

【公開版】

日本原燃株式会社	
資料番号	外竜巻03 <u>R 6</u>
提出年月日	令和5年11月30日

設工認に係る補足説明資料

竜巻防護設計の基本方針に関する

飛来物の選定について

1. 文章中の下線部は、R 5からR 6への変更箇所を示す。
2. 本資料（R 6）は、令和4年1月26日に提示した「竜巻防護設計の基本方針に関する飛来物の選定についてR 5」に対し、令和4年12月26日の第2回設工認申請を踏まえ記載を適正化した。また、その他記載の適正化を図ったものである。

目 次

1. 概要	1
2. 飛来物の選定について	1
2.1 飛散評価	1
2.2 対策要否の判定	8

1. 概要

本資料は、再処理施設の第1回設工認申請(令和2年12月24日申請)及び第2回設工認申請(令和4年12月26日申請)、MOX燃料加工施設の第1回設工認申請(令和2年12月24日申請)並びに廃棄物管理施設の第1回設工認申請(令和4年12月26日申請)の設工認申請のうち、以下に示す添付書類に示す飛来物の選定及び飛来物発生防止対策を補足説明するものである。

- ・再処理施設 添付書類「VI-1-1-1-2-1 竜巻への配慮に関する基本方針」
- ・再処理施設 添付書類「VI-1-1-1-2-2 竜巻の影響を考慮する施設及び固縛対象物の選定」
- ・MOX燃料加工施設 添付書類「V-1-1-1-2-1 竜巻への配慮に関する基本方針」
- ・MOX燃料加工施設 添付書類「V-1-1-1-2-2 竜巻の影響を考慮する施設及び固縛対象物の選定」
- ・廃棄物管理施設 添付書類「III-1-1-1-2-1 竜巻への配慮に関する基本方針」
- ・廃棄物管理施設 添付書類「III-1-1-1-2-2 竜巻の影響を考慮する施設及び固縛対象物の選定」

上記添付書類において、飛来物の選定及び飛来物発生防止対策を示している内容について、本資料では、飛来物となり得る資機材の諸元の算出方法及び対策要否の判定方法を示す。

なお、本資料で示す内容は、次回以降のMOX燃料加工施設に対しても適用するものである。

2. 飛来物の選定について

再処理事業所敷地内において屋外に保管している資機材等については、竜巻防護対象施設等への影響の有無を確認し、影響を及ぼすおそれがあるものについては、飛来物として選定し、固定、固縛、建屋収納、撤去並びに車両の周辺防護区域内への入構管理及び退避などの飛来物発生防止対策を講ずる必要がある。

飛来物の選定及び飛来物発生防止対策の要否を判定する手順について説明する。

2.1 飛散評価

飛来物源である資機材及び車両が、設計竜巻により飛来物となり飛散した評価を行う。設計飛来物である鋼製材に加え、再処理事業所敷地内における飛来物の現地調査結果から鉄筋、車両を計算例として選定する。

飛散評価は、寸法、質量、形状、並びにこれらの値より算出する空力パラメータより、解析コード「TONBOS」を用いて最大飛来速度、飛散高さ、水平飛散距離を算出する。

なお、「TONBOS」で用いる設計竜巻の風速場モデルはランキン渦モデルを基本とするが、車両の飛散高さ及び飛散距離の算出においては、地表面の風速場をよく再現しているフジタモデルを採用する。

(1) 空力パラメータの算出

空力パラメータは飛来物の各寸法（長さ×幅×奥行き（高さ））より受圧面積を算出し、飛来物の質量及び抗力係数より算出する。a. 項に算出式、b. 項に計算例を示す。

a. 算出式

空力パラメータは（1.1）式により算出する。

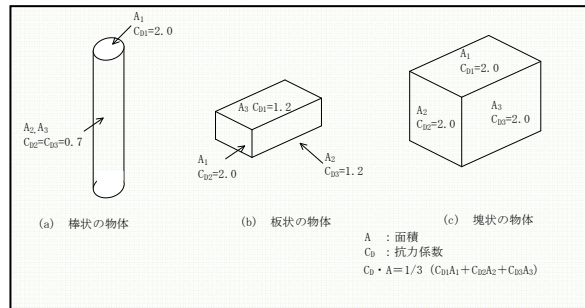
$$\frac{C_D A}{M} = \frac{c(C_{D1}A_1 + C_{D2}A_2 + C_{D3}A_3)}{M} \quad \dots (1.1)$$

A : 代表面積 (m²)

c : 係数 (1/3)

C_D : 抗力係数 (第1図)

M : 質量 (kg)

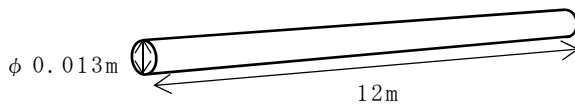


第1図 抗力係数

b. 計算例

(a) 鉄筋（棒状物体）（第2図）

長さ : 12m 直径 : 0.013m 質量 : 11.9kg



第2図 鉄筋

円形断面であるので、抗力係数 C_D は、C_{D1} = 2.0、C_{D2} = 0.7、C_{D3} = 0.7 である。

$$\frac{C_D A}{M} = \frac{c(C_{D1}A_1^{※1} + C_{D2}A_2^{※2} + C_{D3}A_3^{※2})}{M}$$

より、空力パラメータは、

※1 : 一辺が0.013mの正方形断面として算出

※2 : 見付面積（直径×長さ）を算出

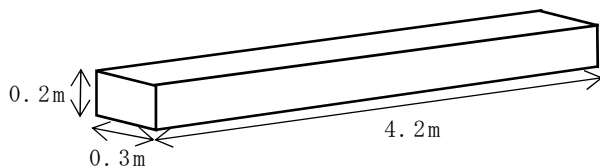
$$\frac{C_D A}{M} = \frac{1}{3} \cdot \frac{(2.0 \times 0.013 \times 0.013 + 0.7 \times 0.013 \times 12 + 0.7 \times 12 \times 0.013)}{11.9}$$

$$= 0.0061 \text{ (m}^2\text{/kg)}$$

となる。

(b) 鋼製材 (設計飛来物) (棒状物体) (第3図)

