

【公開版】

提出年月日	令和元年 12 月 13 日	R1
日本原燃株式会社		

M O X 燃 料 加 工 施 設 に お け る
新 規 制 基 準 に 対 す る 適 合 性

安全審査 整理資料

第 9 条：外部からの衝撃による損傷の防止
(航空機落下)

目 次

1 章 基準適合性

1. 基本方針

1. 1 要求事項の整理

1. 2 要求事項に対する適合性

1. 3 規則への適合性

2. 航空機落下に対する防護設計の基本方針

2. 1 航空機落下に対する防護設計の要否確認の対象の選定

2. 2 評価対象とする航空機落下事故の選定

3. 評価対象とする航空機落下事故

4. 標的面積の設定

5. 加工施設への航空機落下確率

2 章 補足説明資料

2 章 補足説明資料

第9条:外部からの衝撃による損傷の防止(航空機落下)

MOX燃料加工施設 安全審査 整理資料 補足説明資料				備考
資料No.	名称	提出日	Rev	
補足説明資料2-1	MOX燃料加工施設の防護設計について(既許可申請書)	12/13	0	
補足説明資料2-2	実用発電用原子炉施設への航空機落下確率評価基準との整合について	12/13	0	
補足説明資料2-3	評価対象とする航空機落下事故の選定結果	12/13	0	
補足説明資料3-1	評価対象とする訓練空域周辺を飛行中の落下事故	12/13	0	
補足説明資料5-1	評価対象となる航空路等の飛行回数	12/13	0	
補足説明資料5-2	民間航空機の延べ飛行距離	12/13	0	
補足説明資料5-3	航空機落下確率の端数処理について	12/13	0	
補足説明資料5-4	係数を適用した場合の航空機落下確率	12/13	0	

令和元年12月13日 R0

補足説明資料2－1

MOX燃料加工施設の防護設計について（既許可申請書）

本文別添「一. 加工施設の位置, 構造及び設備 ロ. 建物の構造 (ロ) 構造 (6) その他の主要な構造」より抜粋

② 加工施設における主要な建物は, 仮に訓練飛行中の航空機が施設に墜落することを想定したときに, 安全確保上支障のない構造とする。

添付書類5「チ. その他の安全設計」より抜粋

(ハ) 航空機に対する考慮

(1) 防護設計の基本方針

三沢対地訓練区域で訓練飛行中の航空機が施設に墜落する可能性は極めて小さいが, 墜落することを想定したときに, 一般公衆に対して過度の放射線被ばくを及ぼすおそれのある施設を建物・構築物で防護する等安全確保上支障のないようにする。この建物・構築物は航空機に対して貫通が防止でき, かつ, 航空機による衝撃荷重に対して健全性が確保できるように設計する。

(2) 防護対象施設

訓練飛行中の航空機が施設に墜落することを想定したときに, 一般公衆に対して過度の放射線被ばくを及ぼすおそれのある施設は, 防護対象とする。安全上重要な施設については原則として防護対象とする。

防護方法としては, 安全上重要な施設とその他の施設が同じ区域に設置されている等の加工施設の特質を配慮して, 建物・構築物の外壁及び屋根により建物・構築物全体を適切に防護する方法を基本とし,

建物・構築物内部に設置されている施設の安全性を確保する。

(3) 防護設計条件の設定

戦闘機の事故要因⁽¹⁴⁾のうち、三沢対地訓練区域での発生が考えられない要因並びに基地周辺及び訓練コース近傍でしか発生しない要因を除外し、加工施設まで到達する可能性があるものを抽出すると、エンジン推力を喪失する場合は挙げられる。なお、コックピット火災等によりパイロットが直ちに脱出した後も飛行を継続する場合も考えられるが、このような事象が生じる可能性は過去の事例からみて無視できる。エンジン推力を喪失すると、通常パイロットは安全確保のために、機体の安定に必要な操作等を行った後、最良滑空状態⁽¹⁴⁾⁽¹⁵⁾にし、基地又は海上等への到達を図る。到達が不可能と判断した場合でも、原子力関係施設等の回避を行った後、パイロット自身の安全確保等のため減速して脱出する⁽¹⁶⁾。このときの航空機の様子は最良滑空速度と失速速度の間にあると考えられる。

回避が行われずに航空機が施設まで滑空することは考えられないが、ここでは回避が行われずに最良滑空速度で滑空する場合を想定する。最良滑空速度は、(5.1)式⁽¹⁷⁾により求める。

$$V = \sqrt{\frac{2W}{\rho \cdot S \cdot C_r}} \quad C_r = \sqrt{C_L^2 + C_D^2} \dots\dots\dots (5.1)$$

ここで、

V : 飛行速度 (m/s)

W : M × g

M : 航空機の総質量 (kg)

g : 重力加速度 (m/s²)

ρ : 空気密度 (kg/m³)

S : 主翼面積 (m²)

C_L : 揚力係数 (—)

C_D : 抗力係数 (—)

防護設計の条件設定に当たっては、三沢対地訓練区域で多く訓練飛行を行う米国空軍のF-16C/D⁽¹⁸⁾⁽¹⁹⁾、航空自衛隊のF-4EJ⁽²⁰⁾改及びF-2⁽²¹⁾を考慮して、航空機による衝撃荷重及びエンジンに係る条件を設定する。

三沢対地訓練区域で訓練飛行中のF-16C/Dについて、当社が調査した結果では、搭載物は燃料タンク及び小型の模擬弾であり、総質量としては、添5第15図に示すように大部分が約16t以下である。また、F-4EJ改及びF-2については、それぞれ添5第16、添5第17図に示すようにほとんどの場合20t、14t以下である(F-1の外部搭載物調査結果による推定結果を追加説明書I(航空機質量の設定における外部搭載物について)に示す)。(5.1)式による最良滑空速度の算定においては、F-16C/D、F-4EJ改及びF-2の総質量について、それぞれ17t、22t及び16tとする。また、F-16C/D、F-4EJ改及びF-2を対象とした最良滑空速度の設定に必要な諸元を添5第12表にまとめる。

航空機による衝撃荷重の設定に用いるF-16C/D、F-4EJ改、F-2等の諸元を添5第13表にまとめる。

F-2は、F-16C/Dと航空機の総質量、衝突速度、機体長さ及び胴体部投影面積について比較すると、鉄筋コンクリート版に対し影響が小さくなる方向である。F-16C/DとF-4EJ改については、航空機の総質量、衝突速度についてF-4EJ改が影響が大きくなる方向であり、機体長さ、胴体部投影面積についてF-16C/Dが影響

が大きくなる方向である。

このため、F-16C/DとF-4EJ改を包絡する条件として航空機の総質量20t、速度150m/sとしたF-16相当の航空機による衝撃荷重を設定し、この衝撃荷重から求まる応答が、航空機の総質量22t、速度155m/sとしたF-4EJ改による衝撃荷重の応答よりも大きくなることを解析した（解析結果を追加説明書Ⅱ（F-4EJ改の衝撃荷重による応答の評価）に示す）。

