原子力研究開発機構

大洗研究所高速実験炉部

第 6 条：外部からの衝撃による損傷の防止

(その 1：耐竜巻設計、耐降下火砕物設計及び耐外部火災設計を除く。)

目 次

1. 要求事項の整理
2. 設置許可申請書における記載
3. 設置許可申請書の添付書類における記載
  - 3.1 安全設計方針
  - 3.2 気象等
  - 3.3 設備等
4. 要求事項への適合性
  - 4.1 基本方針
  - 4.2 外部からの衝撃による損傷の防止に係る設計（竜巻、火山の影響、森林火災及び近接工場等の火災を除く。）
  - 4.3 要求事項（試験炉設置許可基準規則第 6 条への適合性説明）

(別紙)

別紙 1 : 自然現象（地震及び津波を除く。）並びに敷地及びその周辺において想定される原子炉施設の安全性を損なわせる原因となるおそれがある事象であって人為によるもの（故意によるものを除く。）の選定

別紙 2 : 自然現象の組合せ（地震及び津波を除く。）

別紙 3 : 重要安全施設の選定の考え方

別紙 4-1 : 洪水の考慮

別紙 4-2 : 降水の考慮

別紙 5 : 落雷の考慮

別紙 6 : 航空機落下に係る影響評価

別紙 7 : ダムの崩壊の考慮

別紙 8 : 有毒ガスの考慮

別添 1 : 有害物質の抽出の考え方

別紙 9 : 船舶の衝突の考慮

別紙 10 : 「J M T R (材料試験炉) 二次冷却系統の冷却塔倒壊」の知見を踏まえた対応

(添付)

添付 1 : 設置許可申請書における記載

添付 2 : 設置許可申請書の添付書類における記載 (安全設計)

添付 3 : 設置許可申請書の添付書類における記載 (適合性)

本日ご提示範囲

自然現象（地震及び津波を除く。）並びに  
敷地及びその周辺において想定される原子炉施設の安全性を  
損なわせる原因となるおそれがある事象であって人為によるもの  
（故意によるものを除く。）の選定

「常陽」では、自然現象（地震及び津波を除く。）及び敷地又はその周辺において想定される原子炉施設の安全性を損なわせる原因となるおそれがある事象であって人為によるもの（故意によるものを除く。）（以下「人為事象」という。）について、「Specific Safety Requirements (No. SSR-3)<sup>[1]</sup>」の「5. SITE EVALUATION FOR RESEARCH REACTOR FACILITIES」及び「APPENDIX I SELECTED POSTULATED INITIATING EVENTS FOR RESEARCH REACTORS」（以下「IAEA 安全基準」という。）を参考に、以下の事象を選定した（第 1.1 表及び第 1.2 表参照）。

なお、これらは、設置許可基準規則の解釈第 6 条第 2 項及び第 8 項において、「自然現象（地震及び津波を除く。）」と「人為事象」として例示された事象と一致している。

#### 【自然現象】

洪水／降水／風（台風）／凍結／積雪／落雷  
地滑り／生物学的事象／竜巻／火山の影響／森林火災

#### 【人為事象】

航空機落下／ダムの崩壊／爆発／有毒ガス／船舶の衝突／電磁的障害／近隣工場等の火災

[1] Specific Safety Requirements (No. SSR-3) “Safety of Research Reactors ” (IAEA September 2016)

第 1.1 表 IAEA 安全基準を参考とした自然現象（地震及び津波を除く。）の選定結果

○：選定した自然現象

IAEA 安全基準	「常陽」	検討結果
気象現象（風）	○	「風（台風）」として評価対象とする。
気象現象（降水）	○	「降水」として評価対象とする。
気象現象（積雪）	○	「積雪」として評価対象とする。
気象現象（高温）	—	外気温が急激に上昇することではなく、原子炉の停止等について、時間的余裕を有し、十分な対応が可能であること、また、屋内機器は、常時、換気空調設備で管理された雰囲気中に設置されており、安全施設の機能に影響が生じることはないことから、評価対象外とする。なお、最終ヒートシンクにあつては、水戸地方気象台の観測記録における最高気温（38.4℃）を超える外気温 40℃にて設計している。
気象現象（低温）	—	「凍結」の評価に包含される。
気象現象（高潮）	—	立地的要因により設計上考慮する必要はない。
竜巻	○	「竜巻」として評価対象とする。
熱帯低気圧（台風）	○	「風（台風）」として評価対象とする。
洪水	○	「洪水」として評価対象とする。
傾斜不安定性（地滑り）	○	「地滑り」として評価対象とする。
傾斜不安定性（岩崩れ）	—	第 3 条（試験研究用等原子炉施設の地盤）に係る評価に包含される。
傾斜不安定性（雪崩）	—	地域の特性上、積雪が長期間継続し、雪崩の原因となる層構造に至ることは考え難いことから、評価対象外とする。
液状化	—	第 3 条（試験研究用等原子炉施設の地盤）に係る評価に包絡される。
火山	○	「火山の影響」として評価対象とする。
落雷	○	「落雷」として評価対象とする。
砂嵐	—	原子炉施設の周辺に砂漠はなく、評価対象外とする。なお、関東ローム層等による砂塵については、フィルタにより大部分を捕集でき、安全施設の機能に影響が生じることない
雹（ひょう）	—	「竜巻」における飛来物衝突評価に包含される。
地表下の凍結	○	「凍結」として評価対象とする。
生物学的事象	○	「生物学的事象」として評価対象とする。

第 1.2 表 IAEA 安全基準を参考とした人為事象の選定結果

○：選定した人為事象

IAEA 安全基準	「常陽」	検討結果
航空機落下	○	「航空機落下」として評価対象とする。
爆発	○	「爆発」として評価対象とする。
有毒ガス	○	「有毒ガス」として評価対象とする。
交通機関の事故 (航空機を除く。)	○	「船舶の衝突」として評価対象とする。 なお、主要幹線道路からの影響は、「有毒ガス」の評価に 包含できる。
近隣施設からの影響	○	「近隣工場等の火災」として評価対象とする。
外部供給ラインの 電力、電圧上昇	—	万一、外部電圧が異常に上昇した場合には、大洗研究所南 受電所の過電圧継電器が動作し、外部電源が遮断される。 外部電源喪失の影響は、第 13 条（運転時の異常な過渡変 化及び設計基準事故の拡大の防止）に係る評価に包含され る。

<参考：IAEA 安全基準 (Specific Safety Requirements (No. SSR-3)) 以外の文献を参考とした検討>

自然現象（地震及び津波を除く。）及び人為事象の選定に当たっては、IAEA が研究炉に対して発行した安全基準「Specific Safety Requirements (No. SSR-3)<sup>[1]</sup>」を参考に選定している。

ここでは、当該文献に加え、IAEA が原子力発電所に対するレベル 1PRA の開発及び適用のために発行したガイド「Specific Safety Guide(SSG-3)<sup>[2]</sup>」、米国 NEI が設計基準を超える外部事象が原子力発電所に対してもたらず課題に対処するために発行したガイド「DIVERSE AND FLEXIBLE COPING STRATEGIES (FLEX) IMPLEMENTATION GUIDE<sup>[3]</sup>」、米国 NRC が原子力発電所の PRA の実施のために発行したガイド「NUREG/CR-2300 “PRA PROCEDURES GUIDE”<sup>[4]</sup>」から抽出された事象を参考に、「常陽」において想定する自然現象（地震及び津波を除く。）及び人為事象について検討した。当該検討結果を第 1 表及び第 2 表に示す。

第 1 表及び第 2 表に示すとおり、上記の原子力発電所のために発行されたガイドを参考とした場合においても、選定した事象は、設置許可基準規則の解釈第 6 条第 2 項及び第 8 項において、「自然現象（地震及び津波を除く。）」と「人為事象」として例示された事象と一致する。

[1] Specific Safety Requirements (No. SSR-3) “Safety of Research Reactors ” (IAEA September 2016)

[2] Specific Safety Guide(SSG-3) “Development and Application of Level1 Probabilistic Safety Assessment for Nuclear Power Plants”, IAEA, April 2010

[3] DIVERSE AND FLEXIBLE COPING STRATEGIES (FLEX) IMPLEMENTATION GUIDE (NEI 12-06 August 2012)

[4] NUREG/CR-2300 “PRA PROCEDURES GUIDE”, NRC, January 1983

第1表 抽出した自然現象及び検討結果 (1/2)

丸数字は、自然現象を抽出した文献を示す。

自然現象	①	②	③	「常陽」	検討結果
強風	レ	レ	レ	○	「風(台風)」として評価対象とする。
竜巻	レ	レ	レ	○	「竜巻」として評価対象とする。
ハリケーン	—	レ	レ	—	台風と同一の気象条件であるため、「風(台風)」の評価に包絡される。
高温(気温)	レ	レ	レ	—	外気温が急激に上昇することはなく、原子炉の停止等について、時間的余裕を有し、十分な対応が可能であること、また、屋内機器は、常時、換気空調設備で管理された雰囲気中に設置されており、安全施設の機能に影響が生じることはないことから、評価対象外とする。 なお、最終ヒートシンクにあっては、水戸地方気象台の観測記録における最高気温(38.4℃)を超える外気温40℃にて設計している。
低温(気温)	レ	レ	レ	—	「凍結」の評価に包含される。
異常圧力(気圧高低)	レ	—	—	—	「竜巻」において、気圧差による圧力を考慮しており、当該評価に包含される。
降水(豪雨)	レ	レ	レ	○	「降水」として評価対象とする。
積雪	レ	レ	レ	○	「積雪」として評価対象とする。
雹(ひょう)	レ	レ	レ	—	「竜巻」における飛来物衝突評価に包含される。
靄(もや)・霧(きり)	レ	レ	レ	—	靄・霧により、その機能に影響が生じる安全施設を有しないことから、評価対象外とする。
霜(しも)	レ	レ	レ	—	「凍結」に係る評価に包含される。
干ばつ	レ	レ	レ	—	干ばつの事象進展は遅く、十分な対応が可能であることから、評価対象外とする。
塩害	レ	レ	レ	—	塩害による腐食の進展は年単位と遅く、十分な管理が可能であることから、評価対象外とする。
砂嵐	レ	レ	レ	—	原子炉施設の周辺に砂漠はなく、評価対象外とする。 なお、関東ローム層等による砂塵については、フィルタにより大部分を捕集でき、安全施設の機能に影響が生じることはない。
落雷	レ	レ	レ	○	「落雷」として評価対象とする。
隕石	レ	レ	レ	—	安全施設の機能に影響を及ぼす規模の隕石が衝突する可能性は、極めて小さい*1と考えられるため、評価対象外とする。
地面の隆起	レ	—	—	—	第3条(試験研究用等原子炉施設の地盤)に係る評価に包絡される。
地面の陥没	—	レ	—	—	第3条(試験研究用等原子炉施設の地盤)に係る評価に包絡される。
土壌の収縮・膨張	—	レ	レ	—	第3条(試験研究用等原子炉施設の地盤)に係る評価に包絡される。
凍結(地表下を含む。)	レ	レ	レ	○	「凍結」として評価対象とする。
晶氷	レ	—	—	—	海水を取水源としていないことから、評価対象外とする。

① Specific Safety Guide(SSG-3) "Development and Application of Level1 Probabilistic Safety Assessment for Nuclear Power Plants", IAEA, April 2010

② DIVERSE AND FLEXIBLE COPING STRATEGIES(FLEX) IMPLEMENTATION GUIDE (NEI 12-06 August 2012)

③ NUREG/CR-2300 "PRA PROCEDURES GUIDE", NRC, January 1983

\*1: NUREG-1407 "Procedural and Submittal Guidance for the Individual Plant External Events(IPEEE) for Severe Accident Vulnerabilities"によると、隕石や人工衛星については、衝突の確率が $10^{-9}$ と非常に小さいため、起因事象頻度は低く IPEEE の評価対象から除外する旨が記載されている。

第1表 抽出した自然現象及び検討結果 (2/2)

丸数字は、自然現象を抽出した文献を示す。

自然現象	①	②	③	「常陽」	検討結果
氷壁	レ	—	—	—	影響は、凍結と同じと考えられるため、「凍結」の評価に包絡される。
生物学的事象	レ	レ	—	○	「生物学的事象」として評価対象とする。
火山	レ	レ	レ	○	「火山の影響」として評価対象とする。
雪崩	レ	レ	レ	—	地域の特性上、積雪が長期間継続し、雪崩の原因となる層構造に至ることは考え難いことから、評価対象外とする。
地滑り	レ	レ	レ	○	「地滑り」として評価対象とする。
外部火災 (森林火災、草原火災)	レ	レ	レ	—	「森林火災」として評価対象とする。なお、「森林火災」に係る評価では、敷地の植生を考慮しており、「草原火災」は、当該評価に包絡される。
地震	レ	レ	レ	—	第4条(地震による損傷の防止)で評価する。
カラスト地形	レ	—	—	—	第3条(試験研究用等原子炉施設の地盤)に係る評価に包絡される。
地下水による浸食	レ	—	—	—	第3条(試験研究用等原子炉施設の地盤)に係る評価に包絡される。
水面高	レ	レ	レ	—	海の影響は、第5条(津波による損傷の防止)に係る評価に包含される。また、湖及び河川の影響は、洪水と同じと考えられるため、「洪水」の評価に包絡される。
水面低	レ	レ	レ	—	海水を取水源としていないこと、並びに湖及び河川の水位の低下の進展は遅く、十分な管理が可能であることから、評価対象外とする。
高温(水温)	レ	—	—	—	海水を取水源としていないこと、並びに湖及び河川の水温の上昇の進展は遅く、十分な管理が可能であることから、評価対象外とする。
低温(水温)	レ	—	—	—	海水を取水源としていないこと、並びに地域の特性上、湖及び河川が凍結することはないことから、評価対象外とする。
水中の有機物	レ	—	—	—	「生物学的事象」の評価に包含される。
津波	レ	レ	レ	—	第5条(津波による損傷の防止)で評価する。
満潮、高潮	—	レ	レ	—	立地的要因により設計上考慮する必要はない。
波浪、高波	—	レ	レ	—	立地的要因により設計上考慮する必要はない。
海岸浸食	—	レ	レ	—	事象進展が遅く、また、敷地は海岸から離れていることから、評価対象外とする。
洪水(外部洪水)	—	レ	レ	○	「洪水」として評価対象とする。
河川の迂回	—	レ	レ	—	影響は洪水と同じと考えられるため、「洪水」の評価に包絡される。
静振	—	レ	レ	—	影響は洪水と同じと考えられるため、「洪水」の評価に包絡される。なお、大洗研究所の夏海湖(水位:T.P.+約29m)に対して、原子炉施設は、T.P.+約35m~+約40mに位置している。
磁気嵐	—	レ	—	—	日本では、磁気緯度、大地抵抗率の条件より地磁気変動が影響を及ぼす可能性は極めて小さいと考えられることから、評価対象外とする。

① Specific Safety Guide(SSG-3) "Development and Application of Level1 Probabilistic Safety Assessment for Nuclear Power Plants", IAEA, April 2010

② DIVERSE AND FLEXIBLE COPING STRATEGIES(FLEX) IMPLEMENTATION GUIDE (NEI 12-06 August 2012)