長さ : 4.2m 幅 : 0.30m 厚さ : 0.20m 質量 : 135kg



第3図 鋼製材

矩形断面であるので、抗力係数 C_D は、 $C_{D1}=2.0$ 、 $C_{D2}=1.2$ 、 $C_{D3}=1.2$ である。

$$\frac{C_D A}{M} = \frac{c(C_{D1}A_1 + C_{D2}A_2 + C_{D3}A_3)}{M}$$

より、空力パラメータは、

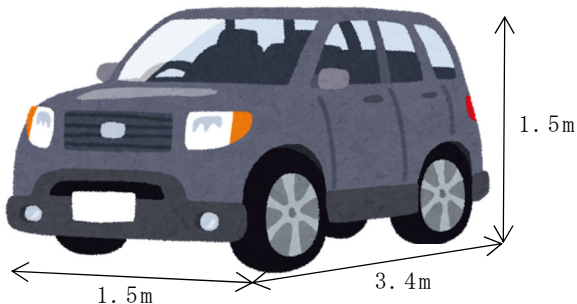
$$\frac{C_D A}{M} = \frac{1}{3} \cdot \frac{(2.0 \times 0.2 \times 0.3 + 1.2 \times 0.3 \times 4.2 + 1.2 \times 0.2 \times 4.2)}{135}$$

$$= 0.0065 \text{ (m}^2\text{/kg)}$$

となる。

(c) 車両 (塊状物体) (第4図)

長さ : 3.4m 幅 : 1.5m 高さ : 1.5m 質量 : 710kg



第4図 車両

塊状物体であるので、抗力係数 C_D は、 $C_{D1}=2.0$ 、 $C_{D2}=2.0$ 、 $C_{D3}=2.0$ である。

$$\frac{C_D A}{M} = \frac{c(C_{D1}A_1 + C_{D2}A_2 + C_{D3}A_3)}{M} \quad \text{より}$$

より、空力パラメータは、

$$\frac{C_D A}{M} = \frac{1}{3} \cdot \frac{(2.0 \times 3.4 \times 1.5 + 2.0 \times 1.5 \times 1.5 + 2.0 \times 1.5 \times 3.4)}{710}$$

$$= 0.0117 \text{ (m}^2/\text{kg)}$$

となる。

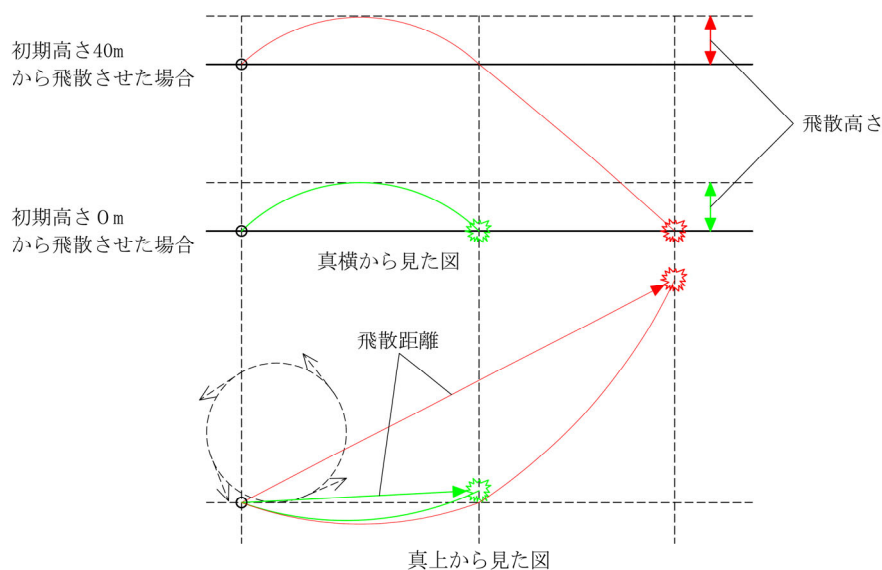
(2) 初期高さ

ランキン渦モデルの場合、飛散評価における飛来物の初期高さは40mとし、初期状態から上昇流を受ける評価としている。

フジタモデルの場合、飛散評価における飛来物の初期高さは、評価対象の飛来物と地表面との高低差である。フジタモデルを採用する車両の飛散評価では、再処理事業所敷地内での配置状況を考慮し、初期高さ0mとする。

(3) 飛来物の最大水平速度、飛散高さ及び飛散距離の算出

飛来物の形状による入力条件をもとに、解析コード「TONBOS」を用いて、飛来物の最大速度、飛散高さ及び飛散距離を求める。飛散距離及び飛散高さの飛跡のイメージを第5図に示す。



第5図 飛散評価における飛跡イメージ

第1表に(1)b.項の計算例に示した、鉄筋、鋼製材及び車両の飛散評価による各数値の算出結果を示す。

第1表 飛来物の最大速度等

飛来物の種類	棒状物体 (円形断面)	棒状物体 (矩形断面)	塊状物体
	鉄筋	鋼製材	車両
寸法(m)	長さ×直径 12×0.013	長さ×幅×厚さ 4.2×0.3×0.2	長さ×幅×高さ 3.4×1.5×1.5
質量(kg)	11.9	135	710
空力パラメータ (m ² /kg)	0.0061	0.0065	0.0117
飛来物の最大水平速度(m/s)	48	51* ¹	55.8
飛散高さ(m)	26	—	8.6* ²
飛散距離(m)	302	—	170* ²

注記 ※1：鋼製材は設計飛来物であり，最大水平速度は，竜巻影響評価ガイドの値を用いることとし，TONBOSでの飛散評価では決定しない。

※2：車両の飛散高さ及び飛散距離の算出においては，ランキン渦モデルよりもフジタモデルの方が地表面の風速場をよく再現していること及び車両は地表面にあることから，フジタモデルを採用する。フジタモデルについては別紙-1にて示す。

(4) 運動エネルギーの算出

飛散評価によって算出された飛来物の最大水平速度により，運動エネルギーを算出する。

a. 運動エネルギーの算出式

飛来物の運動エネルギーEは下式によって算出する。

$$E = 0.5M \cdot V^2$$

M：飛来物の質量(kg)