また、エンジンに係る条件については、安全側の条件となるよう、F-4EJ改の2基のエンジン（質量1.745t/基、吸気口部直径0.992m）と等価な質量、断面積を有するエンジンとし、エンジンの質量3.49t、エンジン吸気口部直径1.403m、エンジンの衝突速度155m/sを用いる。F-16C/D、F-4EJ改、F-2等のエンジン諸元を添5第14表に示す。

（4） 建物・構築物の防護設計

航空機は、柔な機体とそれに比べて比較的硬いエンジンから構成されているという構造的特徴があり、航空機衝突時の建物・構築物の損傷の評価においては、比較的硬いエンジンの衝突による貫通等の局所的な破壊と機体全体の衝突による鉄筋コンクリート版の全体的な破壊という二つの現象を考慮する。

防護設計を行う建物・構築物は、エンジンの衝突による貫通を防止でき、航空機全体の衝撃荷重によるコンクリートの圧縮破壊及び鉄筋の破断による版の全体的な破壊を防止できる堅固な構造とする。

壁等に設けられた開口部について、開口面積の大きいものは、堅固な壁等による迷路構造により開口内部を直接見込めない構造とすることによって防護設計を行う。

また、航空機が加工施設まで滑空する場合には、東又は南方向から角度をもって施設に向かうと考えられるが、安全側の設計として、荷重はすべての方向の壁及び屋根等に対して直角に作用するものとする。

なお、防護設計を行う建物・構築物は、航空機搭載燃料の燃焼による火災を考慮した設計とする。この際の圧力影響は、無視できる程小さいため⁽³⁰⁾考慮しない。

- ① エンジンによる鉄筋コンクリート版の防護厚さは、適合性が確認されているDegenによる剛飛来物の貫通限界厚さの評価式⁽³¹⁾に、実物航空機のエンジンを用いた実験⁽³²⁾から得られた成果を反映した (5.2) 式により求められる貫通限界厚さを下回らないものとする。

$$e = 0.65(2.54 \times e') \dots\dots\dots (5.2)$$

ただし、

1.52 ≤ X/d ≤ 13.42 の場合

$$e' / d = 0.69 + 1.29(X/d)$$

1.52 ≥ X/d の場合

$$e' / d = 2.2(X/d) - 0.3(X/d)^2$$

貫入深さ (X) は、

X/d ≤ 2.0 の場合

$$X/d = 2 \{ (180/\sqrt{f_c'}) \times 0.72 d^{0.2} \times D (V/1000)^{1.8} \}^{0.5}$$

X/d ≥ 2.0 の場合

$$X/d = (180/\sqrt{f_c'}) \times 0.72 d^{0.2} \times D (V/1000)^{1.8} + 1$$

ここで、

e : 貫通限界厚さ (cm)

e' : Degen式による貫通限界厚さ (in)

X : 貫入深さ (in)

- d : エンジン有効直径 (in)
- fc' : コンクリート圧縮強度 (lbf/in²)
- D : W/d³ (lbf/in³)
- W : エンジン重量 (lbf)
- V : 衝突速度 (ft/s)

なお、エンジン有効直径としては、エンジン吸気口部直径を用いることとする。

- ② 機体全体の衝突による建物・構築物の破壊に対しては、衝撃荷重を用いた版の応答解析を行い、コンクリートの圧縮破壊及び鉄筋の破断を生じさせない設計とする。

- a. 衝撃荷重は、Rieraが理論的に導いた評価式⁽³³⁾に、実物航空機を用いた実験⁽³²⁾から得られた成果を反映した (5.3) 式により求める。

$$F(t) = P_c \{x(t)\} + 0.9 \mu \{x(t)\} \times V(t)^2 \cdots \cdots (5.3)$$

ここで、

F(t) : 衝撃荷重 (N)

P_c{x(t)} : 衝突面における航空機の破壊強度 (N)

μ{x(t)} : 衝突面における航空機の単位長さ当たりの質量 (kg/m)

V(t) : 衝突面における航空機の世界度 (m/s)

x(t) : 時刻 t における機体軸方向の衝突位置 (m)

P_c{x(t)}及びμ{x(t)}は、文献⁽³²⁾を参考に、航空機の重量、長さに合わせて策定し、設計に用いる衝撃荷重曲線は、(5.3)式による算定結果に対し、全体的な形状をとらえ、力積が下回らないように平滑化した。

上記により得られた衝撃荷重曲線を添5第18図に示す。

b. コンクリートの圧縮破壊及び鉄筋の破断による版の破壊防止に対する許容値は、米国土木学会等⁽³⁴⁾⁽³⁵⁾の文献及び日本工業規格を参考に次の値とする。

コンクリートの圧縮歪み： $6,500 \times 10^{-6}$

鉄筋の引張歪み : $60,000 \times 10^{-6}$

参考文献

- (1) 再処理施設の設計用BWR燃料条件について. 株式会社東芝, 平成3年7月, TLR-R007.
- (2) 再処理施設の設計用BWR燃料条件について. 株式会社日立製作所, 平成3年7月, HLR-045.
- (3) 再処理施設の設計用PWR燃料条件について. 三菱原子力工業株式会社, 平成3年7月, MAPI-3008.
- (4) 再処理施設設計用の原燃工製燃料条件について. 原子燃料工業株式会社, 平成3年7月, NFK-8098.
- (5) 脱硝及び製品貯蔵施設のしゃへい設計用燃料条件について. 三菱マテリアル株式会社, 平成4年7月, MMC-9104.
- (6) Croff, A. G. A User's Manual for the ORIGEN2 Computer Code. Oak Ridge National Laboratory, 1980, TM-7175.
- (7) Oshima Hirofumi. Development of Microwave Heating Method for Co-Conversion of Plutonium-Uranium Nitrate to MOX Powder. Journal of Nuclear Science and Technology, vol. 26, No.1, 1989, p. 161-166.
- (8) Hamasaki, M. et al. "Realistic Evaluation of New Fuel Storage Criticality". International Seminar on Nuclear Criticality Safety. Tokyo, 1987-10, Atomic Energy Society of Japan, Power Reactor and Nuclear Fuel Development Corporation, Japan Atomic Energy Research Institute. p. 119-127.
- (9) MOX取扱施設臨界安全ガイドブック. 動力炉・核燃料開発事業団, 1996, PNC TN1410 96-074
- (10) "SCALE-4.2: Modular Code System for Performing Standardized