③ NUREG/CR-2300 "PRA PROCEDURES GUIDE", NRC, January 1983

第2表 抽出した人為事象及び検討結果

丸数字は、人為事象を抽出した文献を示す。

人為事象	①	②	③	「常陽」	検討結果
衛星の落下	レ	レ	—	—	安全施設の機能に影響を及ぼす規模の人工衛星が衝突する可能性は、極めて小さい*1と考えられるため、評価対象外とする。
ダムの崩壊	レ	—	—	○	「ダムの崩壊」として評価対象とする。
航空機落下	レ	レ	レ	○	「航空機落下」として評価対象とする。
電磁的障害	レ	—	—	○	「電磁的障害」として評価対象とする。
船舶の衝突	レ	レ	—	○	「船舶の衝突」として評価対象とする。
敷地内外での掘削作業	レ	—	—	—	敷地内での掘削作業は、適切に管理される。また、敷地外での掘削作業は、原子炉施設に影響を及ぼさないことから、評価対象外とする。
船舶から流出される 固体液体不純物	レ	—	—	—	海水を取水源としていないこと、及び敷地は海岸から離れていることから、評価対象外とする。
水中への化学物質の流出	レ	—	—	—	原子炉施設で使用する水の水質は、適切に管理していることから、評価対象外とする。
敷地内での化学物質の流出	レ	レ	レ	—	影響は有毒ガスと同じと考えられるため、「有毒ガス」の評価に包絡される。
敷地外での化学物質の流出	レ	—	—	—	影響は有毒ガスと同じと考えられるため、「有毒ガス」の評価に包絡される。
交通事故	レ	レ	レ	—	影響は有毒ガス又は爆発と同じと考えられるため、「有毒ガス」及び「爆発」の評価に包含される。
パイプライン事故	レ	レ	レ	—	敷地内及び敷地周辺にパイプラインはないことから、評価対象外とする。
敷地内外での爆発	レ	レ	—	○	「爆発」及び「外部火災」として評価対象とする。
軍事活動でのミサイル	レ	—	—	—	敷地周辺に軍事施設はないことから、評価対象外とする。
敷地内の他施設の 内部火災の拡大	レ	—	—	—	影響は外部火災と同じと考えられるため、「外部火災」の評価に包絡される。
敷地内の他施設から のミサイル	レ	—	—	—	安全施設の機能に影響を及ぼす規模のミサイルが発生する敷地内の他施設はないことから、評価対象外とする。
敷地内の他施設から の内部溢水の拡大	レ	—	—	—	影響は洪水と同じと考えられるため、「洪水」の評価に包絡される。
工業施設又は軍事施設 の事故	—	レ	レ	—	敷地周辺に軍事施設はないこと、及び工業施設の事故の影響は、近隣工場等の火災と同じと考えられるため、「近隣工場等の火災」の評価に包絡される。
タービンミサイル	—	レ	レ	—	試験研究用等原子炉施設である「常陽」では、蒸気タービン、大型回転機器を有しないため、評価対象外とする。
内部溢水	—	—	レ	—	第9条（内部溢水による損傷の防止等）で評価する。

① Specific Safety Guide(SSG-3) "Development and Application of Level1 Probabilistic Safety Assessment for Nuclear Power Plants", IAEA, April 2010

② DIVERSE AND FLEXIBLE COPING STRATEGIES(FLEX) IMPLEMENTATION GUIDE (NEI 12-06 August 2012)

③ NUREG/CR-2300 "PRA PROCEDURES GUIDE", NRC, January 1983

\*1 NUREG-1407 "Procedural and Submittal Guidance for the Individual Plant External Events(IPEEE) for Severe Accident Vulnerabilities"によると、隕石や人工衛星については、衝突の確率が $10^{-9}$ と非常に小さいため、起回事象頻度は低く IPEEE の評価対象から除外する旨が記載されている。

自然現象の組合せ（地震及び津波を除く。）

安全施設の安全機能を損なわないことを確認する際に使用する自然現象（地震及び津波を除く。）の組合せを以下に示す。

- (1) 「竜巻」＋「積雪」
- (2) 「火山の影響」＋「風（台風）」＋「積雪」

また、上記以外の自然現象の組合せについて、安全施設へ影響を与えるパラメータ（浸水、荷重、温度及び電気的影響）を考慮し、その要否について検討した。下表に示すように、自然現象（地震及び津波を除く。）の組合せは、上記（1）及び（2）で代表性を有している。

なお、立地的要因により設計上考慮が不要である「洪水」及び「地滑り」は、対象外とした。

【】内：影響を与えるパラメータ

サブ事象 メイン事象	森林 火災 【温度】	生物学的 事象 【電気的 影響】	火山の 影響 【荷重】	落雷 【電気的 影響】	積雪 【荷重】	凍結 【温度】	竜巻 【荷重】	風 （台風） 【荷重】	降水 【浸水】
降水 【浸水】	*2	*1	*4	*1	*2	*1	*1	*1	—
風（台風） 【荷重】	*1	*1	(2) に包絡	*1	(2) に包絡	*1	(1) に包絡	—	
竜巻 【荷重】	*1	*1	*3	*1	(1) に該当	*1	—		
凍結 【温度】	*2	*1	*1	*1	*1	—			
積雪 【荷重】	*1	*1	(2) に包絡	*1	—				
落雷 【電気的影響】	*1	*2	*1	—					
火山の影響 【荷重】	*1	*1	—						
生物学的事象 【電気的影響】	*1	—							
森林火災 【温度】	—								

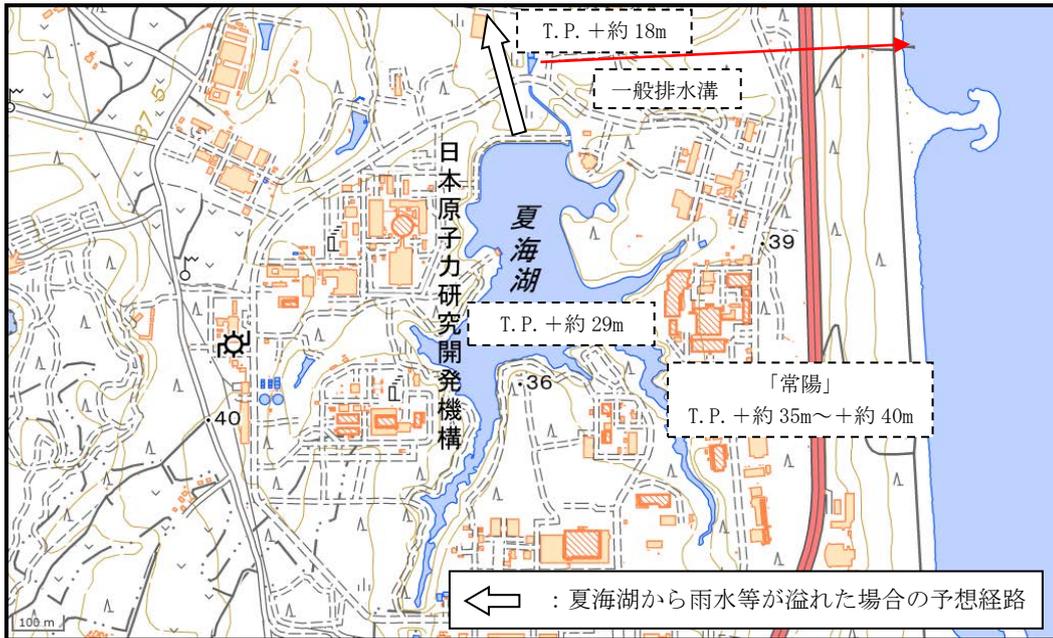
- \*1 : 安全施設への影響を与えるパラメータが異なるため、組み合わせることによる設計への影響が低い
- \*2 : 組み合わせることにより、その影響が打ち消しあう、又は組み合わせても影響が増加しない
- \*3 : 同時発生を考慮することが過度に保守的
- \*4 : 火山灰の密度で考慮するが、火山灰飛散抑制・堆積抑制で影響が打ち消しあう

## 洪水の考慮

敷地は、茨城県東茨城郡大洗町南部の太平洋に面した丘陵地帯の台地（標高：約 38m）にあり、原子炉施設は、T.P. +約 35m～+約 40m に位置する。敷地周辺に潤沼（標高：約 0m）が存在する。敷地内には、窪地をせき止めて造成した夏海湖があり、その水位は、T.P. +約 29m である（水深：約 6m）。夏海湖にはオーバーフローが設置されており、一定以上は水位が高くなっている。オーバーフローは一般排水溝に接続され、最終的には海に放出される。大雨等により万一夏海湖から溢れた場合でも、地形的な関係から敷地北部の谷地を流れる経路となり、谷地や水路を伝って潤沼に流れる（第 1 図及び第 2 図参照）。

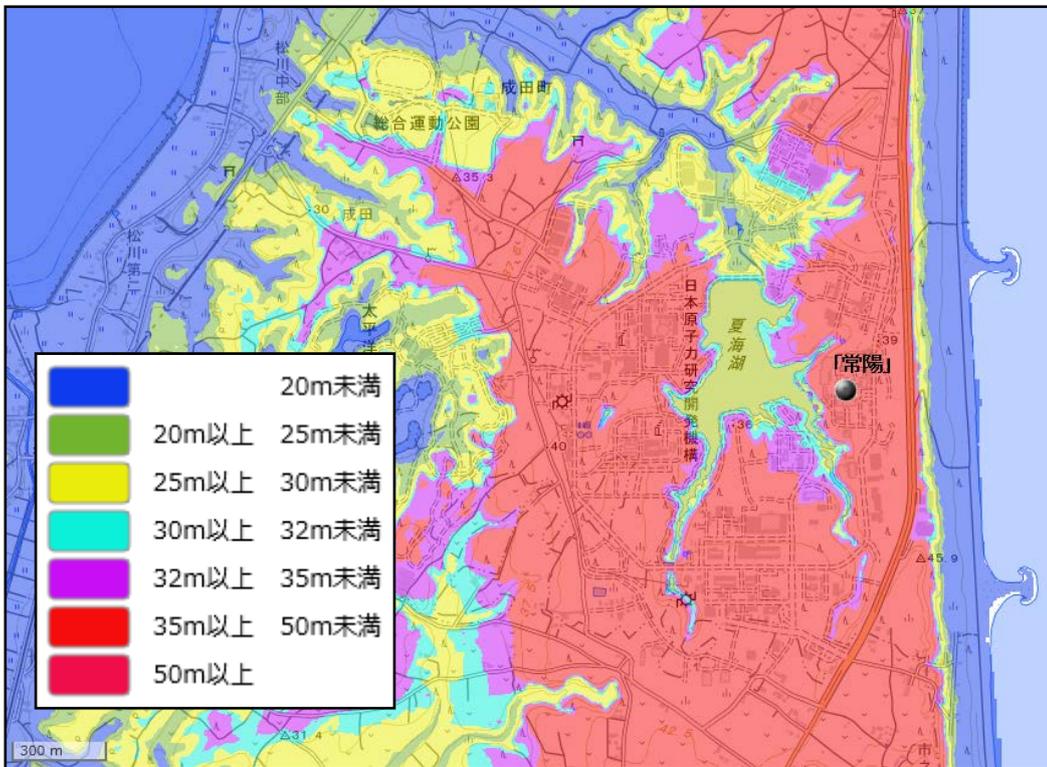
また、夏海湖は、必要に応じて那珂川から中継ポンプ場を介して、ポンプ（停止時：バルブ閉）により取水しているため、河川の増水等の影響により夏海湖へ流入することはない（第 3 図参照）。さらに、大洗町及び銚田市が作成したハザードマップによると、敷地は、土砂災害警戒区域に指定されていない（第 4 図及び第 5 図参照）。

以上のことから地形的にみて洪水による被害は考えられない。したがって、洪水を考慮する必要はない。



「国土地理院地図（電子国土web）」に加筆

第1図 大洗研究所（南地区）における雨水等の流れ



「国土地理院地図（電子国土web）」に加筆

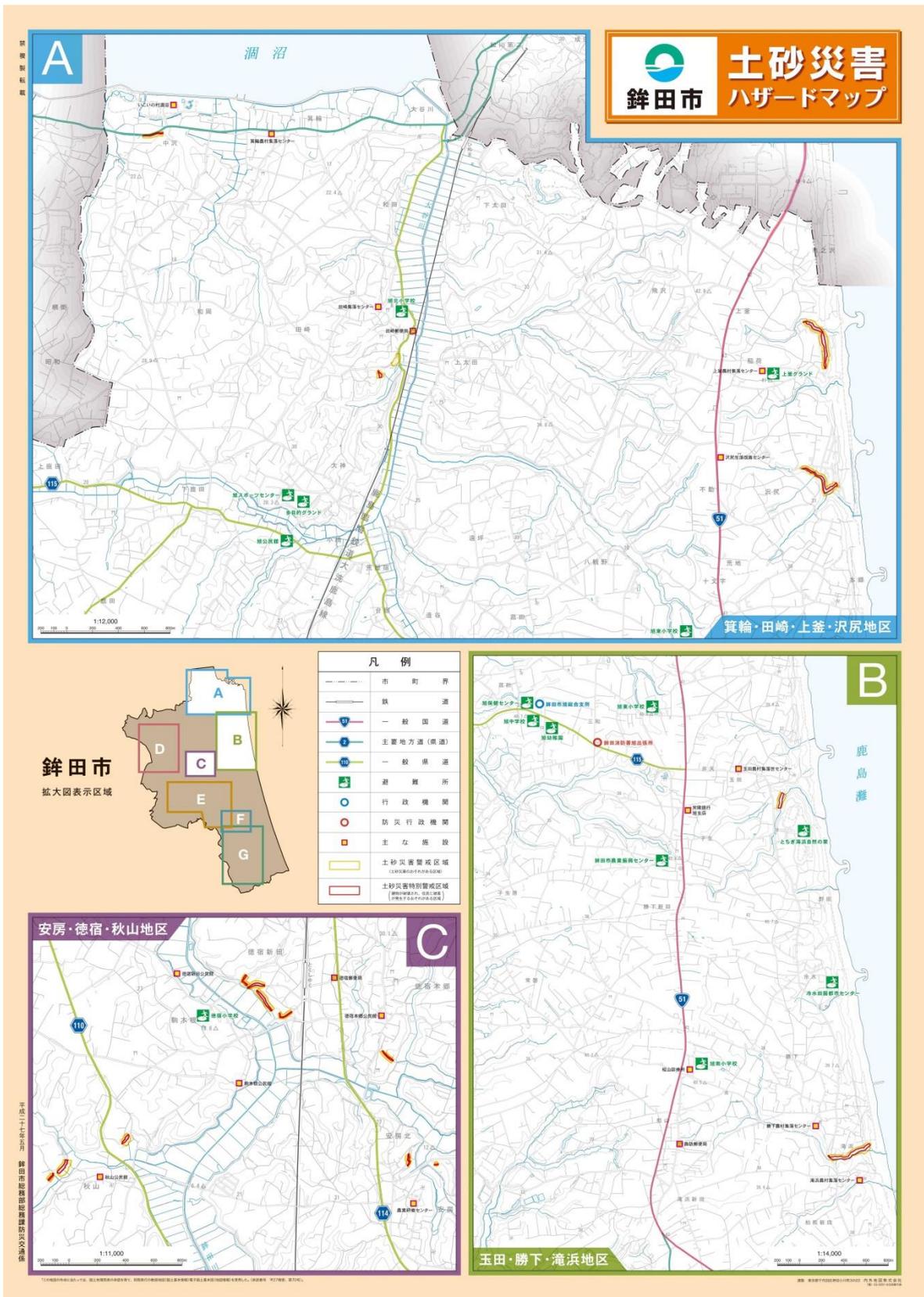
第2図 原子炉施設周辺の地形



「国土地理院地図（電子国土web）」に加筆

第3図 夏海湖の取水口及び中継ポンプ場





第5図 銚田市のハザードマップ

## 降水の考慮

敷地に降った雨水は、構内雨水排水管にて処理される。構内雨水排水管は、雨水マンホールから流入した雨水を内径 900mm のヒューム管を經由し雨水排水槽に集約し、排水監視ポンド（Ⅱ）及び一般排水溝を經由して構外に排出する機能を有する。内径 900mm のヒューム配管は、水戸地方気象台の観測記録（1906 年～2013 年）による 1 時間降水量の最大値 81.7mm/h を上回る 90mm/h の降雨強度に対して、十分な排水量を有する\*1。これを上回る降水に対しては、表流水のほとんどは夏海湖に集まり、オーバーフローを通じて敷地の北側から一般排水溝に流れる経路となる（第 1 図参照）。

なお、大雨等により万一夏海湖から溢れた場合でも、地形的な関係から敷地北部の谷地を流れる経路となり、谷地や水路を伝って涸沼に流れる（第 2 図及び第 3 図参照）。

\*1 90mm/h の降雨強度に相当する流出量（1.71m<sup>3</sup>/s）及びヒューム管（内径：900mm）の排水量（1.81 m<sup>3</sup>/s）は下記の式を用いて評価した（出典：構内舗装・排水設計基準）。