V：飛来物の最大水平速度(m/s)

b. 計算例

(a) 鉄筋（棒状物体）

質量：11.9kg 最大水平速度：48 m/s

・運動エネルギー（水平） $E = 0.5M \cdot V_{max}^2 = 0.5 \times 11.9 \times 48^2 = 14$ (kJ)

(b) 鋼製材（棒状物体）

質量：135kg 最大水平速度：51 m/s

・運動エネルギー（水平） $E = 0.5M \cdot V_{max}^2 = 0.5 \times 135 \times 51^2 = 176$ (kJ)

(c) 車両 (塊状物体)

質量 : 710kg 最大水平速度 : 55.8 m/s

$$\begin{aligned} \cdot \text{運動エネルギー (水平)} E &= 0.5M \cdot V_{\text{max}}^2 = 0.5 \times 710 \times 55.8^2 \\ &= 1105 \text{ (kJ)} \end{aligned}$$

(5) 貫通力の算出

飛来物の貫通力を、コンクリートに対して米国 N R C の基準類に算出式として記載されている修正 N D R C 式(1.2)及び D e g e n 式(1.3)、鋼板に対して「タービンミサイル評価 (昭和52年7月20日原子炉安全専門審査会)」の中で貫通厚さの算出式に使用されている B R L 式から求める。

< 修正 N D R C 式及び D e g e n 式 >

$$\left. \begin{aligned} \frac{X_c}{\alpha_c d} \leq 2 \quad \text{の場合} \quad \frac{X_c}{d} &= 2 \left\{ \left(\frac{12145}{\sqrt{F_c}} \right) N d^{0.2} \frac{M}{d^3} \left(\frac{V}{1000} \right)^{1.8} \right\}^{0.5} \\ \frac{X_c}{\alpha_c d} \geq 2 \quad \text{の場合} \quad \frac{X_c}{d} &= \left(\frac{12145}{\sqrt{F_c}} \right) N d^{0.2} \frac{M}{d^3} \left(\frac{V}{1000} \right)^{1.8} + 1 \end{aligned} \right\} \quad (1.2)$$

$$\left. \begin{aligned} \frac{X_c}{\alpha_c d} \leq 1.52 \quad \text{の場合} \quad t_p &= \alpha_p d \left\{ 2.2 \left(\frac{X_c}{\alpha_c d} \right) - 0.3 \left(\frac{X_c}{\alpha_c d} \right)^2 \right\} \\ 1.52 \leq \frac{X_c}{\alpha_c d} \leq 13.42 \quad \text{の場合} \quad t_p &= \alpha_p d \left\{ 0.69 + 1.29 \left(\frac{X_c}{\alpha_c d} \right) \right\} \end{aligned} \right\} \quad (1.3)$$

t_p : 貫通限界厚さ (cm)

x_c : 貫入深さ (cm)

F_c : コンクリートの設計基準強度 (300kgf/cm²)

d : 飛来物の直径 (cm)

(飛来物の衝突面の外形の最小投影面積に等しい円の直径)

M : 飛来物の重量 (kgf)

V : 飛来物の最大水平速度 (m/s)

N : 飛来物の先端形状係数 (= 1.14)

α_c : 飛来物の低減係数 (= 1.0)

α_p : 飛来物の低減係数 (= 1.0)

< B R L 式 >

$$T^{\frac{3}{2}} = \frac{0.5mv^2}{1.4396 \times 10^9 \cdot K^2 \cdot d^{\frac{3}{2}}}$$

T : 貫通限界厚さ (m)

d : 飛来物が衝突する衝突断面の等価直径 (m)

(最も投影面積が小さくなる衝突断面の等価直径)

K : 鋼板の材質に関する係数 (= 1.0)

m : 飛来物の質量 (kg)

v : 飛来物の飛来速度 (m/s)