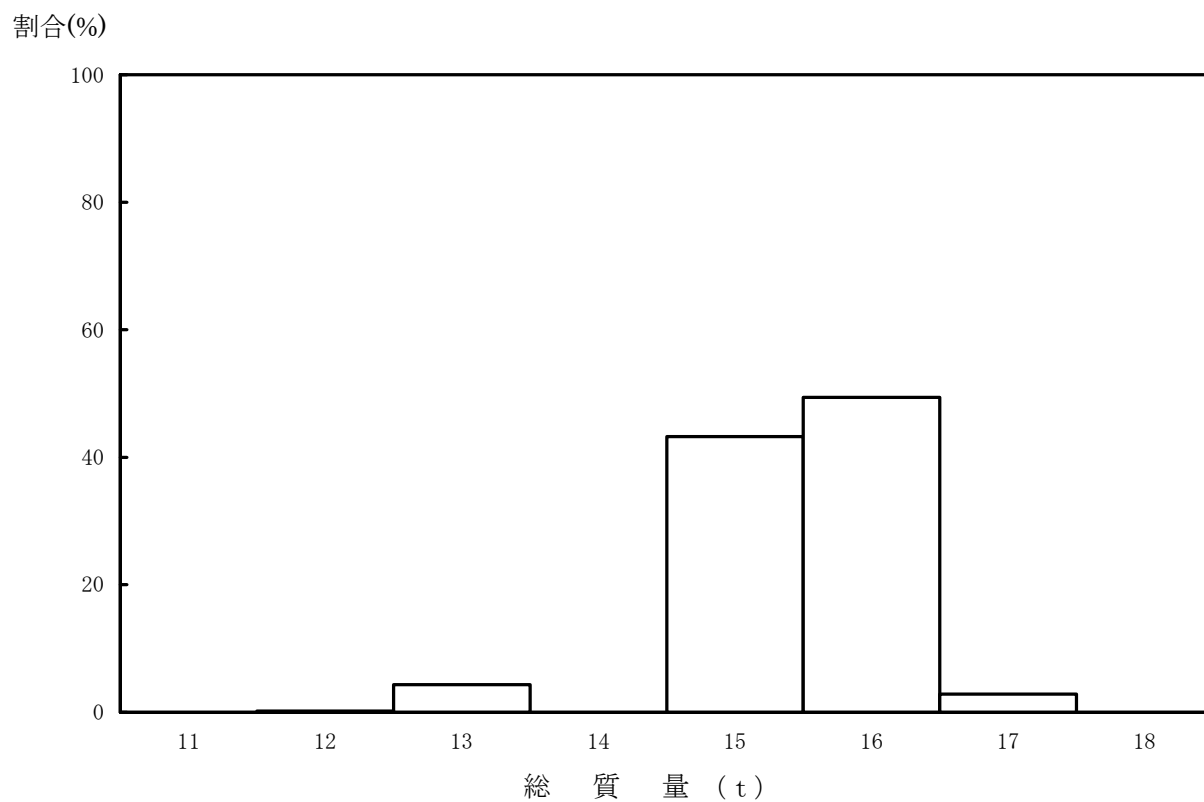
- Computer Analyses for Licensing Evaluation Vol. I” . RSIC
COMPUTER CODE COLLECTION. Oak Ridge National Laboratory, 1990,
CCC-545.
- (11) 燃料取扱事故時の燃料棒破損本数評価. 原子燃料工業株式会社,
2002, NFK-8094改3.
- (12) 山手浩一ほか. MOX新燃料落下時の燃料被覆管健全性評価. 日本
原子力学会「1996春の学会」. 大阪, 1996-03, 日本原子力学会. 日本
原子力学会予稿集. 1996, B28, p. 86.
- (13) 秋山英俊ほか. 模擬燃料体の落下試験結果. 日本原子力学会「1994春
の年会」. 茨城, 1994-03, 日本原子力学会. 日本原子力学会予稿集.
1994, E48, p. 244.
- (14) 訓練中の航空機の事故について. 三菱重工業株式会社, 日本原燃株
式会社, 1996, J/M-1001改1.
- (15) 航空大学校編. “4章 緊急操作(EMERGENCY PROCEDURES)”. 航空
機取扱 (Beechcraft Bonanza E-33) . 財団法人航空振興財団, 1970.
- (16) “Section III T.O. 1T-33A-1” . USAF Series T-33A NAVY Model
TV-2 Flight Handbook. USAF, Naval Aeronautics Publication,
1957.
- (17) 比良二郎. 飛行の理論. 廣川書店.
- (18) John, W, R, Taylor. et al., ed. Jane’s All the World’s
Aircraft 1987-88. London, Jane’s Publishing Company Limited,
1987, p. 424. (ISBN 0-7106-0850-0)
- (19) Paul, Jackson. et al., ed. Jane’s All the World’s Aircraft
2003-2004. Surrey, Jane’s Information Group Limited, 2003. p.
663-671, 798. (ISBN 0-7106-2537-5)

- (20) John, W, R, Taylor. et al., ed. Jane's All the World's Aircraft 1979-1980. London, Jane's Publishing Company Limited, 1979, p. 381-383. (ISBN 0-354-00589-8)
- (21) エアワールド別冊. 1993-01, (株) エアワールド. 1993.
- (22) John, W, R, Taylor. et al., ed. Jane's All the World's Aircraft 1986-87. London, Jane's Publishing Company Limited, 1986, p. 939. (ISBN 0-7106-0835-7)
- (23) Paul, Jackson. et al., ed. Jane's All the World's Aircraft 1997-98. Surrey, Jane's Information Group Limited, 1997, p. 293-295, 805. (ISBN 0-7106-1540-X)
- (24) Luat T. Nguyen. et al., Simulator Study of Stall/Post-Stall Characteristics of a Fighter Airplane with Relaxed Longitudinal Static Stability. NASA, 1979, NASA Technical Paper 1538.
- (25) AIRCRAFT HANDLING QUALITIES DATA. NASA, 1972, NASA CR-2144.
- (26) 航空情報, 酣橙社, 11月号, 1986.
- (27) Aircraft Photo File Lock on No.2 General Dynamics F-16 Fighting Falcon. Verlinden Publications, 1984.
- (28) (欠番)
- (29) Paul, Jackson. et al., ed. Jane's All the World's Aircraft 1995-96. Surrey, Jane's Information Group Limited, 1995, p. 759. (ISBN 0-7106-1262-1)
- (30) 平野敏右. “第3章 爆発現象”. ガス爆発予防技術. 海文堂.
- (31) Peter P. Degen. Perforation of Reinforced Concrete Slabs by Rigid Missiles. Journal of the Structural Division, vol.106,

- No. ST07. ASCE, 1980, p. 1623-1642.
- (32) Muto Kiyoshi et al., Experimental Studies on Local Damage of Reinforced Concrete Structures by the Impact of Deformable Missiles and Full-Scale Aircraft Impact Test for Evaluation of Impact Force. Transactions of the 10th International Conference on Structural Mechanics in Reactor Technology, Vol. J, 1989, p. 257-299.
- (33) Jorge D. Riera. A Critical Reappraisal of Nuclear Power Plant Safety against Accidental Aircraft Impact. Nuclear Engineering and Design. vol. 57, 1980, p. 193-206.
- (34) R. P. Kennedy. A Review of Procedures for the Analysis and Design of Concrete Structures to Resist Missile Impact Effects. Nuclear Engineering and Design. vol. 37, 1976, p. 183-203.
- (35) J. D. Stevenson et al., ed. "Sect. 6.2 Impulse and Impact Loads". Structural Analysis and Design of Nuclear Plant Facilities. Editing Board and Task Groups of the Committee on Nuclear Structures and Materials of the Structural Division of American Society of Civil Engineers, 1980, p. 313.
- (36) 再処理事業所 再処理事業変更許可申請書. 日本原燃株式会社, 平成16年10月21日.
- (37) プルトニウム転換技術開発施設の運転実績. 動力炉・核燃料開発事業団, 1991, PNC TN1410 91-042.
- (38) 茅野雅志. MK-III初装荷燃料ペレット製造実績と開発成果. サイクル機構技報. No. 21 別冊, 2003, p. 41-47.
- (39) "Validation of the SCALE Broad Structure 44-Group ENDF/B-V