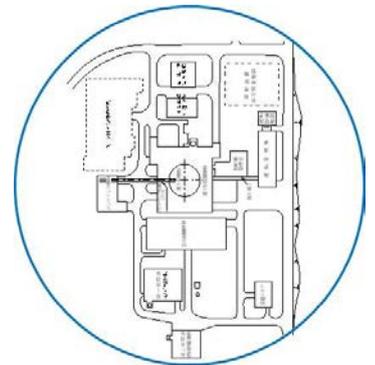
【流出量】  $Q=1/(3.6 \times 10^6) \cdot C \cdot I \cdot A$

Q：雨水の流出量（m<sup>3</sup>/s）

C：流出係数 ※ 0.85（アスファルト）を使用

I：降雨強度（mm/h） ※ 90mm/h を使用

A：集水面積（m<sup>2</sup>） ※ 80424.77m<sup>2</sup>（保守的に、原子炉施設を包絡する直径 320m の円を想定：右図参照）を使用



【排水量】  $Q_p=A_p \cdot V$

$V=1/n \cdot R^{2/3} \cdot i^{1/2}$

Q<sub>p</sub>：排水量（m<sup>3</sup>/s）

A<sub>p</sub>：通水断面積（m<sup>2</sup>） ※ 0.636 m<sup>2</sup>（内径 900mm の全断面積）を使用

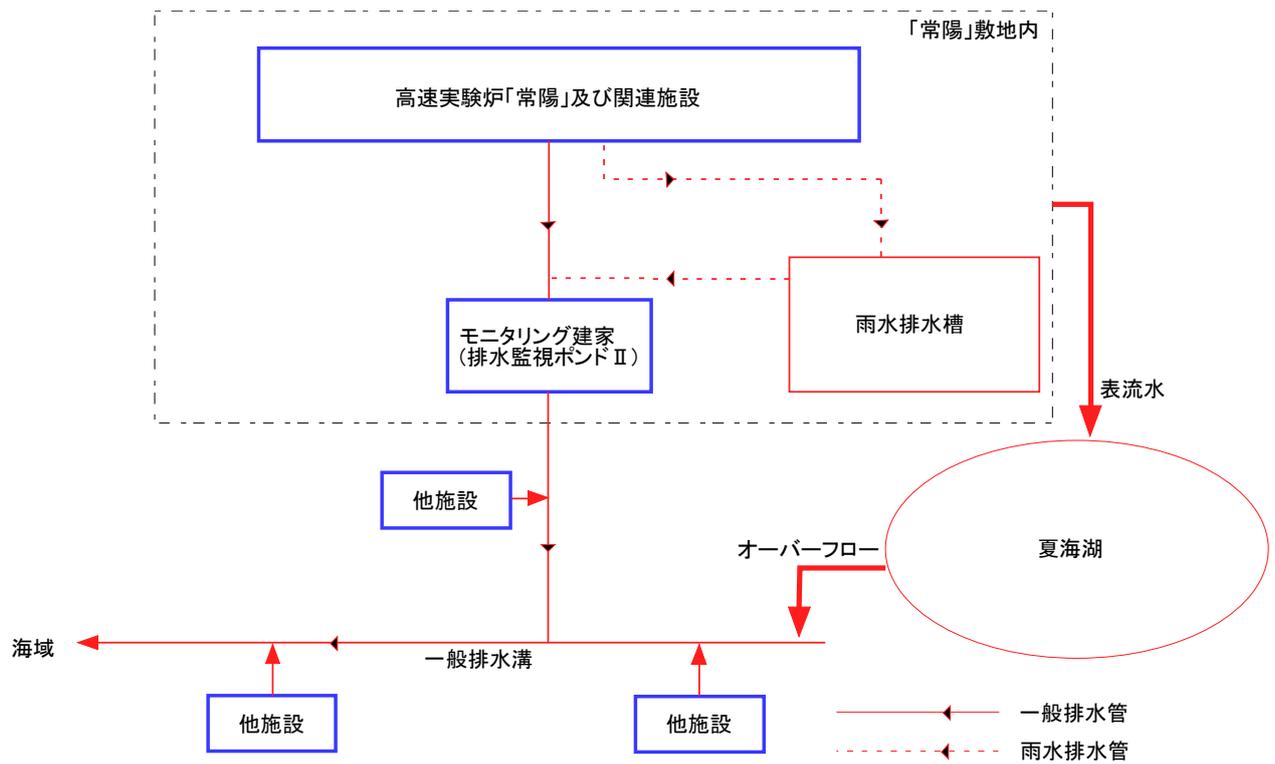
V：平均流速（m/s）

R：径深（=A<sub>p</sub>/P）（m）

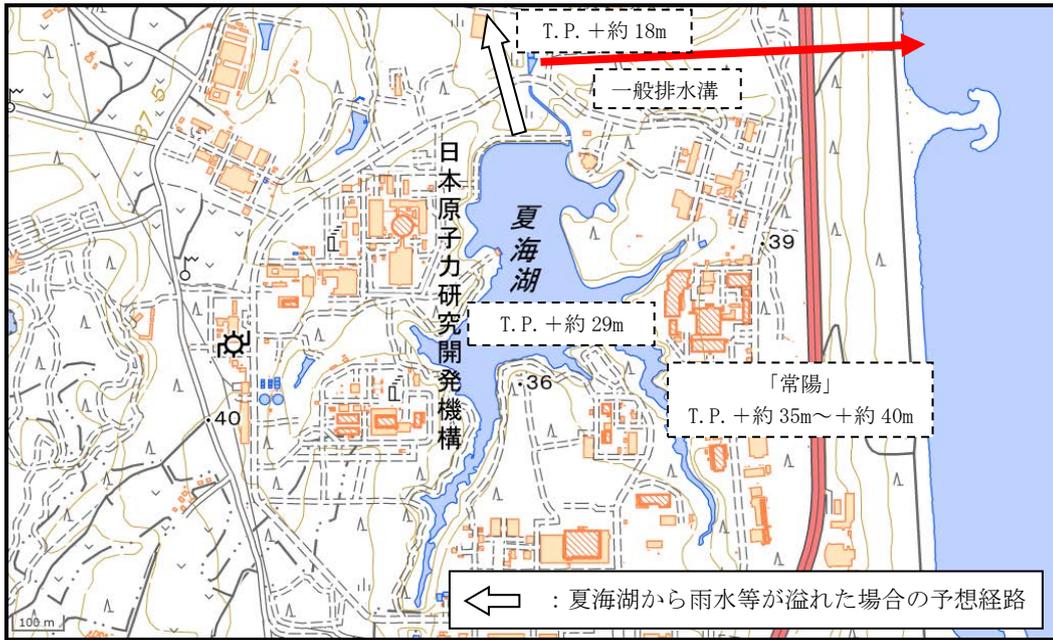
i：勾配 ※ 保守的に 0.01 を使用（ヒューム管施工部勾配：0.2～0.5）

n：粗度係数 ※ 0.013（ヒューム管）を使用

P：潤辺長（m） ※ 2.827m（内径 900mm の円周長さ）を使用

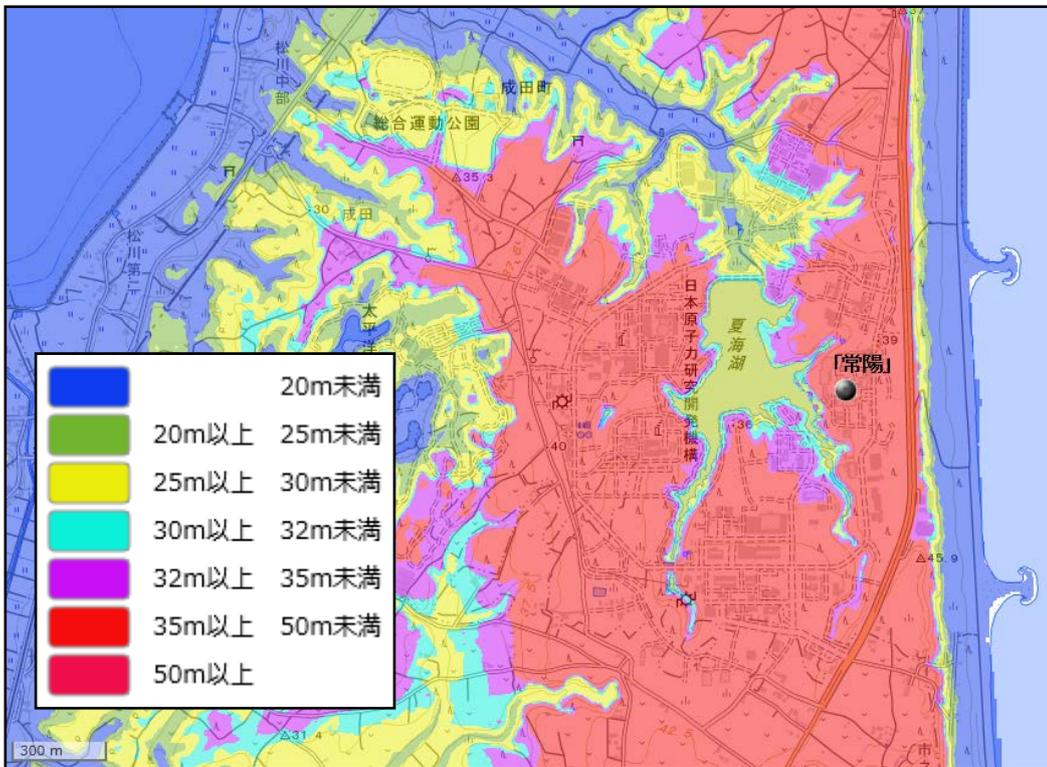


第1図 「常陽」施設における雨水に係る排水系統図



「国土地理院地図（電子国土web）」に加筆

第2図 大洗研究所（南地区）における雨水等の流れ



「国土地理院地図（電子国土web）」に加筆

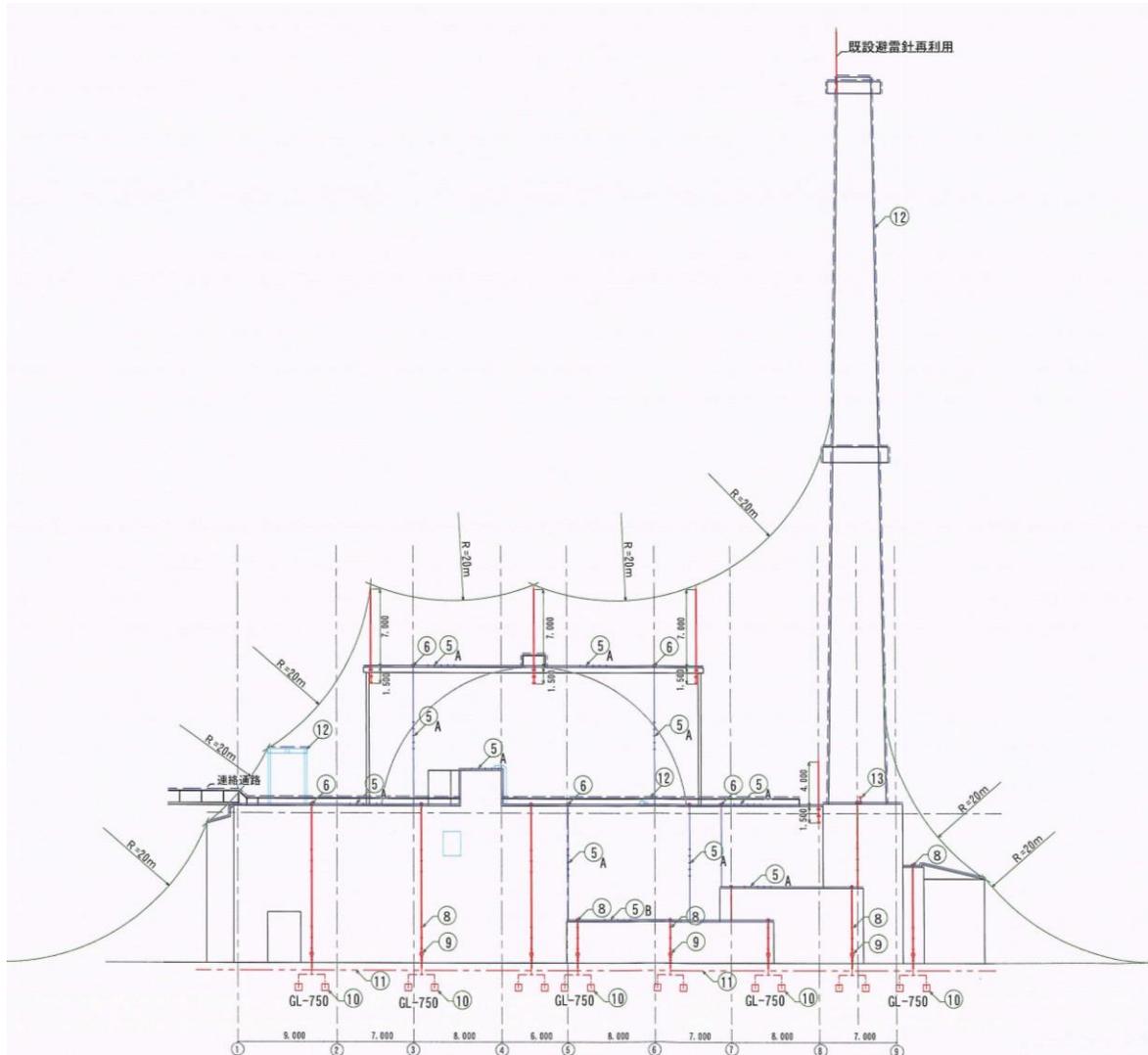
第3図 原子炉施設周辺の地形

## 落雷の考慮

落雷の直撃防止については、屋外に位置する安全施設のうち、建築基準法に基づき高さ 20m を超える安全施設に避雷設備を設ける。また、避雷設備の接地極として、接地網を布設して設置抵抗の低減を図る。

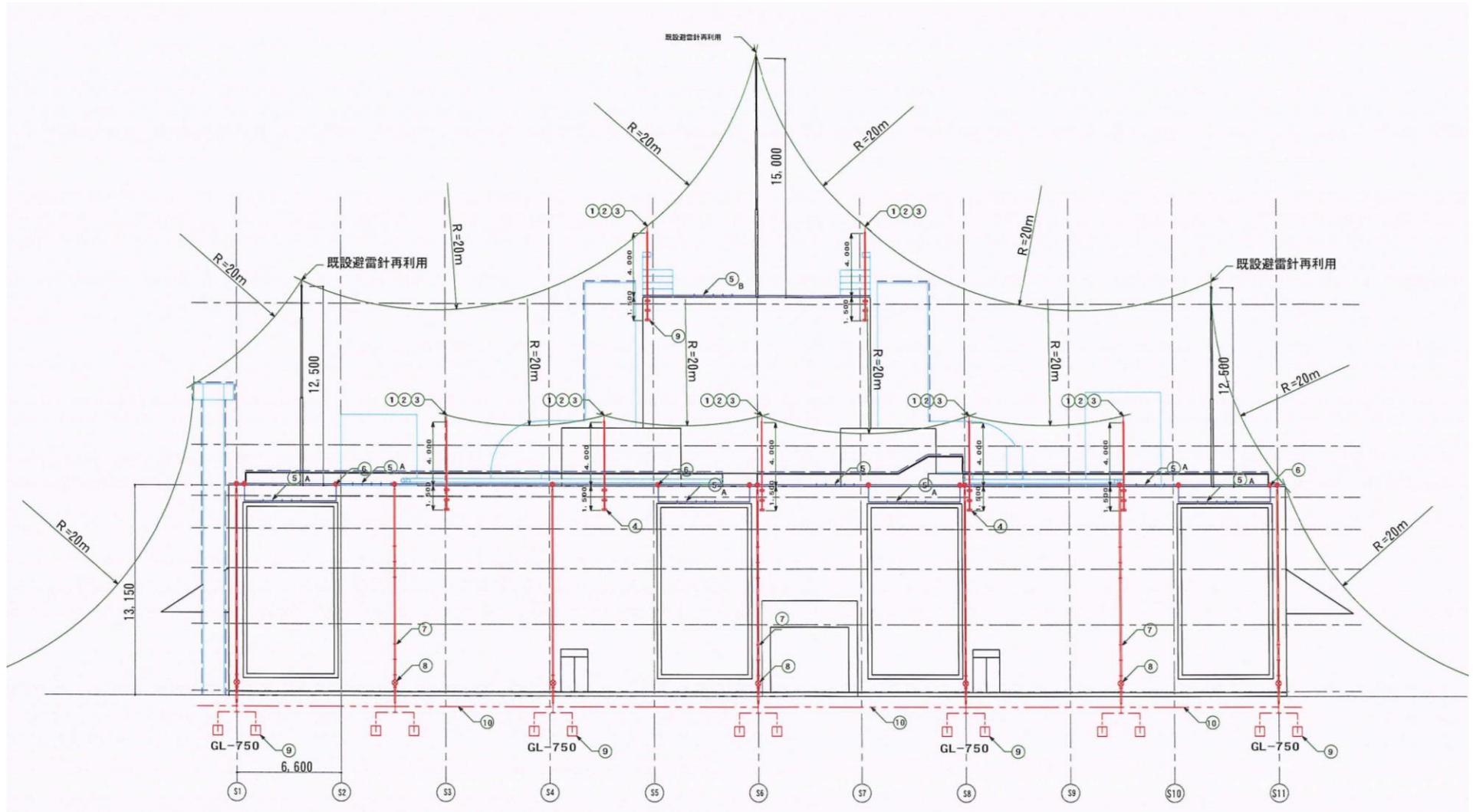
なお、避雷設備については、2003 年に JIS A 4201-1992「建築物等の避雷設備（避雷針）」から改正された JIS A 4201-2003「建築物等の雷保護」の保護レベル I に適合するものに更新する。避雷設備の設置イメージを第 1 図に示す。