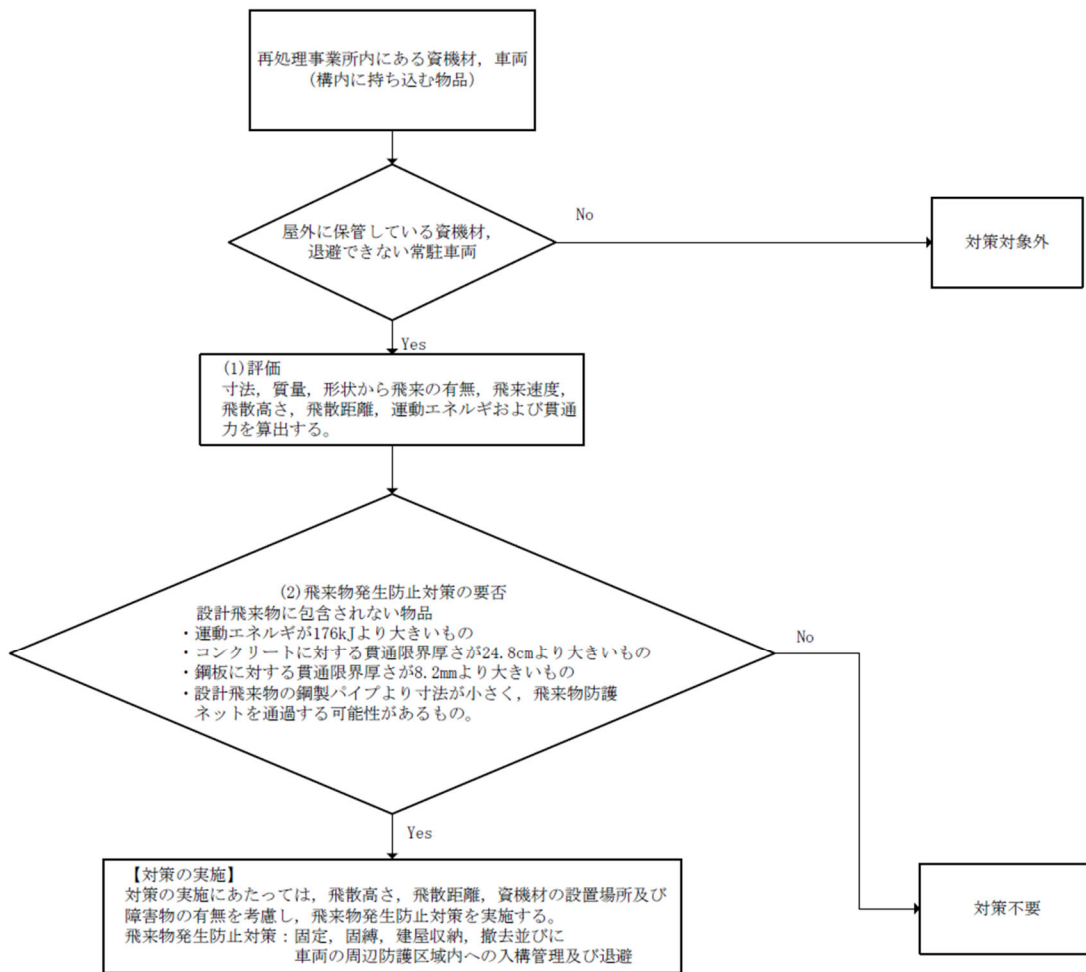
2.2 対策要否の判定

2.1(4)項にて算出した運動エネルギーが、以下に示す指標より設計飛来物に包含されていない物品については、飛来物発生防止対策（固定，固縛，建屋収納，撤去並びに車両の周辺防護区域内への入構管理及び退避）を行う。飛来物発生防止対策のうち固縛対策については，屋外の重大事故等対処設備に対する固縛対策にて説明する。

飛来物源である資機材及び車両に対して，飛来物として選定し，飛来物発生防止対策の要否の判定をするフローを第6図に示す。

【設計飛来物に包含されない飛来物の指標】

- ・運動エネルギーが設計飛来物に設定している鋼製材の176kJより大きいもの。
- ・コンクリートに対する貫通力（貫通限界厚さ）が設計飛来物に設定している鋼製材の24.8cmより大きいもの。
- ・鋼板に対する貫通力（貫通限界厚さ）が設計飛来物に設定している鋼製材の8.2mmより大きいもの。
- ・設計飛来物の鋼製パイプより寸法が小さく，飛来物防護ネットを通過する可能性があるもの。なお，砂利等の極小飛来物については「外竜巻20竜巻への配慮が必要な施設の強度計算書に関する砂利等の極小飛来物による竜巻防護対象施設への影響について」にて示す。



第 6 図 飛来物の選定及び飛来物発生防止対策の要否の判定フロー

以 上

別紙

外竜巻03【竜巻防護設計の基本方針に関する飛来物の選定について】

別紙				備考
資料 No.	名称	提出日	Rev	
別紙 1	竜巻影響評価の風速場モデルについて	11/30	1	

別紙 1

竜巻影響評価の風速場モデルについて

目 次

1. 竜巻影響評価における風速場モデル	1
2. フジタモデルについて	1
2.1 フジタモデルによる竜巻風速場	3
2.2 飛来物の運動	5
3. フジタモデルの適用の可能性について	7
3.1 実際の飛散状況による検証	7
3.2 フジタモデルの適用についてのまとめ	12
4. 参考文献	13

1. 竜巻影響評価における風速場モデル

竜巻影響評価における風速場モデルである，ランキン渦モデル及びフジタモデルについて説明する。

ランキン渦モデルは米国原子力規制委員会の基準類で採用されており，利用実績が高く，非常に簡単な式で風速場を記述することができる。しかし，風速場が高さに依存しないため，地表面付近では非現実的な風速場となることがデメリットとしてあげられる。

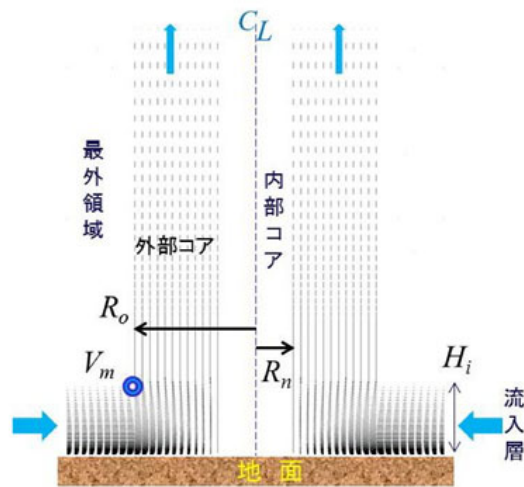
フジタモデルはランキン渦モデルと比較して，解析プログラムが複雑であるが，観測に基づき考案され，実際に近い竜巻風速場をモデル化している。1978年のGrand Gulf原子力発電所の竜巻被災や，平成18年の佐呂間町での竜巻被災における地上物の転倒または移動状況は，フジタモデルを用いると実際に確認された状況をよく再現することがわかっている。(3.にて説明)

竜巻影響評価では基本的に竜巻影響評価ガイドを参考にランキン渦モデルを採用する。ただし，車両の固縛又は退避の運用において考慮する離隔距離の設定においては，車両が全て地表面にあることから，地表面の風速場をよく再現しているフジタモデルを採用する。

2. フジタモデルについて

フジタモデルは，米国NRCの要望により藤田博士が開発した竜巻風速場の工学モデルであり，竜巻動画の写真図化分析，竜巻の地上痕跡調査及び被災状況調査に基づき提案されたものである。ランキン渦と同様に代数式で風速場が表現されるが，ランキン渦モデルに比べ，解析プログラムがやや複雑である。

フジタモデルは，半径方向に3つの領域(内部コア・外部コア・最外領域)，高さ方向に2つの領域(流入層，非流入層)に分割して風速場をモデル化している。上昇流(V_z)は外部コアのみに存在し，地表面付近で竜巻中心に向かう強い流れ(V_r)があるほか，接線風速 V_θ は高さ依存性がある。