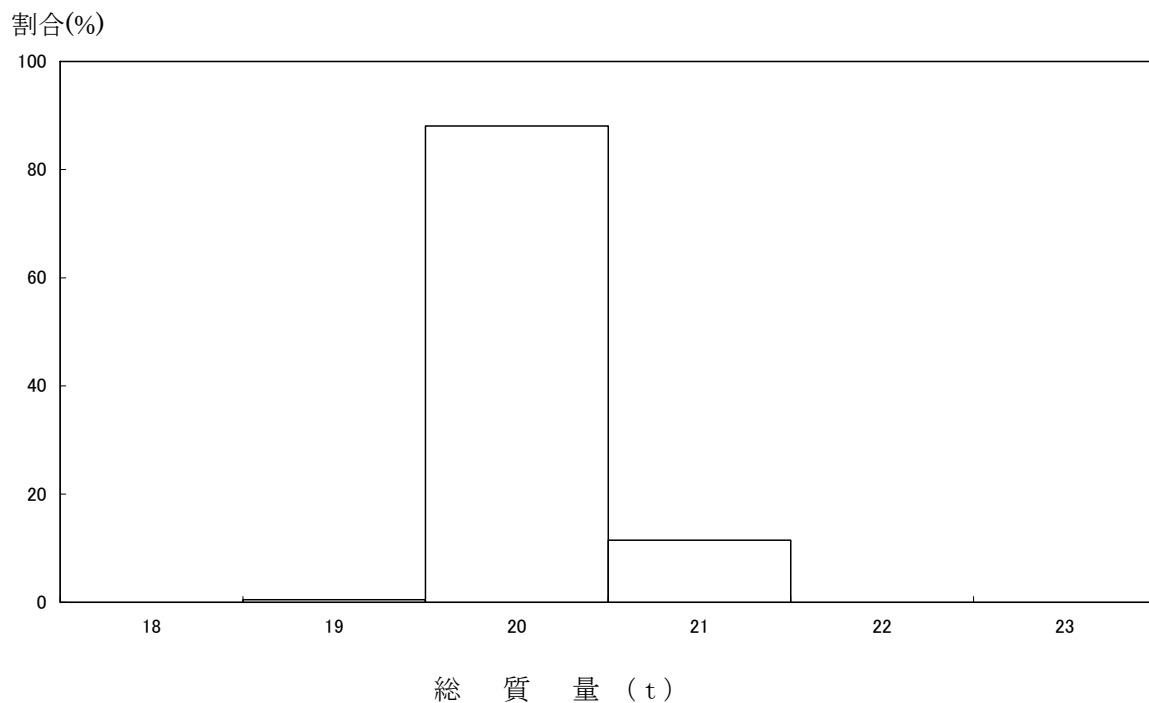
Cross-Section Library for Use in Criticality Safety Analyses” ,
Oak Ridge National Laboratory, 1994, NUREG/CR-6102.

- (40) 改良型沸騰水型原子炉における混合酸化物燃料の全炉心装荷について. 原子力安全委員会了承, 平成 11 年 6 月 28 日.
- (41) 佃由晃ほか. 燃料集合体信頼性実証試験－BWR燃料集合体熱水力試験. 日本原子力学会和文論文誌. Vol. 1, No. 4, 2002, p384-403.
- (42) 加圧水型原子炉に用いられる 17 行 17 列型の燃料集合体について. 原子炉安全専門審査会, 昭和 51 年 2 月 16 日.
- (43) 放射性エアロゾル用高性能エアフィルタ. 日本規格協会, 1995, JIS Z 4812-1995.
- (44) 臨界安全ハンドブック. 科学技術庁原子力安全局核燃料規制課編, 1988.