雷サージの侵入に対して、原子炉保護系のロジック盤における計装ケーブル及び制御ケーブルには、鋼製筐体（鉄筋コンクリートトレンチ、金属製トレイ又は金属製電線管を含む。）や金属シールド付ケーブルの適用により雷サージ侵入を抑制する。屋外に位置する安全施設における屋外敷設制御・計測ケーブルについても同様とする。なお、雷サージに起因して外部電源を喪失した場合、原子炉はスクラム（自動停止）するため、原子炉は安全に停止される。原子炉冷却材バウンダリの機能を損なうこともなく、放射性物質の閉じ込め機能は確保される。



原子炉建物（格納容器を含む。）及び原子炉附属建物

第 1 図 原子炉建物（格納容器を含む。）及び原子炉附属建物並びに主冷却機建物への避雷設備の設置イメージ（1/2）



主冷却機建物

第1図 原子炉建物（格納容器を含む。）及び原子炉附属建物並びに主冷却機建物への避雷設備の設置イメージ（2/2）

## 航空機落下に係る影響評価

## 1. 概要

「試験研究の用に供する原子炉等の位置、構造及び設備の基準に関する規則及びその解釈」に基づき、「航空機落下」については、「実用発電用原子炉施設への航空機落下確率の評価基準について」（平成14・07・29原院第4号（平成14年7月30日原子力安全・保安院制定））（以下「評価基準」という。）等に基づき、防護設計の要否について確認する。

## 2. 基本方針

### (1) 防護設計の要否の判断基準

防護設計の要否の判断基準は、「原子炉施設へ航空機が落下する確率を評価し、それらの評価結果の総和が  $10^{-7}$  (回/炉・年) を超えないこと」とする。

### (2) 評価対象施設

- ・ 原子炉建物、原子炉附属建物及び主冷却機建物
- ・ 第一使用済燃料貯蔵建物
- ・ 第二使用済燃料貯蔵建物

### (3) 評価対象とする航空機落下事故の設定

評価基準に基づき、評価対象とする航空機落下事故として、計器飛行方式民間航空機の落下事故、有視界飛行方式民間航空機の落下事故、自衛隊機又は米軍機の落下事故を選定した。評価対象とする航空機落下事故を第1表に示す。

第1表 評価対象とする航空機落下事故

(1) 計器飛行方式民間航空機の落下事故		(2) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故	(3) 自衛隊機又は米軍機の落下事故	
① 飛行場での離着陸時における落下事故	② 航空路を巡航中の落下事故		① 訓練空域内で訓練中及び訓練空域外を飛行中の落下事故	② 基地－訓練空域間を往復時の落下事故
○注1	○	○	○注2	○注3

注1： 原子炉施設は茨城空港（百里基地）から約15kmの距離にあり、最大離着陸地点30NM（約55.56km）までの距離に存在する（添付-1（1）参照）。

注2： 原子炉施設上空に自衛隊及び米軍機の訓練空域はないが、太平洋沖合の上空には自衛隊及び米軍機の訓練空域がある（添付-1（2）、（3）参照）。

注3： 原子炉施設は自衛隊機又は米軍機の基地－訓練空域間の往復の想定飛行範囲内に位置している。基地－訓練空域間を往復時の落下事故については、百里基地と訓練空域間を往復する自衛隊機を対象とする。

※ 自衛隊機の基地－訓練空域間の往復の想定飛行範囲として、百里基地、入間基地及び厚木基地を起点とするものが想定されるが、入間基地については、戦闘機を保有していない（輸送機が中心）こと、厚木基地については、海上自衛隊の基地で、周辺海域における監視、哨戒、海上交通の保護、海上における救難を任務としていることから、入間基地及び厚木基地を起点から除外し、自衛隊機の基地－訓練空域間の往復の想定飛行範囲は、百里基地を起点としたものを想定する（添付-2（1）、（2）、（3）参照）。

※ 米軍機の基地－訓練空域間の往復の想定飛行範囲として、横田基地及び厚木基地を起点とするものが想定されるが、横田基地については、西太平洋地域の米軍に係る空輸等を任務としていること、厚木基地については、米海軍航空団所属の航空機の整備、補給

等の支援業務を行っているものであることから、原則、対象となる訓練空域に向かう航空機はなく、米軍機に係る基地－訓練空域間の往復時の落下事故は想定しない（添付-2 (3)、(4) 参照）。

### 3. 計器飛行方式民間航空機の落下事故

#### 3.1 飛行場での離着陸時における落下事故

飛行場での離着陸時における落下事故においては、以下の式を用いて、対象施設への離着陸時の航空機落下確率を評価する。当該評価結果は、 $7.93 \times 10^{-10}$  回/年となる。

$$Pd, a = fd, a \cdot Nd, a \cdot A \cdot fd, a(r, q)$$

$$fd, a = Dd, a / Ed, a$$

$Pd, a$  : 対象施設への離着陸時の航空機落下確率 (回/年)

$fd, a$  : 対象航空機の国内での離着陸時事故率 (回/離着陸回) 【 $1.22 \times 10^{-7}$ 】

$Dd, a$  : 国内での離着陸時事故件数 (回) 【4<sup>注1</sup>】

$Ed, a$  : 国内での離着陸回数 (離着陸回) 【32, 780, 942<sup>注2</sup>】

$Nd, a$  : 当該飛行場での対象航空機の年間離着陸回数 (離着陸回/年) 【4, 202<sup>注3</sup>】

$A$  : 施設の標的面積 (km<sup>2</sup>) 【0.01<sup>注4</sup>】

$fd, a(r, q)$  : 離着陸時の事故における落下地点確率分布関数 (/km<sup>2</sup>) 【 $1.55 \times 10^{-4}$ <sup>注5</sup>】

注1 : 「JNES-RE-2013-9011 航空機落下事故に関するデータの整備」(原子力安全基盤機構)に基づき設定(添付-3(1)参照)。

注2 : 「航空輸送統計年報 第1表 総括表」、「空港管理状況調書」(国土交通省 航空局)に基づき設定(添付-7参照)。

注3 : 「暦年・年度別航空管理状況調書」(国土交通省 航空局)における「百里(共用)」の「着陸回数 : 2101回(平成25年)」を2倍した値を使用(添付-4参照)。

注4 : 「実用発電用原子炉施設への航空機落下確率に対する評価基準について」に基づき設定。  
(原子炉建物、原子炉附属建物及び主冷却機建物の投影面積は0.00575 km<sup>2</sup>、第一使用済燃料貯蔵建物の投影面積は0.00118 km<sup>2</sup>、第二使用済燃料貯蔵建物の投影面積は0.00112 km<sup>2</sup>であり、0.01 km<sup>2</sup>を下回る : 別添1参照)

注5 : 「実用発電用原子炉施設への航空機落下確率に対する評価基準について」に基づき設定。  
(一様分布の場合 :  $1.55 \times 10^{-4}$ /km<sup>2</sup>、正規分布の場合 :  $1.12 \times 10^{-4}$ /km<sup>2</sup>であり、保守的な、 $1.55 \times 10^{-4}$ /km<sup>2</sup>を使用 : 別添2参照)

なお、各パラメータの数値は計算過程の数値を端数処理(切り上げ又は切り捨て)して表記しているものがある。評価結果は端数処理をせずに計算を進めた最終結果を端数処理して表記しているため、一致しないことがある。以降、同様である。

### 3.2 航空路を巡航中の落下事故

航空路を巡航中の落下事故においては、以下の式を用いて、対象施設への巡航中の航空機落下確率を評価する。対象とする航空路<sup>注1</sup>は、「航空路：R211 (MILKY-KASMI)」、「直行経路：IXE-SWAMP」、「RNAV 経路：Y30 (LOTUS-SUIGO)」、「RNAV 経路：Y108 (DAIGO-CHOSHI)」とする。当該評価結果は、「航空路：R211 (MILKY-KASMI)」、「直行経路：IXE-SWAMP」について  $1.22 \times 10^{-11}$  回/年、「RNAV 経路：Y30 (LOTUS-SUIGO)」、「RNAV 経路：Y108 (DAIGO-CHOSHI)」について  $9.82 \times 10^{-10}$  回/年であり、合計は  $9.94 \times 10^{-10}$  回/年となる。

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

$$fc = Gc/Hc$$

$Pc$ ：対象施設への巡航中の航空機落下確率（回/年）

$fc$ ：単位飛行距離当たりの巡航中の落下事故率（回/（飛行回・km））【 $4.93 \times 10^{-11}$ 】

$Gc$ ：巡航中事故件数（回）【0.5<sup>注2</sup>】

$Hc$ ：延べ飛行距離（飛行回・km）【10, 132, 601, 674<sup>注2</sup>】

$Nc$ ：評価対象とする航空路等の年間飛行回数（飛行回/年）

航空路 R211	直行経路 IXE-SWAMP	RNAV 航路 Y30	RNAV 航路 Y108
0.5 <sup>注3</sup>	0.5 <sup>注3</sup>	92 <sup>注3</sup>	9 <sup>注3</sup>
$(0.5+0.5) \times 365 = 365$		$(92+9) \times 365 = 36,865$	

$A$ ：施設の標的面積（km<sup>2</sup>）【0.01<sup>注4</sup>】

$W$ ：航空路幅（km）

航空路 R211	直行経路 IXE-SWAMP	RNAV 航路 Y30	RNAV 航路 Y108
14.816=8NM <sup>注5</sup>		18.520=10NM <sup>注5</sup>	

注1： エンルートチャート（2013年（平成25年）3月7日）及び国土交通省航空局への問い合わせにより確認（添付-1（2）、（3）参照）。

注2： 事故件数は、「JNES-RE-2013-9011 航空機落下事故に関するデータの整備」（原子力安全基盤機構）に基づき設定。ただし、平成4年から平成23年までの20年間の巡航中の事故件数は0件であり、保守的に「0.5件」を使用（添付-3（1）参照）。

飛行距離は、平成5年～平成24年の国土交通省航空局「航空輸送統計年報 第1表 総括表、1.輸送実績」における運行キロメートルの国内便の値を合計（添付-7参照）。

注3： 国土交通省航空局への問い合わせ結果に基づき設定。平成22年から平成24年までの各年上半期及び下半期におけるピーク日の航空交通量が最大となる平成24年下半期の数値に365を乗じることで年間飛行回数に換算（ただし、航空路R211及び直行経路IXE-SWAMPにあつては、平成24年下半期におけるピーク日の航空交通量が0回であり、保守的に「0.5回」を使用）。

注4： 「実用発電用原子炉施設への航空機落下確率に対する評価基準について」に基づき設定。

(原子炉建物、原子炉附属建物及び主冷却機建物の投影断面積は  $0.00575 \text{ km}^2$ 、第一使用済燃料貯蔵建物の投影面積は  $0.00118 \text{ km}^2$ 、第二使用済燃料貯蔵建物の投影面積は  $0.00112 \text{ km}^2$  であり、 $0.01 \text{ km}^2$  を下回る：別添 1 参照)

注 5： 「実用発電炉原子炉施設への航空機落下確率に対する評価基準について」及び国土交通省航空局への問い合わせ結果に基づき設定（添付-1 (7)、(8)、(9) 参照）。

4. 有視界飛行方式民間航空機の落下事故

有視界飛行方式民間航空機の落下事故においては、以下の式を用いて、対象施設への航空機落下確率を評価する。当該評価結果は、 $1.01 \times 10^{-8}$  回/年となる。

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

$P_v$  : 対象施設への航空機落下確率 (回/年)

$f_v$  : 単位年当たりの落下事故率 (回/年)

大型固定翼機	小型固定翼機	大型回転翼機	小型回転翼機
0.5/20=0.025 <sup>注1</sup>	35/20=1.75 <sup>注1</sup>	1/20=0.05 <sup>注1</sup>	25/20=1.25 <sup>注1</sup>

$S_v$  : 全国土面積 (km<sup>2</sup>) 【372,000<sup>注1</sup>】

$A$  : 施設の標的面積 (km<sup>2</sup>) 【0.01】

$\alpha$  : 対象航空機の種類による係数

大型固定翼機	大型回転翼機	小型固定翼機	小型回転翼機
1 <sup>注2</sup>		0.1 <sup>注2</sup>	

注1 : 落下事故件数及び全国土面積については、「JNES-RE-2013-9011 航空機落下事故に関するデータの整備」(原子力安全基盤機構)に基づき設定。ただし、大型固定翼機の落下事故件数は0件であり、保守的に「0.5件」を使用(添付-3(1)、(3)参照)。

注2 : 「実用発電用原子炉施設への航空機落下確率に対する評価基準について」に基づき設定(添付-5(3)参照)。

5. 自衛隊機又は米軍機の落下事故

5.1 訓練空域内で訓練中又は訓練空域外を飛行中の落下事故

訓練空域内で訓練中又は訓練空域外を飛行中の落下事故においては、原子炉施設上空に訓練空域が存在しないことから、以下の式を用いて、訓練空域外での対象施設への航空機落下確率を評価する。当該評価結果は、自衛隊機について  $1.36 \times 10^{-8}$  回/年、米軍機について  $6.72 \times 10^{-9}$  回/年であり、合計は  $2.03 \times 10^{-8}$  回/年となる。

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

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

$f_{so}$  : 単位年当たりの訓練空域外落下事故率 (回/年)

自衛隊機	米軍機
8/20=0.40 <sup>注1</sup>	5/20=0.25 <sup>注1</sup>

$S_o$  : 全国土面積から全国の陸上の訓練空域の面積を除いた面積 (km<sup>2</sup>)

自衛隊機	米軍機
295,000 <sup>注1</sup>	372,000 <sup>注1</sup>

$A$  : 施設の標的面積 (km<sup>2</sup>) 【0.01】

注1 : 「JNES-RE-2013-9011 航空機落下事故に関するデータの整備」(原子力安全基盤機構)に基づき設定 (添付-3 (1)、(2)、(3) 参照)。

## 5.2 基地－訓練空域間を往復時の落下事故

基地－訓練空域間を往復時の落下事故においては、以下の式を用いて、対象施設への航空機落下確率を評価する。なお、ここでは、想定飛行範囲内に原子炉施設が存在する場合の評価式を使用（自衛隊機が対象）した。当該評価結果は、 $5.51 \times 10^{-8}$  回/年となる。

$$Pse = fse/Sse \cdot A$$

$Pse$  : 対象施設への航空機落下確率 (回/年)