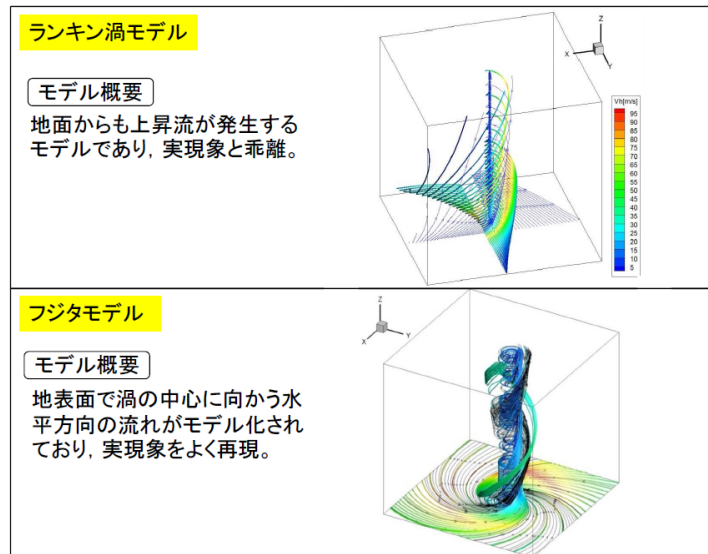
第1図 フジタモデルの風況イメージ

フジタモデルには以下の特徴がある。

- －観測に基づき考案され，実際に近い竜巻風速場をモデル化している。
- －比較的簡単な代数式で風速場を表現しうる。
- －米国NRCの基準類でもランキン渦モデルと並列に参照されている。
- －ランキン渦モデルと比較して，風況をモデル化する上で解析プログラムが複雑(近年の計算機能力向上と竜巻評価コードの高度化により，問題は解決された)。

具体的な工学モデルは 2.1⁽³⁾及び 2.2⁽³⁾に示す。

竜巻の風速場モデルとして利用されている「ランキン渦モデル」，「フジタモデル」の風況イメージを第2図に示す。



出典：原子力発電所の竜巻影響評価について — 設計風速および飛来物速度の評価 — 改定 4

2014年9月9日 日本保全学会 原子力規制関連事項検討会

第2図 「ランキン渦モデル」, 「フジタモデル」の風況イメージ

2.1 フジタモデルによる竜巻風速場

a. フジタモデルの概要

フジタモデルでは、竜巻を半径方向に3つの領域(内部コア, 外部コア, 最外領域)に分割してモデル化している。

内部コアでは、中心周りに剛体回転運動するのみであり、上昇流はない。

外部コアでは、剛体回転運動と強い上昇流がある。

最外領域では、自由渦(ランキン渦モデルとほぼ同じ)として回転運動するが、地面付近で竜巻中心に向かう強い流れ(流入層)がある。

内部コア半径 R_n は外部コア半径 R_o に比例する。

$$R_n = nR_o \quad (1)$$

n は1以下の正の値であり、以下の経験式が与えられる。

$$n = 0.9 - 0.7 \exp(-0.005R_o) \quad (2)$$

流入層の高さ H_i も外部コア半径 R_o に比例する。

$$H_i = iR_o \quad (3)$$

i は1以下の正の値であり、以下の経験式で与えられる。

$$i = 0.55(1 - n^2) \quad (4)$$

b. 周方向風速

周方向風速 V_θ は以下のようにモデル化している。

$$V_\theta = F_r(r')F_h(z')V_m \quad (5)$$

ただし, $r' = r/R_0$, $z' = z/H_i$ (6) a, b, V_m : 接

線風速

$F_r(r')$ 及び $F_h(z')$ は以下のとおり定義される。

$$F_r(r') = \begin{cases} r' & (r' < 1) \\ 1/r' & (r' \geq 1) \end{cases} \quad (7)$$

$$F_h(z') = \begin{cases} z'^{k_0} & (z' < 1) \\ \exp(-k(z'-1)) & (z' \geq 1) \end{cases} \quad (8)$$

定数 k_0 , k の値は, $k_0 = 1/6$, $k = 0.03$ としている。

c. 半径方向風速

半径方向風速 V_r は, 以下のように周方向風速 V_θ に比例する。

$$V_r = V_\theta \tan \alpha$$

$\tan \alpha$ は以下の関数にて与えられる。

$$\tan \alpha = \begin{cases} 0 & (r' \leq n) \\ \frac{\tan \alpha_0}{1-n^2} \left(1 - \frac{n^2}{r'^2}\right) & (n < r' < 1) \\ \tan \alpha_0 & (r' \geq 1) \end{cases} \quad (9)$$

ただし,

$$\tan \alpha_0 = \begin{cases} -A_m(1 - z'^{1.5}) & (z' < 1) \\ B_m \{1 - \exp(-k(z'-1))\} & (z' \geq 1) \end{cases} \quad (10)$$

$$B_m = \frac{3}{(k_0+1)(k_0+2.5)} k A_m, \quad A_m = 0.75 \quad (11)$$

d. 上昇風速

上昇風速 V_z は以下のようにモデル化している。

$$V_z = \begin{cases} 0 & (r' \leq n) \\ V_m w_0 & (n < r' < 1) \\ 0 & (r' \geq 1) \end{cases} \quad (12)$$

ただし,

$$w_0 = \begin{cases} \frac{3}{28} \cdot \frac{i}{1-n^2} A_m \left(16z'^{\frac{7}{6}} - 7z'^{\frac{8}{3}}\right) & (z' < 1) \\ \frac{iB_m \exp(-k(z'-1)) \{2 - \exp(-k(z'-1))\}}{k(1-n^2)} & (z' \geq 1) \end{cases} \quad (13)$$

e. 風速ベクトル

時刻 $t = 0$ で竜巻中心が原点に位置するものとし、竜巻が x 軸方向に移動速度 V_{tr} で移動すると仮定すると、時刻 t 、座標 (x, y, z) における風速場 V_w の各風速成分は以下のように与えられる。

$$\begin{pmatrix} u \\ v \\ w \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} V_r \cos \theta - V_\theta \sin \theta \\ V_r \sin \theta + V_\theta \cos \theta \\ V_z \end{pmatrix} + \begin{pmatrix} V_{tr} \\ 0 \\ 0 \end{pmatrix} \quad (14)$$