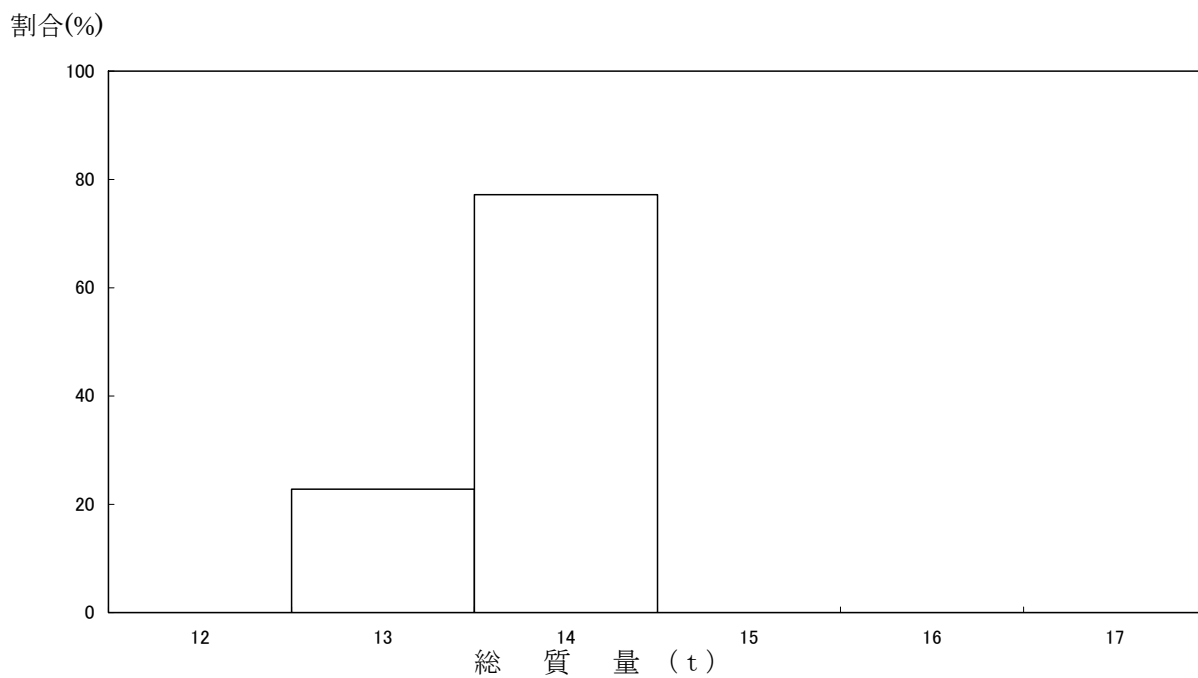
調査期間：平成7年～平成18年
 調査件数：約560件

添5第15図 F-16C/Dの出現頻度



調査期間：平成 9 年～平成 18 年
 調査件数：約 220 件

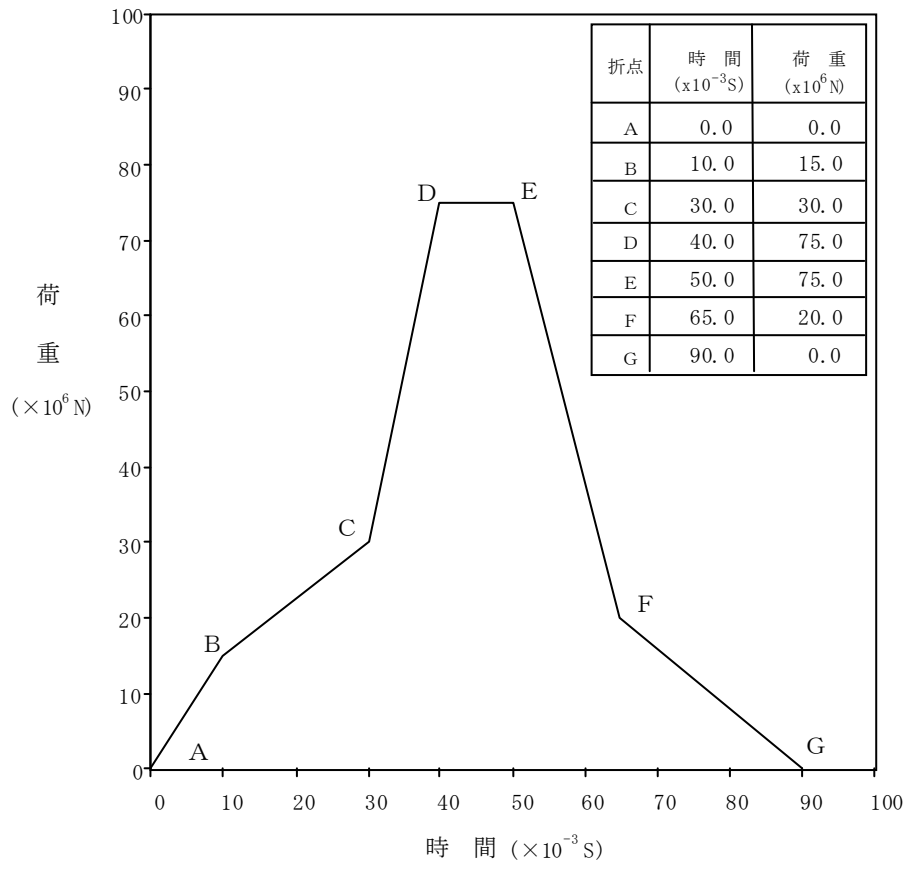
添 5 第 16 図 F-4EJ改の出現頻度



調査期間：平成 13 年～平成 18 年

調査件数：約 60 件

添5第17図 F-2の出現頻度



添 5 第 18 図 衝撃荷重曲線

添5第12表 最良滑空速度の設定に必要な諸元

	F-16C/D	F-4EJ改	F-2
航空機の総質量 (t)	17	22	16
主翼面積 (m ²)	27.87 ⁽¹⁹⁾	49.2 ⁽²⁰⁾	34.84 ⁽²³⁾
揚力係数 (-)	0.45 ⁽¹⁷⁾⁽¹⁸⁾⁽¹⁹⁾⁽²⁴⁾	0.3 ⁽²⁵⁾	0.40 ⁽¹⁷⁾⁽¹⁸⁾⁽²³⁾⁽²⁴⁾
抗力係数 (-)	0.044 ⁽²⁴⁾	0.036 ⁽²⁵⁾	0.034 ⁽¹⁷⁾⁽¹⁸⁾⁽²³⁾⁽²⁴⁾

添5第13表 F-16C/D, F-4EJ改, F-2等の諸元

	防護設計条件 ^(注1)	F-16C/D	F-4EJ改	F-2
航空機の総質量 (t)	20	17	22	16
衝突速度 (m/s)	150	150 ^(注2)	155	136
機体長さ (m)	15	15.03 ⁽¹⁹⁾	18.53 ⁽²⁶⁾	15.52 ⁽²³⁾
胴体部投影面積 (m ²)	2.66	2.66 ⁽²⁷⁾	4.6 ⁽²⁶⁾	2.68 ⁽²¹⁾

注1 F-16C/Dに余裕を考慮したF-16相当の航空機

注2 最良滑空速度147m/sを基に150m/sとした。

添5第14表 F-16C/D, F-4EJ改, F-2等のエンジン諸元

	防護設計条件 ^(注1)	F-16C/D	F-4EJ改	F-2
エンジンの質量 (t)	3.49	1.791 ⁽¹⁹⁾	1.745/基 ^{(22)(注2)}	1.791 ⁽²³⁾
衝突速度 (m/s)	155	150 ^(注3)	155	136
吸気口部直径 (m)	1.403	0.98 ⁽²⁹⁾	0.992 ⁽²²⁾	0.98 ⁽²⁹⁾

注1 F-4EJ改の2基のエンジンと等価な質量, 断面積を有する1基のエンジン

注2 エンジン1基当たりの質量

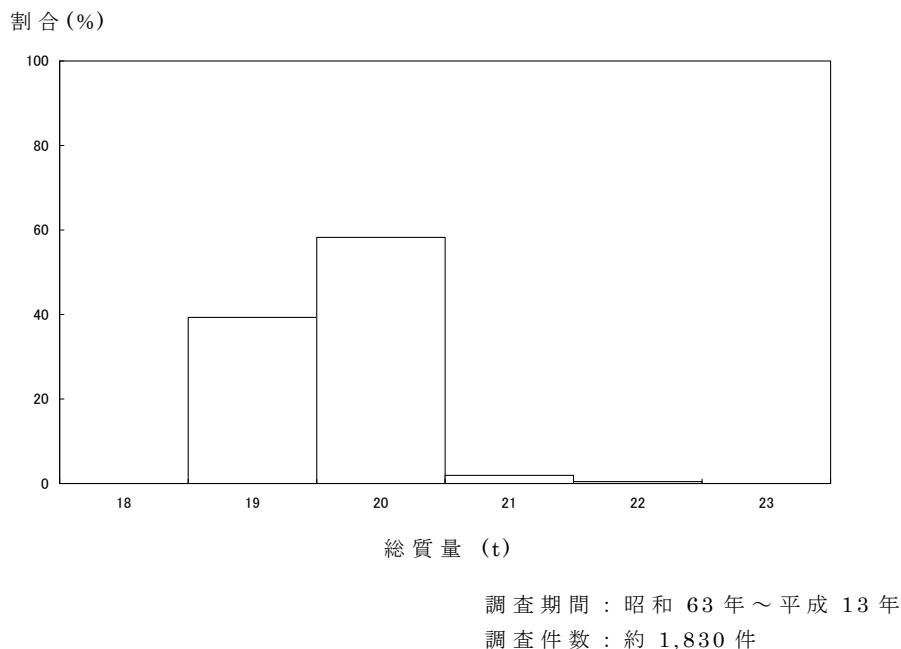
注3 最良滑空速度147m/sを基に150m/sとした。

追加説明書 I

(航空機質量の設定における外部搭載物について)