$fse$  : 基地と訓練空域間を往復中の落下事故率 (回/年) 【0.5/20=0.025】

$Sse$  : 想定飛行範囲の面積 (km<sup>2</sup>) 【4,541】

$A$  : 施設の標的面積 (km<sup>2</sup>) 【0.01】

注1 : 「JNES-RE-2013-9011 航空機落下事故に関するデータの整備」(原子力安全基盤機構)に基づき設定。ただし、当該想定飛行範囲内での事故件数は0件であり、保守的に「0.5件」を使用(添付-3(1)、(2)参照)。

注2 : 百里基地(飛行場)と自衛隊機の訓練空域(Area 1, Area E「E-1, E-2, E-3, E-4」)の全域境界間を直線で結んだ想定飛行範囲の面積。なお、自衛隊訓練空域(E-1, E-2)については、AIP JAPANに“Excluding R-121”と記載のあることから、米軍の訓練空域(R-121)を除外(添付-1(2)、(4)、(5)、(6)参照)。

## 6. 評価結果

原子炉施設へ航空機が落下する確率の評価結果を以下に示す。航空機の落下確率の総和は  $8.8 \times 10^{-8}$  (回/炉・年) であり、基準値である  $10^{-7}$  (回/炉・年) を超えない。これにより、航空機落下による損傷の防止は、設計上考慮しないものとする。

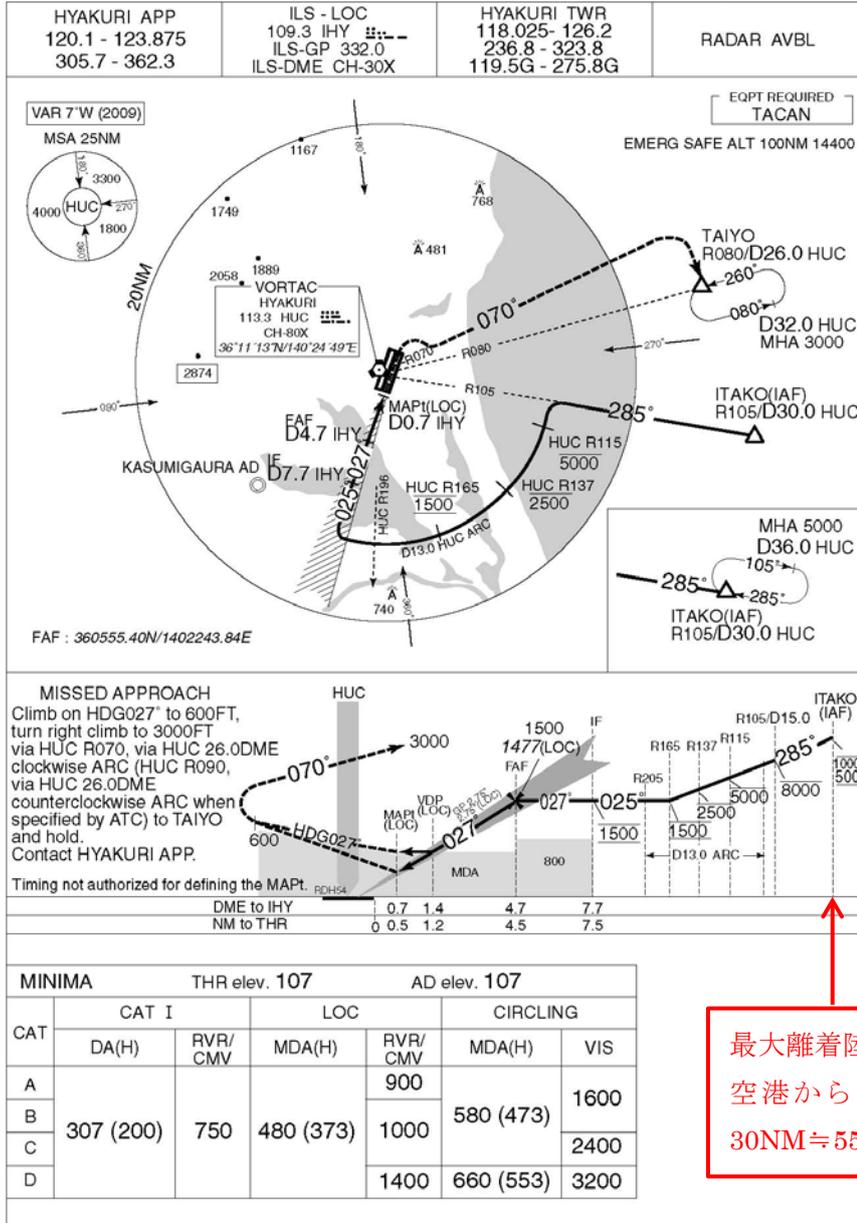
(1) 計器飛行方式民間航空機の落下事故	① 飛行場での離着陸時における落下事故	$7.93 \times 10^{-10}$
	② 航空路を巡航中の落下事故	$9.94 \times 10^{-10}$
(2) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故		$1.01 \times 10^{-8}$
(3) 自衛隊機又は米軍機の落下事故	① 訓練空域内で訓練中及び訓練空域外を飛行中の落下事故	$2.03 \times 10^{-8}$
	② 基地－訓練空域間を往復時の落下事故	$5.51 \times 10^{-8}$
合計		$8.8 \times 10^{-8}$ ( $8.72 \times 10^{-8}$ )

RJAH-AD2-24.15

AIP Japan  
HYAKURI

INSTRUMENT APPROACH CHART

RJAH / HYAKURI ILS Y or LOC Y RWY03R



最大離着陸地点  
 空港からの距離  
 30NM ≒ 55.56km







自衛隊低高度訓練/試験空域		LOW ALT TRAINING / TESTING AREA FOR JSDF AIRCRAFT		
Name	Coordinates	Occupied Hours (UTC)	Altitude (ft)	Controlling Unit
Area 1	The airspace bounded by lines connecting the following points. (1)364011N/1403548E (2)364011N/1410448E (3)370211N/1410848E	2200-1200 DLY	5000 — SFC	Defense Division Headquarters 7th Air Wing JSDF-A (Hyakuri Tel. 0299-52-1331 Ext. 2232)
Area 2	The airspace bounded by lines connecting the following points. (1)375911N/1400748E (2)371211N/1400848E (3)375111N/1392748E	2200-1200 DLY	8000 — SFC	Headquarters Utsunomiya Aviation Sub School JSDF-G (Utsunomiya Tel. 0286-58-2151 Ext. 229)
Area 3	The airspace bounded by lines connecting the following points. (1)371911N/1392948E (2)365611N/1395348E (3)364111N/1395148E (4)360911N/1384549E (5)362011N/1382449E Excluding the airspace of Soutmagahara Control Zone.	2200-1200 DLY	10000 — SFC	Plans & Programs Section, ADC Headquarters Flight Squadron JSDF-A (Iruma Tel.04-2953-6131 Ext. 2300-0800 UTC : 3506, 3507, 3508 0801-2259 UTC : 3519)
	The airspace bounded by lines connecting the following points. (3)364111N/1395148E (2)365611N/1395348E (6)364711N/1400348E		8000 — SFC	
Area 4	The airspace bounded by lines connecting the following points. (2)350812N/1363449E (3)350620N/1374225E (12)350302N/1374113E (11)345612N/1374649E The line connecting point (3) to point (12) is minor arc with a radius of 40NM from Nagoya VORTAC.	2200-1200 DLY	11000 — SFC	Plans & Programs Section, Headquarters 11th Flying Training Wing JSDF-A (Shizuham Tel. 054-622-1234 Ext. 232)
	The airspace bounded by lines connecting the following points. (7)345835N/1373858E (8)345519N/1374320E (11)345612N/1374649E (12)350302N/1374113E The line connecting point (12) to point (7) is minor arc with a radius of 40NM from Nagoya VORTAC.		7000 — SFC	
	The airspace bounded by lines connecting the following points. (4)350449N/1374155E (5)350354N/1373516E (13)345852N/1373908E The line connecting point (4) to point (5) is minor arc with a radius of 20NM from Hamamatsu TACAN. The line connecting point (13) to point (4) is minor arc with a radius of 40NM from Nagoya VORTAC.		6000 — SFC	
	The airspace bounded by lines connecting the following points. (1)350912N/1385949E (2)350812N/1383449E (11)345612N/1374649E (8)345519N/1374320E (9)345412N/1374449E (10)345212N/1385949E Excluding the airspace of Shizuham Control Zone.			
The airspace bounded by lines connecting the following points. (5)350354N/1373516E (6)350310N/1373250E (7)345835N/1373858E (13)345852N/1373908E The line connecting point (5) to point (6) is minor arc with a radius of 20NM from Hamamatsu TACAN. The line connecting point (7) to point (13) is minor arc with a radius of 40NM from Nagoya VORTAC.	4000 — SFC			



Name	Coordinates	Occupied Hours (UTC)	Altitude (ft)	Controlling Unit 1. For Prior Coordination 2. For Radio Call (P):Primary Unit (call sign & freq.) (S):Secondary Unit	
Area E	E-1	By AIP SUPPLEMENT	FL800 — SFC	1. Operations Division, Headquarters 7th Air Wing JSDF-A (Hyakuri Tel. 0299-52-1331 Ext 2232/2204) 2. (P): "OFF SIDE" (124.9MHz) (S): Hyakuri APP	
	E-2				Any appropriate period between 2200 and 1200 DLY approved by Air Traffic Management Center upon prior coordination with JSDF- A Controlling Unit.
			13000 — SFC		
	E-3		Any appropriate period between 2200 and 1200 DLY approved by Air Traffic Management Center upon prior Coordination with JSDF-A Controlling Unit.		FL800 — SFC
E-4		FL800 — SFC			

ENR 5.1-4

AIP Japan



AIRSPACE RESTRICTIONS				
Name Lateral Limits	Upper Limit(ft) Lower Limit(ft)	Type of Restriction	Hours of Operation (UTC)	Remarks
1	2	3	4	5
R-121 CENTRAL HONSHU 中部本州空戦訓練区域 364011N/1410448E 364011N/1412048E 360012N/1412048E 360012N/1410448E	(1) 35000 SFC 364011N/1410448E 364011N/1412048E 360500N/1412048E 360500N/1410448E  (2) 8000 SFC 360500N/1410448E 360500N/1412048E 360012N/1412048E 360012N/1410448E	Restricted Area (USAF air-air firing)  制限空域 (米空軍空対空射撃)	DLY 毎日 2200-1100 VMC-IMC	Kashima-nada, E coast of Honshu. 本州東岸鹿島灘  Operations Division, Headquarters 7 <sup>th</sup> Air Wing JSDF-A 第7航空団司令部防衛部  (Hyakuri Tel 0299-52-1331 Ext 2232,2204) (1)OFFSIDE (124.9MHz) (2)HYAKURI APP
R-127 SUJOSHIMA 玉城寺原演習場 383110N/1404047E 383110N/1405147E 382810N/1405147E 382810N/1404047E	25000 GND	Restricted Area (JSDF-G)  制限空域 (陸上自衛隊)	by NOTAM	Taiwa-machi and Ohira-machi, kurokawa-gun, Miyagi,Pref. 宮城県黒川郡大和町および 大衡町
R-129 NORTHERN HONSHU 北部本州空戦訓練区域 405010N/1421047E 405010N/1425946E 404410N/1425946E 402410N/1423247E 402410N/1421347E	35000 SFC	Restricted Area (USAF air-air firing)  制限空域 (米空軍空対空射撃)	DLY 毎日 2200-1100 VMC-IMC	SE of hachinohe, E coast of Honshu, 本州東岸八戸港東方  Operations Division, Headquarters Northern Air Defense Force JSDF-A 北部航空方面隊司令部防 衛部  (Misawa Tel 0176-53-4121 Ext 2352,2204) (1)HEADWORK (124.9MHz) (2)CHITOSE or MISAWA APP

3.9. RNAV1 経路及び RNAV5 経路の運用について  
福岡 FIR においては、以下のとおり RNAV1 経路及び RNAV5 経路が運用される。

## 3.9.1. 定義

## 1) RNAV (Area Navigation : 広域航法)

航空保安無線施設、目視航法装置若しくは衛星航法装置、又はこれらの組み合わせで、任意の経路を飛行する方式による航法をいう。

## 2) RNAV1

全飛行時間の 95% における進行方向に対する横方向の航法誤差が ± 1NM 以内となる航法精度及びその他の航法性能並びに航法機能要件が規定される航法をいう。

## 3) RNAV5

全飛行時間の 95% における進行方向に対する横方向の航法誤差が ± 5NM 以内となる航法精度及びその他の航法性能並びに航法機能要件が規定される航法をいう。

## 4) ウェイポイント

RNAV 経路または RNAV による航空機の飛行パスを定めるために使用する公示された地理上の点をいう。

## 5) クリティカル DME

利用が不可能となった場合に、特定の経路において、DME/DME (複数の DME を利用した RNAV) 又は DME/DME/IRU (複数の DME 及び IRU を利用した RNAV) に基づく運航に支障を生じさせるような DME をいう。

## 6) DME 間隙

飛行経路上において指定された航法精度を満足する DME 電波の組み合わせが受信できない区間をいう。

## 7) RAIM 予測機能

目的地等の周辺空域及び飛行しようとする経路における GPS 航法信号の完全性を事前に予測判断する機能をいう。

## 3.9.2. 経路の公示

以下の項目について、公示される。

## a) RNAV の種別 (RNAV1 または RNAV5)

b) クリティカル DME 及び当該 DME がクリティカルとなる区間

## c) DME 間隙

d) 使用可能なセンサー、運航するために特に必要となるセンサー (目視航法装置、GNSS 等) 及び必要な場合はセンサーの具体的な条件

注: DME/DME/IRU によって RNAV 航行する航空機 (GNSS 搭載機を除く) が SID を使用する場合、離陸滑走開始位置において、離陸直前における RNAV システムの位置情報の更新が直ちに実施できるものに限られる。  
ただし、RNAV システムの位置情報の更新が直ちに実施できない位置から離陸する必要がある場合は、ATC に対してレーダー誘導等の代替措置を要求すること。

3.9. The operation of RNAV 1 routes and RNAV 5 routes  
RNAV 1 routes and RNAV 5 routes will be applied in Fukuoka FIR as follows.

## 3.9.1. Definitions

## 1) RNAV(Area Navigation)

A method of navigation which permits aircraft operation on any desired flight path within the coverage of station-referenced navigation aids or with in the limits of the capability of self-contained aids, or a combination of these.

## 2) RNAV1

The navigation requiring a total system error of not more than ±1NM (lateral) for 95% of the total flight time.

## 3) RNAV5

The navigation requiring a total system error of not more than ±5NM (lateral) for 95% of the total flight time.

## 4) Waypoint

A specified geographical location, with published, used to defining RNAV routes or the flight path of an aircraft employing RNAV.

## 5) Critical DME

A DME facility that, when unavailable, results in a navigational service which is insufficient for DME/DME or DME/DME/IRU based operations along a specific route or procedure.

## 6) DME gap

A section of route where is not received combination of DME signal that satisfies specific navigation accuracy.

## 7) RAIM prediction

The function to predict the integrity of the GPS navigation signals at the destination and in the airspace surrounding the destination and the intended route of flight in advance.

## 3.9.2. Publication of routes

## a) type of RNAV(RNAV 1 or RNAV 5)

b) critical DME and a section of the route where is insufficient for DME/DME or DME/DME/IRU when critical DME is out of service.

## c) gaps in DME coverage

d) navigation sensors for capable to use, navigation sensors for especially needed to operate RNAV(e.g. INS or GNSS), and specific requirements for navigation sensors.

Note: Only the aircraft equipped with DME/DME/IRU(except for equipped with GNSS) which is able to update one's position without delay at the start point of take-off roll can fly RNAV SIDs.  
If the aircraft need to take off from the position where they are unable to update one's position without delay at the start point of take-off roll, they shall request to ATC for alternative procedure such as radar navigational guidance.