ただし、 θ は竜巻中心と各点を結ぶ線分が x 軸となす角であり、竜巻中心からの距離 r は以下で定義されるものである。

$$r = \sqrt{(x - V_{tr}t)^2 + y^2} \quad (15)$$

2.2 飛来物の運動

a. 空中での運動

空中では平均抗力と重力のみが外力として作用するものとした。

ただし、地面付近では地面の存在により流れが非対称になること(地面効果)による揚力加速度 L を考慮した。

物体の空中での運動方程式は以下ようになる。

$$\frac{dV_M}{dt} = \frac{\rho}{2} \cdot \frac{C_D A}{m} |V_w - V_M| (V_w - V_M) - (g - L)K \quad (16)$$

V_M : 飛来物の速度ベクトル

ρ : 空気密度

$C_D A$: 飛来物の各方向の抗力係数と見附面積の積の平均値

m : 飛来物の質量

g : 重力加速度

K : 鉛直上向きの単位ベクトル

地面効果による揚力加速度 L は、 $x-y$ 平面内の相対速度の 2 乗に比例し、さらに揚力は物体高さ d の 3 倍までの高さで減衰・消滅するものとし、揚力による加速度 L を以下のようにモデル化した。

$$L = \frac{\rho}{2} \cdot \frac{C_L a}{m} |V_w - V_M|_{x,y}^2 f\left(\frac{z}{d}\right) \quad (17)$$

ただし、

$$f\left(\frac{z}{d}\right) = \frac{1 - (z/3d)}{1 + (z/d)}, \quad Z = z - \frac{d}{2}$$

C_L : 地上での揚力係数

a : 地上での物体の見附面積

$|_{x,y}$: x,y 成分のみの大きさ

$C_L a l$ は風洞実験や数値シミュレーションで定められるが、本モデルでは抗力係数と飛来物の見附面積から算出できる $C_D A$ で代用することとした。

$$L = \frac{\rho}{2} \cdot \frac{C_D A}{m} |V_w - V_M|_{x,y}^2 f\left(\frac{z}{d}\right) \quad (18)$$

b. 地面での運動

地面効果による揚力加速度 L と重力が鉛直方向の外力として作用するものとし、揚力加速度 L が重力よりも大きい場合 ($L > g$) に物体が浮上し、空中運動に移行するとした。

c. 時間積分法

時刻 t における竜巻の風速場は式(14)で与えられるので、式(16)を時間積分することによって飛来物の速度 $V_M(t)$ と位置 $X_M(t)$ の時刻歴を求めることができる。

時刻 τ から $\tau + \Delta\tau$ における加速度が一定と仮定すると、

$$\frac{dV_M(t)}{dt} = A(\tau) \quad (19)$$

$A(\tau)$: 加速度ベクトル

となり、式(16)は以下のようなになる。

$$A(\tau) = k |V_w(\tau) - V_M(\tau)| (V_w(\tau) - V_M(\tau)) - (g - L)K \quad (20)$$

ここで、 $k = \rho C_D A / 2m$ とした。

式(19)を時間積分すると以下の速度式 $V_M(t)$ 及び物体の位置 $X_M(t)$ を得る。

$$V_M(t) = V_M(\tau) + A(\tau)(t - \tau) \quad (21)$$

$$X_M(t) = X_M(\tau) + V_M(\tau)(t - \tau) + \frac{A(\tau)}{2}(t - \tau)^2 \quad (22)$$

(21), (22)より、時刻 $t = \tau + \Delta\tau$ における飛来物の速度 $V_M(t)$ と位置 $X_M(t)$ は以下で与えられる。

$$V_M(\tau + \Delta\tau) = V_M(\tau) + A(\tau)\Delta\tau \quad (23)$$

$$X_M(\tau + \Delta\tau) = X_M(\tau) + V_M(\tau)\Delta\tau + \frac{A(\tau)\Delta\tau^2}{2} \quad (24)$$

(23), (24)の右辺は時刻 $t = \tau$ における既知の速度・位置の関数なので、時間積分を行うことができる。

3. フジタモデルの適用の可能性について

3.1 実際の飛散状況による検証

(1) 自動車飛散実績との比較

藤田スケール（以下、「Fスケール」という。）の風速条件で自動車の浮上・飛散をフジタモデルで計算した結果と、各Fスケールにおける実際の被災状況を比較すると、第1表及び第2表に示すとおりよく一致しており、フジタモデルは実際に近い竜巻風速場をモデル化していると言える。

第1表 竜巻による自動車飛散実績(Fスケール別)

Fスケール	風速 [m/s]	自動車の被災状況
F2	50～69	cars blown off highway ⁽¹⁾ (自動車が道から吹き飛ばされる) ⁽²⁾
F3	70～92	cars lifted off the ground ⁽¹⁾ (自動車はもち上げられて飛ばされる) ⁽²⁾
F4	93～116	Cars thrown some distances or rolled considerable distances ⁽¹⁾ (自動車は何十メートルも空中飛行する) ⁽²⁾

第2表 フジタモデルによる自動車の飛散評価結果(江口ら)⁽³⁾

Fスケール との対応	最大水平 風速 V_D [m/s]	竜巻接線 速度 V_m [m/s]	竜巻移動 速度 V_{tr} [m/s]	計算結果		
				最大水 平速度 [m/s]	飛散 距離 [m]	飛散 高さ [m]
F2(静止)	69	59	10	1.0	1.4	0
F2(走行)	89*	59	30*	23	25	0.9
F3(静止)	92	79	13	23	34	1.1
F4(静止)	116	99	17	42	59	3.1

※ 竜巻移動速度に対する自動車の相対走行速度を 20m/s (72km/h) と仮定し、竜巻の移動速度に加えた場合

(2) 1978年4月17日、Grand Gulf 原子力発電所の竜巻被災事例

過去に発生した竜巻による被害状況とフジタモデルによる再現計算との比較を文献調査した。

1978年4月17日、ミシシッピ州で建設中の Grand Gulf 原子力発電所に来襲した竜巻の規模は、風速はF 2相当の $56\sim 67\text{ m/s}$ と推定⁽⁵⁾されるが、変電設備でF3 竜巻相当の被害が見られた⁽⁴⁾。