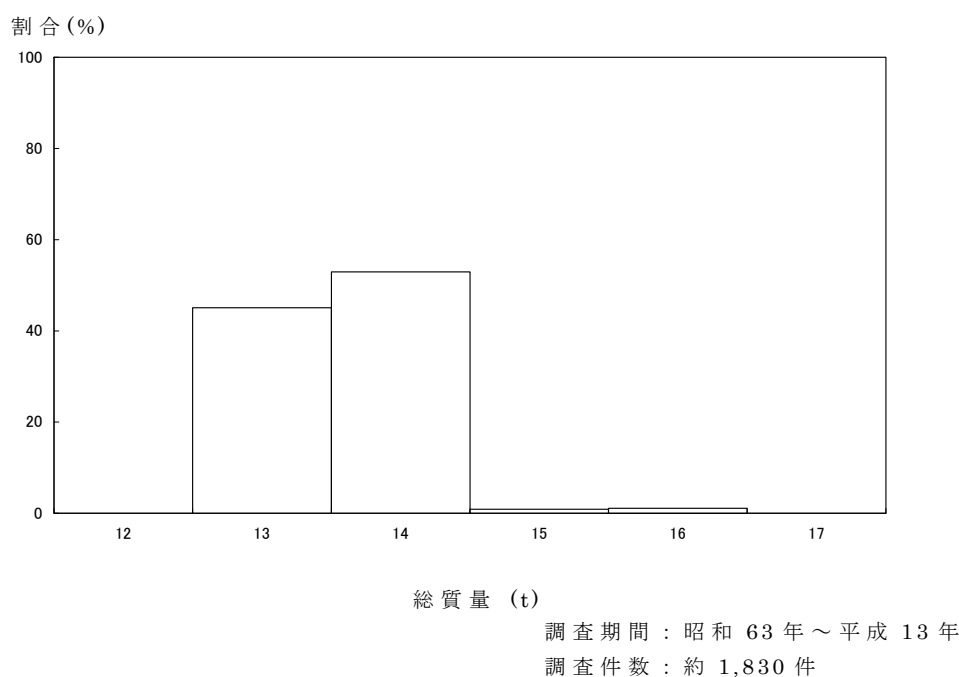
航空機の総質量は、航空機自体の質量と外部搭載物の合算値で示しているが、航空自衛隊のF-4EJ改及びF-2について、この外部搭載物の質量を航空自衛隊のF-1の調査結果を用いて推定した。

これは、F-4EJ改及びF-2が、それぞれF-1の代替機⁽¹⁾、後継機⁽²⁾であることから同様の訓練を行うとの考え等によるものである。第1図及び第2図に示すとおり、ほとんどの場合20t、14t以下であり、F-4EJ改及びF-2の調査結果とほぼ同じである。また、F-4EJ改、F-2の総質量として設定した22t、16tは防衛庁データと比べても安全側に設定されている⁽³⁾⁽⁴⁾。



第1図 F-4EJ改の推定出現頻度

(F-1の外部搭載物調査結果等に基づきF-4EJ改の総質量を推定)



第2図 F-2の推定出現頻度

(F-1の外部搭載物調査結果等に基づきF-2の総質量を推定)

参考文献

- (1) 防衛白書（平成6年版）．防衛庁．平成6年8月
- (2) 防衛白書（平成10年版）．防衛庁．平成10年8月
- (3) 日本原燃株式会社の再処理事業所再処理施設及び廃棄物管理施設における航空機に対する防護設計の再評価の結果について(報告)．科学技術庁，平成8年12月．
- (4) 日本原燃株式会社の再処理事業所再処理施設及び廃棄物管理施設における航空機に対する防護設計の評価条件の確認結果について．科学技術庁，平成12年9月．

追加説明書Ⅱ

(F-4EJ改の衝撃荷重による応答の評価)

建物・構築物の防護設計においては、航空機の総質量20 t、速度150m/sとしたF-16相当の航空機による衝撃荷重（以下、ここでは「防護設計条件」という。）を用いることとした。

ここでは、第1表に示すとおり、F-16相当の航空機とF-4EJ改の諸元を比較すると、航空機の総質量、速度についてはF-4EJ改の方が建物・構築物の健全性への影響が厳しくなる方向であり、機体長さ、胴体部投影面積についてはF-16相当の航空機の方が健全性への影響が厳しくなる方向であるので、F-4EJ改の衝撃荷重による鉄筋コンクリート版の応答と、防護設計条件による鉄筋コンクリート版の応答について比較検討する。

第1表 航空機諸元の比較

諸元	F-16相当の航空機	F-4EJ改
航空機の総質量 (t)	20	22
速度 (m/s)	150	155
機体長さ (m)	15.03	18.53
胴体部投影面積 (m ²)	2.66	4.6

1. 検討条件

(1) F-4EJ改の衝撃荷重の設定

F-4EJ改の衝撃荷重は、防護設計条件と同様に、Rieraが理論的に導いた評価式⁽¹⁾に、実物航空機を用いた実験⁽²⁾から得られた成果を反映した式に基づいて算定する。

なお、衝突面における航空機の破壊強度及び衝突面における航空機

の単位長さ当たりの質量は、文献⁽²⁾を参考に機体の質量、長さ⁽³⁾⁽⁴⁾に合わせて策定し、衝撃荷重曲線は防護設計条件の場合と同様に平滑化する。第1図にF-4EJ改による衝撃荷重曲線を防護設計条件による衝撃荷重曲線と比較して示す。

(2) 衝撃荷重の作用範囲

衝撃荷重の作用範囲は、武藤等の実験⁽²⁾結果に基づき航空機の胴体部投影面積⁽⁴⁾⁽⁵⁾の2倍の面積を有する円とする。防護設計条件の作用範囲は直径2.6mの円、F-4EJ改の衝撃荷重の作用範囲は直径3.4mの円とし、荷重は均一に作用するものとする。

(3) 解析方法

機体全体の衝突による鉄筋コンクリート版の全体的な破壊に関する評価においては、F-4EJ改の衝撃荷重により生じるコンクリート及び鉄筋の歪みを有限要素法を用いた版の応答解析により求め、得られた歪みと防護設計条件による歪みを比較する。解析に使用する計算機コードは、積層シェル要素を用いた「LASHET/D」である。

(4) 解析モデル

防護版の支持条件を考慮し、屋根スラブの標準的な防護版として柱支持正方形版の解析モデルを、外壁又は壁支持屋根スラブの標準的な防護版として2辺支持一方向版の解析モデルをそれぞれ選定する。また、支持条件とともに版の応答特性に影響の大きい版の支持スパンについては、5m、10m、15m、20mの4種類を設定する。防護版の断面は、版厚1.2m（鉄筋比0.94%）の鉄筋コンクリート版とする。

(5) 解析用諸定数

解析に用いる材料の物性値は、材料強度の動的増加率（DIF）を考慮した以下の値とする。

鉄筋コンクリートの単位容積重量	: 24kN/m ³⁽⁶⁾
コンクリートの圧縮強度	: 37.5N/mm ² (D I F = 1.25 ⁽⁷⁾ を考慮)
コンクリートのヤング係数	: 2.63×10 ⁴ N/mm ²⁽⁶⁾ (圧縮強度 37.5N/mm ² に対するヤング係数)
コンクリートのポアソン比	: 0.2 ⁽⁶⁾
鉄筋の材料強度	: 414N/mm ² (D I F = 1.1 ⁽⁸⁾ を考慮)
鉄筋のヤング係数	: 2.05×10 ⁵ N/mm ²⁽⁶⁾