ENR 3.3-44

AIP Japan



Route designator (Navigation specification) Name of significant points Coordinates [Available SENSOR]	Way-point IDENT of VOR/DME BRG & DIST	MAG TRACK [TRUE TRACK]	Geodetic DIST	Upper limits Lower limits Airspace classification	MEA [MOCA] [FT or FL]	Direction of cruising level		Critical DME	DMEGAP	Remarks Controlling unit Frequency
						Odd	Even			
1	2	3	4	5	6	7		8	9	10
<b>Y30</b> (RNAV5) [VOR/DME, DME/DME, INS or IRS, GNSS]										
▲ MIYAKO(MQE) 395156N 1415704E		206 [197.9]	121.7	UNL	FL200 [7000]		↓			Sapporo ACC Freq:124.5(120.575) 303.8(277.1) MHz  Tokyo ACC Freq:118.9(135.9) 276.8(230.6) MHz
JUGEM 375801N 1410946E		205 [197.4]	11.4	UNL	FL200 [3000]		↓			
KUKUI 374507N 1410527E	SDE 189°/24.6NM	205 [197.4]	21.4	UNL	FL200 [5000]		↓			Tokyo ACC Freq:123.775(134.0) 297.5(255.4) MHz
BONGO 372445N 1405726E		205 [197.2]	32.9	UNL	FL200 [5000]		↓			
SHELY 365318N 1404516E		204 [197.1]	20.1	UNL	FL140 [5000]		↓			
LOTUS 363408N 1403756E		204 [197.0]	15.6	UNL	11000 [5000]		↓			Tokyo ACC (at or below FL160) Freq:132.25(134.0) 294.3(255.4)MHz
SWAMP 361914N 1403217E		168 [160.5]	7.4	UNL	11000 [3000]		↓			Tokyo ACC (above FL160) Freq:123.775(134.0) 297.5(255.4) MHz
COMET 361218N 1403521E		167 [160.3]	13.1	UNL	9000 [3000]		↓			Tokyo ACC (at or below FL160) Freq:132.25(134.0) 294.3(255.4)MHz Tokyo ACC (above FL160) Freq:133.6(134.0) 316.2(255.4)MHz
SUIGO 355958N 1404046E	CVC 347°/17.4NM	097 [090.0]	25.0	UNL	9000 [2000]		↓			
DOVER 355954N 1411139E	CVC 056°/25.2NM	187 [180.0]	12.1	UNL	9000 [2000]		↓			
AKTUS 354748N 1411139E	CVC 094°/19.7NM	288 [281.2]	16.4	UNL	6000 [3000]		↓			
MELON 355057N 1405151E	CVC 030°/8.0NM									

ENR 3.3-6

AIP Japan



Route designator (Navigation specification) Name of significant points Coordinates [Available SENSOR]	Way-point IDENT of VOR/DME BRG & DIST	MAG TRACK [TRUE TRACK]	Geodetic DIST	Upper limits Lower limits Airspace classification	MEA [MOCA] [FT or FL]	Direction of cruising level		Critical DME	DMEGAP	Remarks Controlling unit Frequency
						Odd	Even			
1	2	3	4	5	6	7		8	9	10
<b>Y108</b> (RNAV5) [VOR/DME, DME/DME, INS or IRS, GNSS] ▲ DAIGO(GOC) 364440N 1402059E		167 [160.3]	64.9	UNL	FL150 [5000]	↓				Tokyo ACC Freq:123.775(134.0) 297.5(255.4) MHZ
CHOSHI(CVC) 364335N 1404758E		348 [340.5]					↑			Tokyo ACC (above FL270) Freq:120.5(134.15) 301.2(227.3) MHZ
ONJUKU(OJC) 351101N 1402215E	OJC 039°/38.8NM	220 [212.9]	38.8	UNL	10000 [3000]		↓			Tokyo ACC (at or below FL270) Freq:132.1(133.35) 292.4(312.0) MHZ
TATEYAMA(PQE) 345647N 1395344E		040 [032.6]				↑				
UMUKI 351219N 1394849E	HME 134°/37.5NM	246 [238.8]	27.4	UNL	6000 [4000]		↓			Tokyo ACC (above FL270) Freq:123.7(134.15) 315.9(227.3) MHZ Tokyo ACC (at or below FL270) Freq: 133.7(133.35) 309.4(312.0) MHZ
KAIHO 351858N 1394642E		065 [058.5]	16.1	UNL	6000 [4000]	↑	↓			
	PQE 352°/22.9NM	353 [345.5]								
		352 [345.4]	6.9	UNL	4000 [4000]		↓			

+ このサイトのご利用にあたって
+ よくあるご質問
+ リンク



## 百里基地

### HYAKURI AIR BASE



ホーム >> 航空自衛隊の組織 >> 百里基地ホーム >> 基地紹介

### 基地紹介

#### ABOUT BASE

**百里基地のあらまし**

関東で唯一の戦闘航空団が所在する航空基地であり、首都圏防空の任に誇りをもってあたっています。また、航空自衛隊唯一の偵察航空隊が所在しており、日夜訓練に励んでいます。当基地では、我が国周辺における国籍不明機、あるいは不測の事態に素早く対応するため、領空侵犯措置や航空偵察の任務が与えられ、昼夜の区別なく緊急発進する態勢を維持しています。また、百里救難隊は航空救難、災害派遣のための訓練と待機を実施しています。

**基地の総面積**  
約425万㎡(坪数129万坪)

**滑走路**  
約2700m

**航空機の種類**

戦闘機	F-15J/DJ
	F-4EJ改
偵察機	RF-4E/RF-4EJ
中等練習機	T-4
救難捜索機	U-125A
救難救助機	UH-60J

- ホーム
- 基地司令からの挨拶
- 基地紹介
- 部隊紹介
- 広報・イベント情報
- 活動状況
- 地図
- リンク
- ギャラリー
- お問合せ
- まめ知識
- 調達情報

### 百里基地の歩み

基地の前身は、昭和13年に開設された旧日本帝国海軍百里ヶ原航空隊です。第2次世界大戦終了後、昭和20年開拓農民が跡地に入植を開始しました。昭和30年に地元から基地誘致運動が起こり、反対運動もありましたが、昭和31年に基地設置が決定され、昭和33年に百里分屯基地が設置されました。その後5期にわたって滑走路工事が実施され、昭和40年に百里飛行場が完成し、昭和41年7月、百里基地として正式に発足しました。

翌年の昭和42年第7航空団司令部が、昭和50年に偵察航空隊が、いずれも人間基地から移駐しました。



旧日本帝国海軍の一コマ。百里ヶ原航空隊上空



**IRUMA AIR BASE** 航空自衛隊 入間基地

▲ TOP

ABOUT IRUMA

SPECIAL FEATURE

ACCESS

CONTACT

LINKS

01 OUTLINE | 02 HISTORY | 03 UNIT & OPERATION
ABOUT IRUMA

OUTLINE 01

基地の概要

日本の空を守る  
国内最大級のエアベース。

政治経済の中核を占む中部日本の広大な空域を、昼夜を問わず守り続ける防空の拠点。それが入間基地です。

格納庫で整備中のT-4

**Iruma Air Base 入間基地**

- 所在地 〒350-1394 埼玉県狭山市籍神山2丁目3番地
- 総面積 約3,000,000平方メートル(約900,000坪)
- 滑走路 全長約2,000メートル 幅約45メートル
- お問い合わせ窓口 入間基地広報班  
04-2953-6131 [内線2318]

※ 番号のお掛けまちがいのないようにご注意ください。

各司令部機能を置く中部防空の要。

入間基地は豊かな自然に恵まれた狭山丘陵の北東、埼玉県狭山市と入間市にまたがって位置しています。基地のすぐそばを西武鉄道池袋線と新宿線が走っており、都心とのアクセスは40分～60分ほどです。入間基地には多くの司令部が配置されており、18個の部隊と約4,300名の隊員を擁する航空自衛隊最大級の基地です。首都圏・中京・京阪神といった日本の中枢地域を含む最も広い防空空域(本州中部と中国・四国地方東部)を担当する中部航空方面隊の司令部も、ここに置かれています。

写真左)入間基地管制塔の管制室。入間飛行場に離発着する航空機の安全運行を支援している。写真右)着陸誘導管制所

航空自衛隊トップの輸送規模。

入間基地は、防空はもちろん空輸、補給の拠点という重要な役割を果たしています。全国航空輸送網の中核ターミナルとしての施設や設備を整えています。入間基地が保有している航空機は輸送機などを中心とした約50機で、戦闘機はありません。航空輸送人員は年間約85,000人、航空輸送貨物は年間約2,500トンと、いずれも航空自衛隊第一の規模です。

入間基地に配備されているC-1

6条(1)-別紙6-21

[49]

### 3 米海軍厚木航空施設

#### (1) 任 務



施設の任務は、第7艦隊空母の家族海外居住計画に深いかかわりを持ち、居留部隊に対してのみならず、第5空母航空団所属の航空機と隊員及びその家族に対する全般的な支援業務（補給、整備、諸施設とサービスの提供）を行っている。

#### (2) 米海軍第7艦隊と空母キティホーク

米海軍第7艦隊は侵略を思いとどまらせ、海上交通路の安全を確保し、米国と西太平洋地域の自由主義諸国との友好関係を向上させることを任務としており、西太平洋からインド洋にかけての約5,200万平方マイル（約1億3千5百万平方キロ）にわたる海域をその作戦行動範囲としている。

第7艦隊は、空母キティホークを含め巡洋艦、潜水艦など50隻を超える艦船、海兵隊を含め約2万人の兵員、約200機の航空機（ヘリコプターを含む）を保有しているとされているが、固有の配属艦を保有せず、情勢の変化に応じ兵力編成を行い、任務編成部隊の性格を持つ部隊でもある。

空母キティホークは、平成3年9月から配備された空母インディペンデンスの後継空母として平成10年8月11日に横須賀港に初入港した。

現在、同空母には第5空母航空団（CVW-5）所属の艦載機が搭載されており、F/A-18C ホーネットなど厚木基地に飛来してくる飛行機のはほとんどはこの航空団のものである。

なお、平成20年度中に同空母は退役し原子力空母ジョージ・ワシントンが後継艦として配備されることが、米海軍により明らかにされている。

#### (3) 横須賀母港化の経緯

米空母の横須賀へのいわゆる母港化問題については、昭和47年11月のニクソン・ドクトリンの一つである「米軍の家族海外居住計画」に基づいて発生し、次の理由とされている。

- ① 母港付近に家族を居住させることにより兵員の士気低下防止。
- ② 従来、休養や補給の都度帰国していたが、海外母港により費用と時間の節約。
- ③ 担当海域に近いため効率的運用と軍事力の維持が図れる。

こうして、米国は日本政府に対し横須賀を母港化することを要求し、最終的に受け入れられたものである。

母港化については、地元横須賀市も当初反対の態度であったが、その後やむなしとして了承した。また、本市をはじめ基地周辺各市は厚木基地への艦載機の飛来により、騒音や



#### 4 海上自衛隊厚木航空基地

##### (1) 任 務

海上自衛隊は、海上からの侵略に対し我が国土を防衛するとともに、我が国周辺海域における監視、哨戒、海上交通の保護、海上における救難等を任務とし、これらに必要な訓練を実施している。

##### (2) 移駐の経緯

昭和45年12月の日米安全保障協議委員会第12回会合において、米国政府は在日米軍の再編成、統合計画を発表した。この発表の中で厚木基地については、厚木基地の飛行場施設の大部分を日本政府に返還し、日本政府管理下において日米で共同使用する方針が打ち出された。

昭和46年5月には横浜防衛施設局長から海上自衛隊による共同使用についての正式な申し入れがあった。地元としては海上自衛隊による共同使用は容認できない旨回答すると共に「厚木基地の有効利用に関する決議書」により、あくまでも平和利用の原則を目標とした態度をとってきた。しかし、同年6月25日の日米合同委員会において海上自衛隊との共同使用が合意され、29日には閣議決定を受け、翌30日の移管式を経て、7月1日に「厚木航空基地分遣隊」が設置された。

その後、防衛庁では本格的な移駐について関係省庁と協議した結果、12月20日、横浜防衛施設局を通じ、部隊の編制や第4航空群等の移駐を漸次実施する旨本市に通知した。この通知内容は、

- ① 滑走路の新設、延長等飛行場の拡張は行わず、客観情勢に対応し、極力、整備縮小に努力する。
- ② 海上自衛隊も騒音軽減規制措置を厳守する。
- ③ 自衛隊の使用計画を著しく変更する場合は、市と協議する。
- ④ ジェットエンジンを主とする飛行機（ターボプロップ機を除く）は、緊急止むを得ない場合を除き、使用しない。
- ⑤ 民生安定諸事業については、法律を十分活用し、市の具体的計画との関連において実施を図る。
- ⑥ 基地周辺の防衛施設庁所属国有地の地元利用は、積極的に配慮する。
- ⑦ 最終的には航空機約50機、人員約2,000人の規模とする。

等となっていた。

同庁は、12月24日「海上自衛隊第4航空群の漸次移駐」の方針を発表、これに伴い、千葉県葛飾郡沼南町にある海上自衛隊下総航空基地から地上支援部隊の移駐が始まり、昭和

Yokota Air Base
U.S. AIR FORCE

HOME NEWS PHOTOS ART LIBRARY UNITS QUESTIONS
JOIN THE AIR FORCE

Home > Welcome



### Welcome

Welcome to the official World Wide Web site of Yokota Air Base, Japan. This site is provided as a public service through the cooperative efforts of Yokota Air Base (374th Airlift Wing Public Affairs) and Pacific Air Forces Public Affairs.

### Inside Yokota AB

**Search**

search Yokota

General Images Video

[View All RSS](#)

**Yokota Links**

- Mission & Vision
- Leadership
- Freedom of Information
- U.S. Forces Japan
- 5th Air Force
- 374th Force Support Squadron
- Movie Schedule
- Yokota Schools
- SARC
- 515th Air Mobility Operations Group
- Equal Opportunity
- Yokota History

**Dept. of the Air Force**

The Department of the Air Force is headquartered in the **Pentagon**, Washington D.C. The service is organized in nine major commands throughout the world which provide combat aircraft, airlift, refueling, reconnaissance and other support to the **Unified Combatant Commands**.

The Air Force also has more than three dozen field operating agencies and direct reporting units which directly support the mission by providing unique services.

Together with **Air Force Reserve** and **Air National Guard** forces, the United States Air Force is the best in the world.

The Secretary of the Air Force is **Michael B. Donley**, the Chief of Staff of the Air Force is **Gen. Mark A. Welsh**, the Vice Chief of Staff is **Gen. Larry O. Spencer**, and the Chief Master Sergeant of the Air Force is **CMSAF James A. Cody**.

### Air Force Mission

The mission of the United States Air Force is to *fly, fight and win...* in air, space and cyberspace.

To achieve that mission, the Air Force has a vision:

The United States Air Force will be a trusted and reliable joint partner with our sister services known for integrity in all of our activities, including supporting the joint mission first and foremost. We will provide compelling air, space, and cyber capabilities for use by the combatant commanders. We will excel as stewards of all Air Force resources in service to the American people, while providing precise and reliable Global Vigilance, Reach and Power for the nation.

The Air Force has three core competencies: Developing Airmen, Technology-to-Warfighting and Integrating Operations. These core competencies make our six distinctive capabilities possible:

**Air and Space Superiority:** With it, joint forces can dominate enemy operations in all dimensions -- land, sea, air and space.

**Global Attack:** Because of technological advances, the Air Force can attack anywhere, anytime -- and do so quickly and with greater precision than ever before.

**Rapid Global Mobility:** Being able to respond quickly and decisively anywhere we're needed is key to maintaining rapid global mobility.

**Precision Engagement:** The essence lies in the ability to apply selective force against specific targets because the nature and variety of future contingencies demand both precise and reliable use of military power with minimal risk and collateral damage.

**Information Superiority:** The ability of joint force commanders to keep pace with information and incorporate it into a campaign plan is crucial.

**Agile Combat Support:** Deployment and sustainment are keys to successful operations and cannot be separated. Agile combat support applies to all forces, from those permanently based to contingency buildups to expeditionary forces.

The Air Force bases these core competencies and distinctive capabilities on a shared commitment to three core values -- *integrity first, service before self, and excellence in all we do.*

### 374th Airlift Wing Mission & Vision

Welcome to the Yokota Air Base Web site; I hope you enjoy an informative visit through the pages posted here. We appreciate your interest in the home of the U.S. Air Force's only airlift hub in the Western Pacific.