冷却塔の耐風設計風速は 40 m/s であり、これを $40\sim 70\%$ 超える風速にも耐えた⁽⁵⁾が、冷却塔内部に設置されていたコンクリート流し込み用のクレーンが倒壊し、建設中の冷却塔(高さ 138 m)に衝突し、一部が破損した。

Grand Gulf 原子力発電所資材置き場のパイプ飛散状況は、次のように報告されている。

パイプを収納した木箱(一部2段重ね)は浮上せず転倒しパイプが散乱するが、その範囲は $7\sim 9\text{ m}$ にとどまる。(Pieces of pipe were scattered over a large area, but none travelled more than $25\text{--}30\text{ ft.}$)⁽⁵⁾

上に掲げる実際の Grand Gulf 原子力発電所資材置き場のパイプ飛散被害状況に対して、工学モデルを用いた再現計算をして比較する。

計算条件は第3表のとおりとする。

第3表 Grand Gulf 原子力発電所パイプ飛散の計算条件

パイプ仕様	名称：Transite パイプ，材質：コンクリート・石綿製，長さ： 8 ft. ，直径(内径)： 8 in.
計算での仮定	外径 9 in. ，密度 1700 kg/m^3 ， →飛行定数 $C_d A/m = 0.008\text{ m}^2/\text{kg}$ ，物体高さ $d = 0.229\text{ m}$
竜巻の条件	最大風速 $V_d = 67\text{ m/s}$ ，最大接線風速 $V_m = 53.6\text{ m/s}$ ， 移動速度 13.4 m/s ，竜巻半径 $R_m = 45.7\text{ m}$

計算結果は第4表のとおりであった。

第4表 Grand Gulf 原子力発電所パイプ飛散の計算結果

モデル	初期高さ [m]	飛散距離 [m]	飛散高さ (初期高さから の浮上高さ)	最大水平速度 [m/s]
フジタモデル	1 ※	1.2	浮上なし	4.9
ランキン渦モデル	40	227	0.34 m	40.9
ランキン渦モデル	1	42.6	0.34 m	30.7

※ 2段重ねで配置されていた状況を踏まえ設定

再現計算結果と実際の被災状況の記録を比較すると、フジタモデルでは、初期高さから浮上しないとの結果が得られ、実際に確認された状況（浮上せずに転倒した木箱からパイプが散乱）を再現していると評価できる。

一方、ランキン渦モデルでは、飛散高さが初期高さを1mとした場合においても実際に確認された状況とパイプの飛散状況に大きな差があり、地表面での風況場は過大な結果を与えることがわかった。

よって、竜巻対策を実施する上で、ランキン渦モデルを用いた場合は非常に過大な対策となるが、フジタモデルを用いた場合は実現象に即した現実的な対策が可能といえる。

(3) 佐呂間竜巻(平成18年11月7日)による被災事例

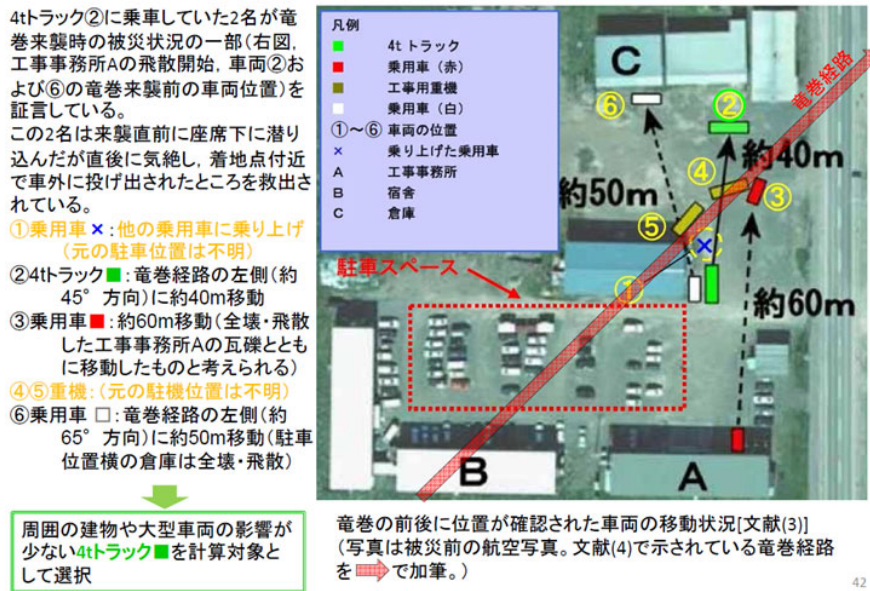
a. 佐呂間竜巻の被害状況から確認されたパラメータを用いた飛来距離計算

平成18年11月7日に北海道網走支庁佐呂間町に発生した竜巻(以下「佐呂間竜巻」という。)により工事事務所敷地内の車両が被災した事例について、実際の被災状況と、工学モデルによる飛来距離の計算結果を比較した。

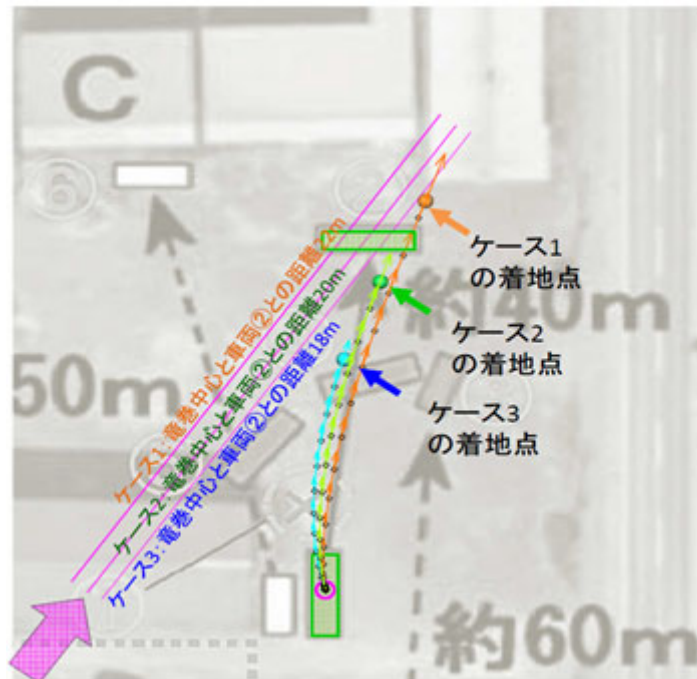
この被災事例では、工事事務所近傍に停車していた4トントラック(第3図の②)に乗車していた2名が竜巻来襲時の被災状況の一部(竜巻来襲前の車両位置等)を証言している。この2名は来襲直前に座席下に潜り込んだが直後に気絶し、着地点付近で車外に投げ出されたところを救出されている。