2. 解析結果

F-4EJ改の衝撃荷重により生じるコンクリート及び鉄筋の歪みの最大値を防護設計条件による歪みの最大値と比較して第2図及び第3図に示す。

F-4EJ改の衝撃荷重により生じるコンクリート及び鉄筋の歪みは、防護版の支持条件及び支持スパンによらず、F-4EJ改の方が「機体長さ」が約1.25倍長いことにより衝撃荷重のピークが小さくなること、及び「胴体部投影面積」が大きいことにより衝撃荷重の作用範囲が約1.7倍となり単位面積当たりの衝撃荷重が小さくなることから、すべて防護設計条件による歪みを下回った。この傾向は衝撃荷重の特性そのものによるものであり、コンクリート版の版厚、種類によって変わるものではない。

3. まとめ

F-4EJ改の衝撃荷重による鉄筋コンクリート版の応答と、防護設計

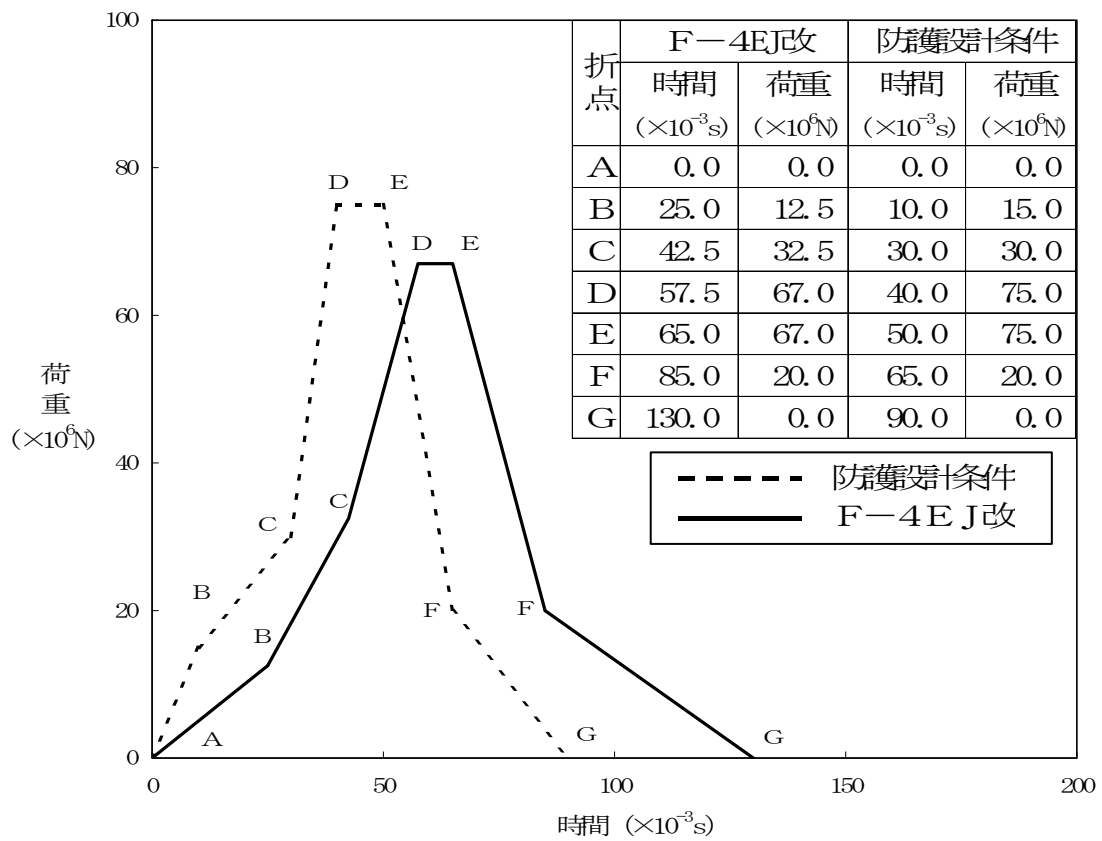
条件による鉄筋コンクリート版の応答について比較検討した結果、F-4 E J改の衝撃荷重により生じるコンクリート及び鉄筋の歪みは、防護設計条件による歪みを上回るものではない。このことから、建物・構築物の防護設計における鉄筋コンクリート版の全体的な破壊に対しては、防護設計条件を用いて設計することとした。