I am extremely proud of the job our Airmen perform here, promoting peace and stability by projecting air power into one of the most important regions in the world.

I am also proud of the strong bond we have with our host nation of Japan and the close friendships we've developed with the communities around the base. Their ongoing support is essential to the success of our missions here at Yokota, and we will continue to work closely with our Japanese neighbors and the members of the Japan Self-Defense Force to serve the peaceful interests of both our nations.

For more information about our mission and vision, please see the statements below.

Sincerely,  
Col. Mark "Buzz" August  
Commander  
374th Airlift Wing

**374th Airlift Wing Mission:**  
Provide expeditionary forces ready to employ anywhere in the world and maintain the airlift and operational hub for US forces in the Western Pacific.

**374th Airlift Wing Vision:**  
As the sole Airlift Wing in the Western Pacific, the 374th Airlift Wing will be the most professional combat wing in PACAF, known for excellence in both operational readiness and infrastructure. We will exemplify professionalism throughout Japan and while deployed in support of US objectives. We will support Team Yokota and ensure all members of Yokota Air Base are well cared for.

**374th Airlift Wing Priorities:**

1. Professional Airlift. Trained and ready to support any combatant commander.
2. Defend & Maintain the Base: Strategic location and regional center of gravity.
3. Take care of our Airmen: Provide leadership, resources and recognition.
4. Engagement: Building Partnership Capacity, work with allies, influence the region.
5. Prepare: Aggressively plan and stand ready to lead or

**374th Airlift Wing Mission:**  
Provide expeditionary forces ready to employ anywhere in the world and maintain the airlift and operational hub for US forces in the Western Pacific.

The command's vision is to be the most respected air warrior team employing the full spectrum of air and space power,

### USFJ Commander's Intent

In support of U.S. Pacific Command and the U.S.-Japan Security Alliance, United States Forces, Japan works with the Government of Japan and our Self-Defense Force counterparts to promote regional stability and deter aggression. Should deterrence fail, USFJ conducts and supports combat operations to defend Japan. The key to accomplishing these vital missions is to focus on three primary areas: Taking Care of Our People, Strengthening

http://www.yokota.af.mil/main/welcome.asp

2014/02/14 11:00:02

6条(1) - 別紙6-24

[52]

## 7. まとめ

平成 23 年の航空機落下事故を調査し新たにデータに追加するとともに平成 3 年のデータを削除し、平成 4 年から平成 23 年までの直近 20 年間の航空機落下事故データとした。更新の際、データとして掲載する事故及び原子炉施設への落下の可能性がある事故を選定する判断基準は（旧）原子炉安全小委員会が提示した「実用発電用原子炉施設への航空機落下確率に対する評価基準について」<sup>(※1)</sup>に基づいた。平成 12 年までの航空機落下事故データは、上記小委員会報告書の参考資料集にある事故概要表に掲載されているものを使用している。

また、航空機が原子炉施設へ落下する確率を評価する際に必要な計器飛行方式民間航空機の運航データについて平成 4 年から平成 23 年までの直近 20 年間で対象に調査し作成した。

得られた結果を以下に示す。

### (1) 民間航空機の事故調査

民間の固定翼機及び民間の回転翼機の落下事故については、国土交通省運輸安全委員会「航空事故調査報告書」<sup>(※2)</sup>を基に調査し、原子炉施設への落下の可能性のある評価対象とすべき事故を選定した。

落下事故は、計器飛行方式では大型固定翼機が 4 件、有視界飛行方式では小型固定翼機が 58 件、有視界飛行方式では大型回転翼機が 5 件、有視界飛行方式では小型回転翼機が 99 件発生している。評価対象とすべき事故は、計器飛行方式では大型固定翼機の 4 件、有視界飛行方式では小型固定翼機の 35 件、有視界飛行方式では大型回転翼機の 1 件、有視界飛行方式では小型回転翼機の 25 件と考えられる。

### (2) 自衛隊機の事故調査

自衛隊機の落下事故について新聞記事及び航空雑誌を基に調査し、事故の分類を行った。

調査期間における落下事故は、大型固定翼機は 21 件、小型固定翼機は 4 件、回転翼機は 17 件、総計 42 件発生している。陸上に落下したのは 23 件である。そのうち、自衛隊機の単位年あたりの訓練空域内落下事故率を算定する場合に用いる訓練空域（ATP 記載）内で訓練中に発生した落下事故件数は 3 件である。同じく単位年あたりの訓練空域外落下事故率を算定する場合に用いる訓練空域（ATP 記載）外を飛行中に発生した落下事故件数は 8 件である。

### (3) 米軍機の事故調査

米軍機の落下事故について新聞記事及び航空雑誌を基に調査し、事故の分類を行った。

調査期間における落下事故は、固定翼機は13件、回転翼機は3件、総計16件発生している。陸上に落下したのは、6件である。そのうち、米軍機の単位年あたりの訓練空域内落下事故率を算定する場合に用いる訓練空域（AIP記載）内で訓練中に発生した落下事故件数は0件である。同じく単位年あたりの訓練空域外落下事故率を算定する場合に用いる訓練空域（AIP記載）外を飛行中に発生した落下事故件数は5件である。

(4) 民間航空機の運航データ調査

計器飛行方式民間航空機について、「航空輸送統計調査年報 平成23年分」<sup>(※3)</sup>「平成23年空港管理状況調書」<sup>(※4)</sup>を基に運航データである離着陸回数と延べ飛行距離を調査した。

全離着陸回数は、30,685,564回、全延べ飛行距離は、9,499,283,168 kmである。

## 2. 面積調査

面積調査については、平成 22 年は航空図等から大きな変更がないものと判断し、平成 22 年度の報告書<sup>(※7)</sup>の内容を再掲する。

軍用機である自衛隊機及び米軍機の訓練／試験空域等の面積については、前節の方法で算出している。

### (1) 面積データ

面積データを付表 4. 1～付表 4. 8 に示す。

航空機の飛行が制限されている領域、すなわち、空域制限は 46 存在する。航空法に基づく飛行禁止区域が 1 (R1RJ)、自衛隊機の訓練のための空域制限が 14、米軍機の訓練のための空域制限が 31 ある。

さらに、訓練／試験空域は、自衛隊を対象に低高度空域と高高度空域がある。低高度空域は 9 のエリア及びそれらを細分化した 16 の空域があり、高高度空域は 15 のエリア及びそれらを細分化した 65 の空域がある。

超音速飛行空域は、日本海に 1 空域ある。

回廊は、10 空域ある。

全国の陸上の訓練空域の面積は、自衛隊機を対象とした場合、自衛隊の空域制限及び低高度と高高度の訓練／試験空域の陸上部分の面積を集計し、米軍機を対象とした場合、米軍の空域制限の陸上部分の面積を集計して、それぞれ求める。

なお、自衛隊の訓練／試験空域間で若干重複する部分があるが、その比率は小さく減算せずに面積を算出する。

全国土面積から全国の陸上の訓練空域の面積を除いた面積は、自衛隊機及び米軍機それぞれの、全国の陸上の訓練空域の面積を日本の国土面積から差し引くことにより求める。

### (2) 面積の集計

面積の集計結果を次に示す。

- a) 日本の国土面積は 37.2 万 km<sup>2</sup>である。
- b) 自衛隊機に対する全国の陸上の訓練空域の面積は 7.72 万 km<sup>2</sup>である。
- c) 全国土面積から自衛隊機に対する全国の陸上の訓練空域の面積を除いた面積は 29.5 万 km<sup>2</sup>である。
- d) 米軍機に対する全国の陸上の訓練空域の面積は 497 km<sup>2</sup>と極めて小さい。
- d) このため、全国土面積から米軍機に対する全国の陸上の訓練空域の面積を除いた面積は、日本の国土面積と同等の 37.2 万 km<sup>2</sup>である。
- e) 全国の回廊（基地と訓練空域との間に帯状に設定されている区域）の陸上部分の面積は 2.10 万 km<sup>2</sup>である。

暦年・年度別空港管理状況調査

空港名：百里 (共用)

項目 年別	着陸回数(回)			乗降客数(人)							航空燃料供給量(KL)				
	国際線	国内線	計	国際線				国内線			合計	ジェット燃料	その他燃料	合計	
				乗客	降客	通過客	小計	乗客	降客	小計					
16年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22年	399	513	912	43,916	45,159	0	89,075	29,602	26,544	56,146	145,221	2,569	0	2,569	0
23年	218	1,446	1,664	29,159	29,568	0	58,727	111,131	107,863	218,994	277,721	2,941	0	2,941	0
24年	307	1,798	2,105	49,179	45,921	0	95,100	150,062	150,140	300,202	395,302	6,040	0	6,040	0
25年	321	1,780	2,101	50,625	49,869	0	100,494	144,301	144,607	288,908	389,402	5,722	0	5,722	0
16年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21年度	28	7	35	3,763	4,077	0	7,840	333	333	666	8,506	170	0	170	0
22年度	477	808	1,285	53,120	53,852	0	106,972	50,733	45,365	96,098	203,070	3,388	0	3,388	0
23年度	182	1,452	1,634	27,638	27,430	0	55,068	118,939	119,196	238,135	293,203	3,228	0	3,228	0
24年度	320	1,920	2,240	51,239	48,251	0	99,490	154,126	154,523	308,649	408,139	6,474	0	6,474	0
25年度	323	1,756	2,079	49,930	50,248	0	100,178	143,473	143,445	286,918	387,096	5,169	0	5,169	0

項目 年別	貨物取扱量(トン)							郵便取扱量(Kg)							
	国際線			国内線			合計	国際線			国内線			合計	
	積	卸	小計	積	卸	小計		積	卸	小計	積	卸	小計		
16年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24年	0	24	24	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0
25年	0	9	9	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0
16年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24年度	0	24	24	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0
25年度	0	9	9	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0

6条(1)-別紙6-28

添付-4

ものとする。

- i) 飛行場からの最大離着陸地点（航空路誌（AIP）に記載された離着陸経路において着陸態勢に入る地点あるいは離陸態勢を終える地点をいう。図1にその具体例を示す。）までの直線距離を半径とする範囲内に原子炉施設が存在しない場合
  - ii) 最大離着陸地点までの直線距離を半径とする範囲内に原子炉施設が存在する場合であっても、飛行場の滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇型区域（図2）から外れる場合
- ② 上記①の条件をいずれも満たさない場合は、当該飛行場における航空機の年間離着陸回数等を考慮し、以下の方法を用いて、原子炉施設への航空機落下の発生確率を評価する（解説4-2(1)）。

（評価方法）

原子炉施設周辺の飛行場において離着陸時の航空機が原子炉施設へ落下する確率は、以下の式によって評価する。

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

$P_{d,a}$ ：対象施設への離着陸時の航空機落下確率（回／年）

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

$A$ ：原子炉施設の標的面積（落下時に原子炉施設が影響を受ける建物の面積）（ $\text{km}^2$ ）

$\Phi_{d,a}(r, \theta)$ ：離着陸時の事故における落下地点確率分布関数（ $\text{1}/\text{km}^2$ ）

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

$D_{d,a}$ ：国内での離着陸時事故件数（回）

$E_{d,a}$ ：国内での離着陸回数（離着陸回）

ここで対象とする航空機、事故の種類、「離着陸時」の定義、事故件数（ $D_{d,a}$ ）及び運航実績（離着陸回数  $E_{d,a}$ ）の集計期間並びに原子炉施設の標的面積（ $A$ ）に関する考え方については、解説4-3に示す。

また、離着陸時の事故における落下地点確率分布関数（ $\Phi_{d,a}(r, \theta)$ ）は、滑走路端から距離  $r$ 、滑走路中心線（滑走路飛行方向）から角度  $\theta$  の関数として、離陸時及び着陸時の航空機事故により航空機がどこに落下するかを単位面積当たりの数値で表した確率分布である。この確率分布は、

基準-3

過去の事故事例での落下位置を基に推定すべきであるが、事故事例が少ない場合は、滑走路端から最大離着陸地点までの直線距離 ( $r_0$ ) 内の円内で滑走路方向両側に対し $\pm 60^\circ$  以内の扇型 ( $A_{d,a}$ ) に一様な分布、あるいは、周方向で正規分布を仮定し、いずれか厳しい方を用いる。

(一様分布)

$$\Phi(r_0, \theta) = \frac{1}{A_{d,a}} \quad (\text{1/km}^2)$$

$$A_{d,a} = \frac{2}{3} \pi r_0^2 \quad (\text{km}^2)$$

(正規分布)

$$\Phi(r_p, \theta) = \frac{1}{A_{d,a}} f(x) \quad (\text{1/km}^2)$$

$$A_{d,a} = \frac{2}{3} \pi r_p^2 \quad (\text{km}^2)$$

$$f(x) = \frac{A}{\sqrt{2\pi}\sigma} \exp\left(-\frac{x^2}{2\sigma^2}\right) \cong 2.1 \times \exp\left(-\frac{30.42x^2}{\pi^2 r_p^2}\right)$$

$$A = \int_{-\infty}^{+\infty} f(x) dx = \int_{-\pi/3}^{+\pi/3} P \quad d = \frac{2}{3} \pi r_p$$

$$\sigma = \frac{\pi}{3 \times 2.6} \quad \left( \int_{-\pi/3}^{+\pi/3} f(x) dx = 0.99, \text{ 即ち、信頼度区間 } 99\% \text{ のとき} \right)$$

$x$ : 滑走路軸上から原子炉施設までの距離 (周方向)

$r_p$ : 滑走路端から原子炉施設までの距離 (径方向)

なお、評価対象となる飛行場が複数存在する場合には、各々の飛行場に対して上記評価を行い、その結果として得られる落下確率の総和をとるものとする。

## 2) 航空路を巡航中の落下事故

航空法第37条に基づく「航空路の指定に関する告示」によりその位置及び範囲が指定されている航空路、航空路誌 (AIP) に掲載された直行経路と転移経路、最大離着陸地点以遠の離着陸経路、広域航法 (RNAV)

基準-4

本項目の評価で対象とする航空路は、原子炉施設上空を飛行する可能性のある航空路（航空法第37条に基づき、国土交通大臣が「航空路の指定に関する告示」によりその位置及び範囲を指定した航空路並びに航空路誌（AIP）に掲載された直行経路、転移経路、離着陸経路（最大離着陸地点以遠の経路）、広域航法（RNAV）経路等をいう。）とする。

なお、原子炉施設上空以外に設定されている航空路を飛行する航空機の原子炉施設への落下については、その可能性が無視できるほど小さいと考えられるため評価対象外とする。

#### ②航空路の幅（W）

航空法第37条の規定に基づいて、国土交通大臣が「航空路の指定に関する告示」によりその位置及び範囲を指定した航空路は、原則として地上の航空保安無線施設を結んだ線の上空に設定されている。また、計器誤差や風による影響等で航空路の中心線はずれることを考慮して、航空路には原則として中心線から両側に7km又は9kmの範囲の保護空域が設定されている。したがって、「航空路の指定に関する告示」に定められた航空路については、告示に基づき14km又は18kmの幅とする。

なお、直行経路、転移経路、離着陸経路（最大離着陸地点以遠の経路）等については経路毎に保護空域の幅が異なるため、上空に設定されたこれらの経路の幅を調査し設定することとする。

また、広域航法（RNAV）経路については、航法精度を航空路の幅とみなして用いることとする。

#### (4) 原子炉施設の標的面積（A）

原子炉施設への航空機落下に対する影響評価を行う場合において、航空機落下事故時の安全性を確保する観点から重要なのは、大量の放射性物質を蓄えている炉心や使用済燃料プールを保護すること、並びに、原子炉の安全停止（炉心冷却も含む。）を確保することである。したがって、原子炉施設への航空機落下確率評価では、これらを踏まえ、安全上重要な構造物、系統及び機器の設置状況、航空機の大きさ、突入する角度、滑り込み等を勘案して標的面積を決める必要がある。本基準では、原則として0.01km<sup>2</sup>を用いるものとするが、巡航中の航空機の落下に対しては上空からの落下を想定して対象建屋の水平断面積を、また、離着陸時の航空機の落下に対しては突入角度を考慮して対象建屋の投影面積を評価し、各々の結果が0.01km<sup>2</sup>を上回る場合には、その評価結果を用いるものとする。ただし、自衛隊機及び米軍機については、離着陸時の事故を往復中の事故に含めていることから、これらは巡航中の航空機の落下として取り扱うこととする。