佐呂間竜巻による被害状況から確認されたパラメータを用い、解析コードにより飛来距離算定を行った結果、竜巻の移動経路と車両の位

置関係に依存するが、確認された被害状況（4トントラック②の移動距離 40m）と概ね合致した。（第4図）



第3図 佐呂間竜巻による被災状況⁽⁶⁾⁽⁷⁾



第4図 佐呂間竜巻のパラメータを用いた飛来距離計算結果

第5表 佐呂間竜巻による4トントラックの飛来距離の算定条件と結果

条件	算定条件・結果	備考
空力パラメータ	$C_{La} / m = 0.0044$ $C_{DA} / m = 0.0056$	被災した4トントラックは車種不明のため、三菱ふそう PA-FK71D(8.1 m × 2.24 m × 高さ 2.5 m, 質量 4,000 kg)の仕様を採用した。物体が空中にある場合の抗力の算定には C_{DA} / m の値を用い、揚力の算定には $C_{La} / m = 0.0044$ に相当する条件を設定*。物体高さ $d = 2.5$ m とする。
竜巻と車両の位置関係	竜巻の進行方向の右側，中心移動経路から 18～22m の位置	被害状況から推定される位置関係を入力条件として設定。現場の詳細が不明のため，18, 20, 22m の3パターンについて評価を実施した。
竜巻最大風速	92 m/s	被害状況から推定される風速(F3)を設定。
竜巻移動速度	22 m/s	被害記録から算定される移動速度を設定。
最大接線風速半径	20 m	被害状況から推定される最大接線風速半径を設定。
飛来距離	26～45 m	実際に確認された車両の移動距離(約 40m)と概ね合致。

※竜巻は遠方から接近するため，参考文献(8)の風洞試験結果を参考として，「風速 60m/s 以下では浮上・移動しない条件」を設定する。 $C_{La} / m = 0.0044$ は，風速 60m/s 以下では浮上/移動しない条件に相当する。

b. 佐呂間竜巻の条件を用いた場合の最大飛来距離の算定

佐呂間竜巻における被害状況から確認された各種パラメータを用いて、解析コードによる最大飛来距離の算定を行った。

最大飛来距離の算定においては、空力パラメータ(揚力の算定)に保守性を考慮した。

最大飛来距離の算定結果は82mとなり、実際に確認された車両の移動距離(約40m)に比べて大きい算定結果が得られた。

第6表 佐呂間竜巻のパラメータを用いた場合の最大飛来距離の算定条件と結果

条件	算定条件・結果	備考
空力パラメータ	$C_{La} / m = 0.0056$ $C_{DA} / m = 0.0056$	揚力の算定においても C_{DA} / m の値を設定。
車両の位置関係	竜巻の進行方向に対して右側 90° , 最大接線風速半径の真下付近	車両が竜巻の最大風速を受ける位置関係を設定。
最大風速	92 m/s	被害状況から推定される風速(F3)を設定。
移動速度	22 m/s	被害記録から算定される移動速度を設定。
最大接線風速半径	20 m	被害状況から推定される最大接線風速半径を設定。
最大飛来距離	82 m	

出典: 原子力発電所の竜巻影響評価について－設計風速および飛来物速度の評価－改定4, 2014年9月4日 日本保全学会 原子力規制関連事項検討会

3.2 フジタモデルの適用についてのまとめ

フジタモデルは観測に基づき考案された竜巻風速場の工学モデルであり、実際に近い竜巻風速場をモデル化している。1978年のGrand Gulf原子力発電所の竜巻被災や、平成18年の佐呂間町での竜巻被災における地上物の転倒または移動状況は、フジタモデルを用いると実際に確認された状況をよく再現することがわかっている。

4. 参考文献

- (1) Fujita, T. T., Proposed characterization of tornadoes and hurricanes by area and intensity, SMRP Research Paper 91 (1971), University of Chicago, Chicago, IL, p.42.
- (2) 気象庁 HP
- (3) 江口 譲, 杉本聡一郎, 平口博丸, 竜巻による物体の浮上・飛来解析コード TONBOS の開発, 電力中央研究所 研究報告 N14002, 2014
- (4) J. R. McDonald, T. Theodore Fujita : His Contribution to Tornado Knowledge through Damage Documentation and the Fujita Scale, pp.63-72, vol.82, no.1, Bull. of Amer. Meteor. Soc., 2001
- (5) T. Fujita and J. R. McDonald : Tornado damage at the Grand Gulf, Mississippi, nuclear power plantsite: Aerial and ground surveys. NNUREG/CR-0383, Nuclear Regulatory Commission, Washington, DC, 1978.
- (6) 札幌管区气象台: 災害時気象調査報告, 平成 18 年 11 月 7 日から 9 日に北海道(佐呂間町他)で発生した竜巻等の突風, 災害時自然現象報告書 2006 年第 1 号, 2006
- (7) 建築研究所 構造研究グループ 奥田泰雄・喜々津仁密・村上知徳, 2006 年佐呂間町竜巻 被害調査報告, 2006 年 11 月 21 日
- (8) T. Schmidlin *et al.*, UNSAFE AT ANY (WIND) SPEED? Testing the Stability of Motor Vehicles in Severe Winds, pp.1821-1830, vol.83, no.12, Bull. of Amer. Meteor. Soc., 2002

以 上