なお、0.01km<sup>2</sup>という値は、フランスの基準やドイツの評価で用いられているものと同等である。

#### 解説4-4 有視界飛行方式で飛行する民間航空機の落下確率評価における入力パラメータ等の考え方(第4章)

##### (1) 対象航空機及び対象事故

これまでの実績に基づき、有視界飛行方式による航空機の事故は、航空機の種類、飛行目的、飛行形態等から、以下のように分類することができる。

- ① 不定期便大型固定翼機の離着陸時の事故
- ② 不定期便大型固定翼機の巡航中の事故
- ③ 軽飛行機など小型固定翼機の離着陸時の事故
- ④ 軽飛行機など小型固定翼機の巡航中の事故
- ⑤ 回転翼機の離着陸時の事故
- ⑥ 回転翼機の巡航中の事故

このうち、①、②、④及び⑥は原則として評価対象とするが、小型固定翼機と回転翼機の離着陸時の事故(上記の③と⑤)については、ほとんどが飛行場内又は飛行場付近に墜落しているという実績と、離陸から巡航及び巡航から着陸までの距離が短く原子炉施設が飛行場からある程度離れた場所に立地されていることから、評価の対象から外しても問題はないと言える。

有視界飛行方式では、離着陸経路や飛行経路が明確に定められていないことから、これらの航空機の落下確率は全国平均値として評価するものとする。また、小型固定翼機や回転翼機の巡航中事故(上記④と⑥)の中には、不時着、農業散布、工事中や資材運搬中、ホバリング中の事故が数多く含まれているが、こうした飛行が原子炉施設上空やその近傍で行われることは考えにくく、したがって、これらの事故については原子炉施設への落下の可能性が極めて低いと考えられるため評価対象外とする。なお、単位年当たりの事故率を算出するための事故事例の集計期間は、原則として最近の20年間とする。

##### (2) 原子炉施設の標的面積及び対象航空機の種類による係数

有視界飛行方式で飛行する民間航空機としては、不定期便の大型固定翼機、軽飛行機などの小型固定翼機並びに大型及び小型の回転翼機を対象としており、機体の重量や、飛行速度、落下時の衝撃力(荷重)、衝突時の標的面積(落下時に原子炉施設が影響を受ける建物の面積)は、これら種類によって異なるものと考えられるが、標的面積については、計器飛行方式民間航空機や自衛隊機又は米軍機の場合と同様の考え方に基づいて決定するものとする(原則として0.01km<sup>2</sup>を用いる。)

一方、軽飛行機などの小型固定翼機や小型回転翼機(小型機)については、表2に示すように、戦闘機や旅客機に比べてその機体重量が軽く、飛行速度<sup>注)</sup>も遅いため、落下時の衝撃力(荷重)も小さく、また、衝突時の衝突面積も小さくなる。さらに、一般に原子炉建屋が堅固な構築物であること等を考慮すると、小

型機が原子炉施設に落下した場合においても、その影響を及ぼす原子炉施設の範囲が、戦闘機や旅客機の落下に対し著しく小さくなると言える。そこで、小型機の落下確率評価では、こうした因子を考慮し、大型機の場合に対して1/10という係数を乗ずるものとする。

注) 小型機と戦闘機及び旅客機との間で飛行速度を比較するに当たり、小型機及び旅客機については巡航速度及び想定重量を比較することにより、小型機の衝撃力(荷重)が旅客機と比べて小さいことを示している。一方、戦闘機については滑空速度としているが、小型機より重量がある戦闘機について巡航速度より速度が遅い滑空速度を用いることは、小型機の衝撃力(荷重)が戦闘機や旅客機と比べて小さいことを示す上で、保守性があると言える。

表2 代表的な戦闘機、旅客機と小型機との機体重量、飛行速度の比較

航空機タイプ	代表機種	想定重量(kg)	飛行速度(水平方向(m/s))
戦闘機	F-15C	20,244	130 <sup>注1)</sup>
	F-16C	11,372	150 <sup>注1)</sup>
旅客機	B747-400	394,625	256 <sup>注2)</sup>
軽飛行機	セナ172型	1,089	56 <sup>注2)</sup>
小型回転翼機	AS350B	1,900	65 <sup>注2)</sup>

注1) 滑空速度

注2) 巡航速度

## 距離と方位角の計算

トップページ

操作方法

計算式

お問い合わせ

### 入力値

1点毎の計算		一括計算	
座標値の入力方法 <input checked="" type="radio"/> 数値入力 <input type="radio"/> 地図上で選択			
楕円体		GRS80	
座標値の入力 <span style="float: right;">地図上で確認 地図クリア</span>			
出発点	緯度	361137.46	
	経度	1402507.15	
到着点	緯度	361604.68	
	経度	1403315.09	
入力単位選択 <input checked="" type="radio"/> 度分秒 <input type="radio"/> 十進法度単位			
<p>【緯度・経度の値の入力例(度分秒)】</p> <p>緯度 36° 6'13.5892" → 360613.5892</p> <p>経度 140° 5'16.2781" → 1400516.2781</p> <p>ddd mm ss.s → dddmss.s</p>			

### 計算結果

入力値		
楕円体	GRS80	
出発点	緯度	北緯 36°11'37.4600"
	経度	東経 140°25'07.1500"
到着点	緯度	北緯 36°16'04.6800"
	経度	東経 140°33'15.0900"
出力値		
測地線長	14,707.627(m)	
方位角	出発点→到着点	55°54'10.15"
	到着点→出発点	235°58'58.54"

印刷

計算実行

### 計算結果



	運航回数（運航回）		着陸回数（回）		飛行距離（km）	
	国内便	国際便	国内便	国際便	国内便	国際便
平成6年	484,416	104,047			343,776,565	2,800,000
平成7年	531,490	110,924			380,929,623	2,700,000
平成8年	543,215	117,585			397,119,367	2,800,000
平成9年	562,532	121,968			420,867,796	2,800,000
平成10年	587,218	124,762			449,714,715	2,800,000
平成11年	594,928	126,451			459,941,610	3,000,000
平成12年	660,955	130,408			480,695,802	3,000,000
平成13年	671,596	130,788			489,782,465	3,000,000
平成14年	683,734	139,988			498,480,635	3,500,000
平成15年	699,850	137,705			519,275,755	3,500,000
平成16年	698,562	156,602			517,051,659	3,900,000
平成17年	709,146	166,552			527,104,292	3,700,000
平成18年	740,632	170,537			555,392,832	3,700,000
平成19年	741,724	177,708			559,616,583	3,800,000
平成20年	733,842	179,067			554,535,973	3,800,000
平成21年	716,362	168,099			544,494,742	3,600,000
平成22年	716,374	174,486			548,444,056	3,600,000
平成23年	715,520	177,161			554,156,367	3,400,000
平成24年	769,957	194,269			607,933,799	3,600,000
平成25年	821,768	197,543			656,587,038	3,700,000
合計	13,383,821	3,006,650			10,132,601,674	

用いる数値は、国内便は国土交通省 航空局「航空輸送統計年報 第1表 総括表」、国際便は「空港管理状況調書」の次の値とする。

運航回数は、国内便は定期便の値、国際便は着陸回数の値。

飛行距離は、国内便は定期便の値、国際便は空港別の国際線の着陸回数と空港から海岸線までの最短距離の積の値を合算し、有効桁数を上位2桁として切り捨てた値。

国内便の場合、国内で離着陸を行うため、離着陸回数＝運航回数×2。

国際便の場合、国内で離陸又は着陸を行うため、離着陸回数＝着陸回数×2

離着陸回数＝国内便運航回数×2＋国際便着陸回数×2

＝13,383,821×2＋3,006,650×2＝32,780,942

## 有毒ガスの考慮

茨城県内で石油コンビナート等特別防災区域に指定されている地区は、鹿島臨海地区石油コンビナート等特別防災区域のみである。当該区域と原子炉施設までの距離は約 35 km である（第 1 図参照）。大洗研究所（南地区）敷地外 10km 以内の範囲において、石油コンビナート施設は存在しない。

敷地内にあつては、有毒ガスの発生源になると考えられる有毒物質（苛性ソーダ、塩酸及び硫酸等）を屋内で取り扱っている。有毒物質の特性に応じて、労働安全衛生法（特定化学物質障害予防規則等）に基づき適切に管理している。さらに、苛性ソーダは揮発性が低く、硫酸は不揮発性のため、漏えいした場合にあつても、屋外（大気中）に多量に放出されることはない。また、揮発性を有する塩酸にあつても、取扱場所が、屋内であり、蒸発量が小さいことから、屋外（大気中）に多量に放出されることはない。また、屋外の固定源（屋外タンク）及び可動源（タンクローリー）を有しない。

原子炉施設の周辺において、屋内（主冷却機建物及び純水ポンプ小屋）に苛性ソーダ（タンク容量：3,300 L）及び塩酸（タンク容量：1,750 L）を貯蔵している。苛性ソーダは、揮発性が低く、漏えいした場合にあつても、屋外（大気中）に多量に放出されることはない。また、揮発性を有する塩酸にあつても、取扱場所が、屋内であり、蒸発量が小さいことから、屋外（大気中）に多量に放出されることはなく、中央制御室に影響を及ぼさない。

敷地に隣接する国道 51 号線では、予期せず発生する有毒ガスを想定する。原子炉施設からの距離は、約 150m である（第 2 図参照）。当該ガスの発生は、臭気による異常の認知、又は敷地内の発見者や敷地外からの情報入手者による中央制御室への連絡で検出する。

中央制御室については、外気の取り込みを遮断する措置により、その居住環境を維持できるものとする。また、敷地内外において、有毒ガスが原子炉施設に到達するおそれが確認された場合には、原子炉を停止する。

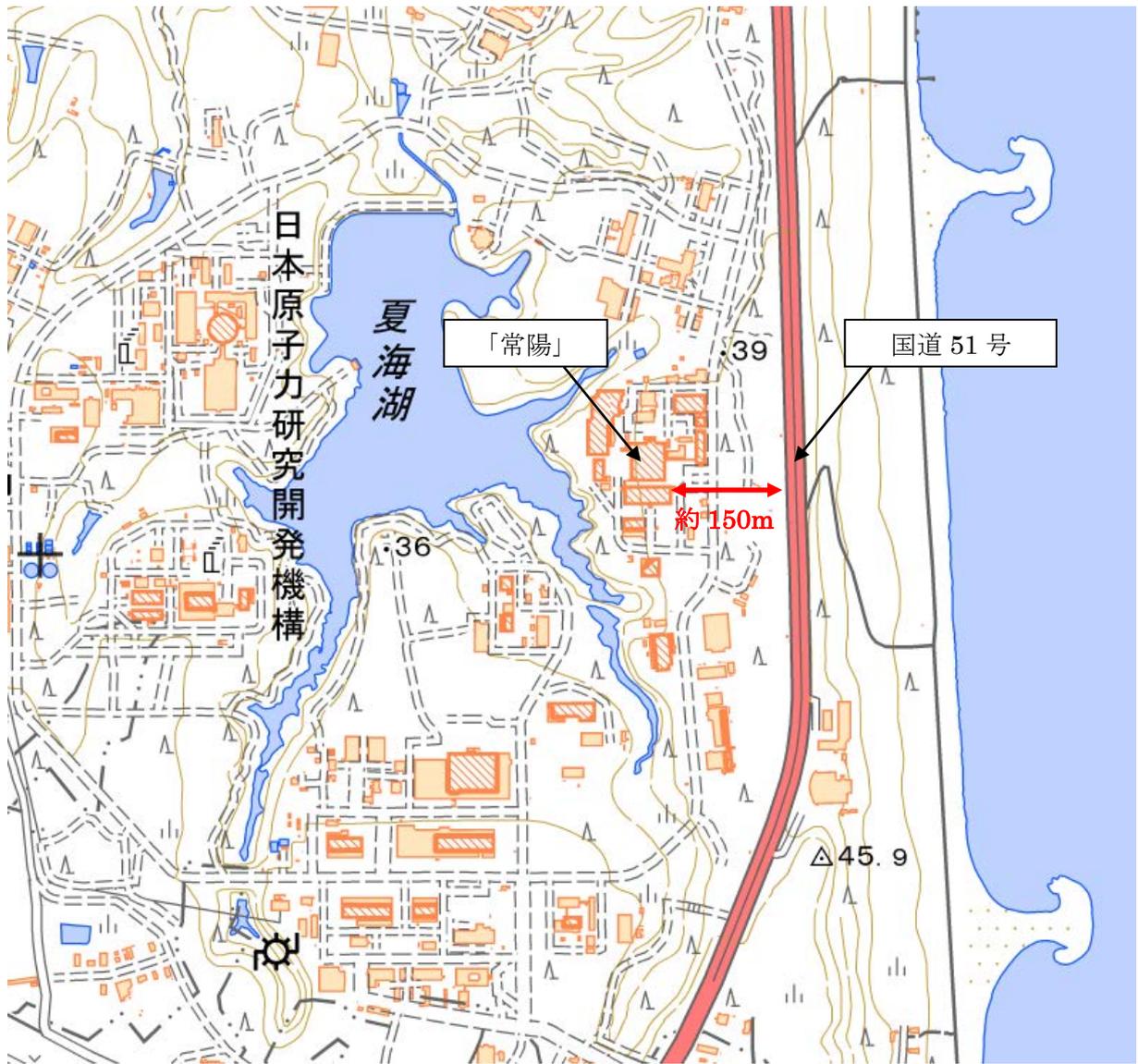
さらに、原子炉施設には、空気呼吸器を配備する。空気ボンベについては、充填可能容量が 12000 以上のものを選定する。要員 1 名の呼吸率を  $24\text{l}/\text{min}^{*1}$  とした場合に、1 本の空気ボンベにより 50 分の活動時間を確保できることから、対応時間：6 時間に対して、8 本の空気ボンベを使用する。ここでは、対応要員として 5 名を想定するため、必要とする空気ボンベは、合計 40 本以上とする。運転員等は、定期的に空気呼吸器の装備装着訓練を実施することで、機材の使用に係る習熟度向上を図る。なお、空気ボンベは敷地内他施設のものもバックアップとして活用する。

\*1 成人の「歩行」時の呼吸量（出典：空気調和・衛生工学便覧）



「国土地理院地図（電子国土web）」に加筆

第1図 大洗研究所と鹿島臨海地区石油コンビナート等特別防災区域の位置



「国土地理院地図（電子国土web）」に加筆

第2図 敷地に隣接する幹線道路と原子炉施設との距離

有害物質の抽出の考え方
-------------

敷地内の有毒ガスの発生源になると考えられる有毒物質（苛性ソーダ、塩酸及び硫酸等）の抽出の考え方をまとめた。

敷地内の有毒物質としては、気化、エアロゾル化のおそれのある特定化学物質等として、塩酸、硫酸、フッ化水素、四塩化炭素、エタノール、アセトン、苛性ソーダ（水酸化ナトリウム）を保有しており、所内の各部署の保有量を調査している。

これら特定化学物質等はすべて屋内で貯蔵、使用であり使用場所が限定されていること、また、20kg以下はその影響度が小さく貯蔵量及び使用量が少ない試薬を、有毒ガスが大気中に多量に放出されるおそれがないとして調査対象外とした。

この結果、調査対象となるものはないが、自施設において保有する苛性ソーダ（タンク容量：3,300 L）及び塩酸（タンク容量：1,750 L）は屋内（主冷却機建物及び純水ポンプ小屋）ではあるが保守的に抽出した。

以上

参考)「有毒ガス防護に係る影響評価ガイド」抜粋

（解説-4）調査対象外とする場合

貯蔵容器が損傷し、容器に貯蔵されている有毒化学物質の全量が流出しても、有毒ガスが大気中に多量に放出されるおそれがないと説明できる場合。（例えば、使用場所が限定されていて貯蔵量及び使用量が少ない試薬等）