参考文献

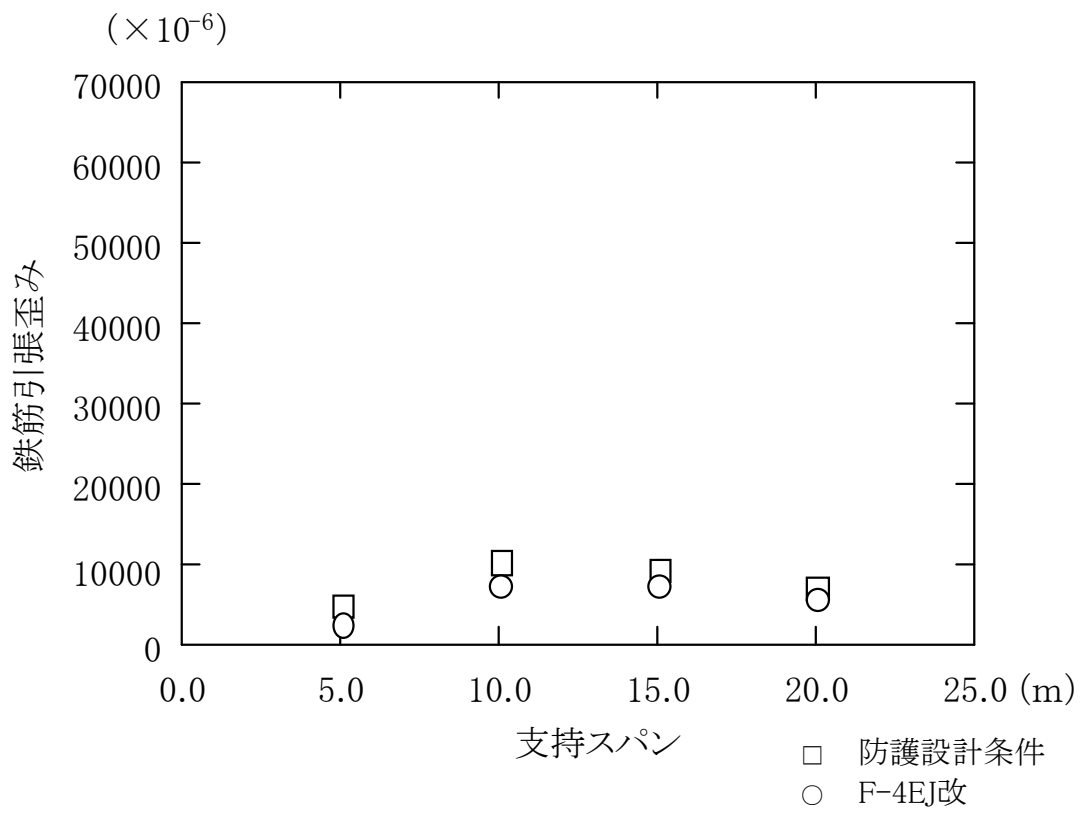
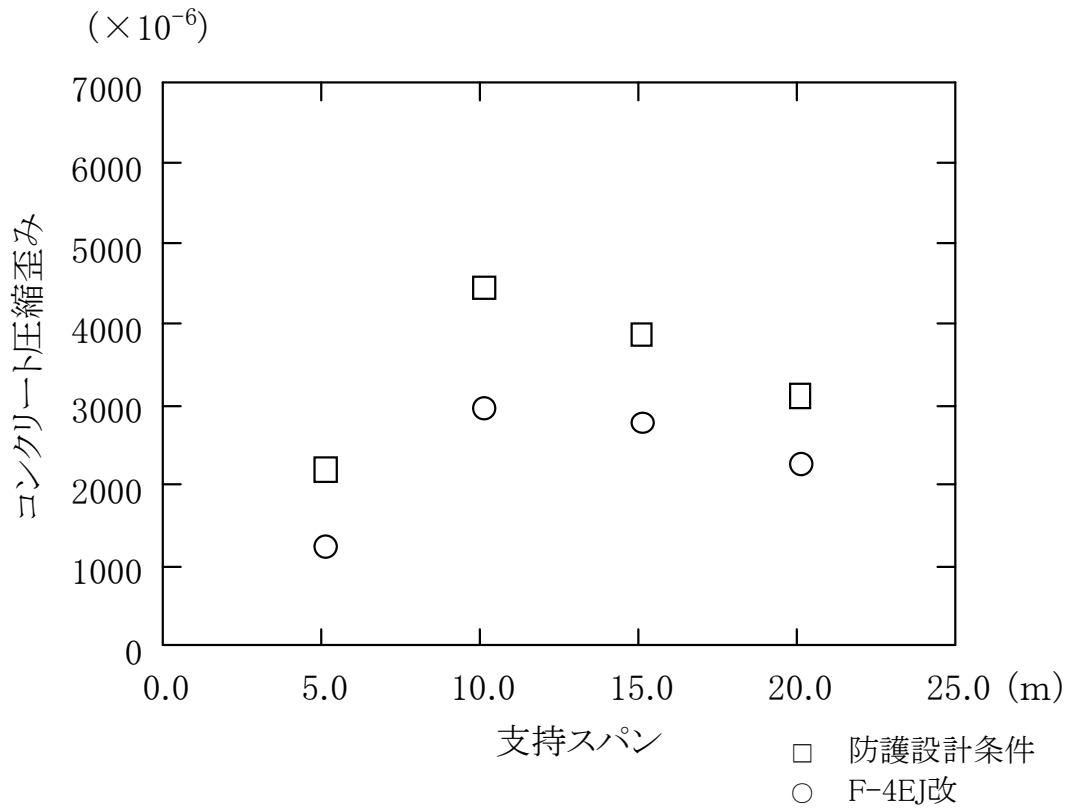
- (1) Jorge D. Riera. A Critical Reappraisal of Nuclear Power Plant Safety against Accidental Aircraft Impact. Nuclear Engineering and Design. Vol. 57, 1980, p. 193-206
- (2) Muto Kiyoshi et al., Experimental Studies on Local Damage of Reinforced Concrete Structures by the Impact of Deformable Missiles and Full-Scale Aircraft Impact Test for Evaluation of Impact Force. Transactions of the 10th International Conference on Structural Mechanics in Reactor Technology, Vol. J, 1989, p. 257-299
- (3) John, W, R, Taylor. et al., ed. Jane's All the World's Aircraft 1979-1980. London, Jane's Publishing Company Limited, 1979. (ISBN 0-354-00589-8)
- (4) 航空情報, 酣橙社, 11月号, 1986.
- (5) Aircraft Photo File Lock on No.2 General Dynamics F-16 Fighting Falcon. Verlinden Publications, 1984.
- (6) 鉄筋コンクリート構造計算規準・同解説. 日本建築学会, 1999. (ISBN 4-8189-0520-8)
- (7) J. D. Stevenson et al., ed. "Sect. 6.2 Impulse and Impact

Loads” . Structural Analysis and Design of Nuclear Plant Facilities. Editing Board and Task Groups of the Committee on Nuclear Structures and Materials of the Structural Division of American Society of Civil Engineers, 1980, p.317.

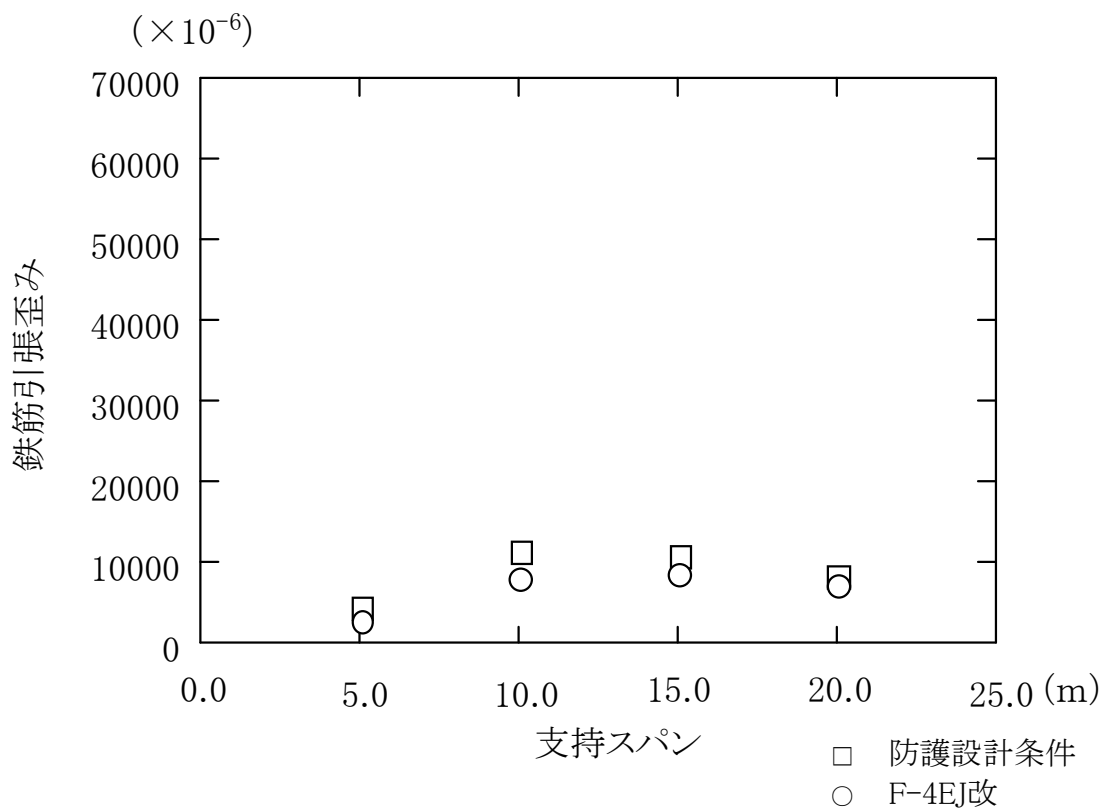
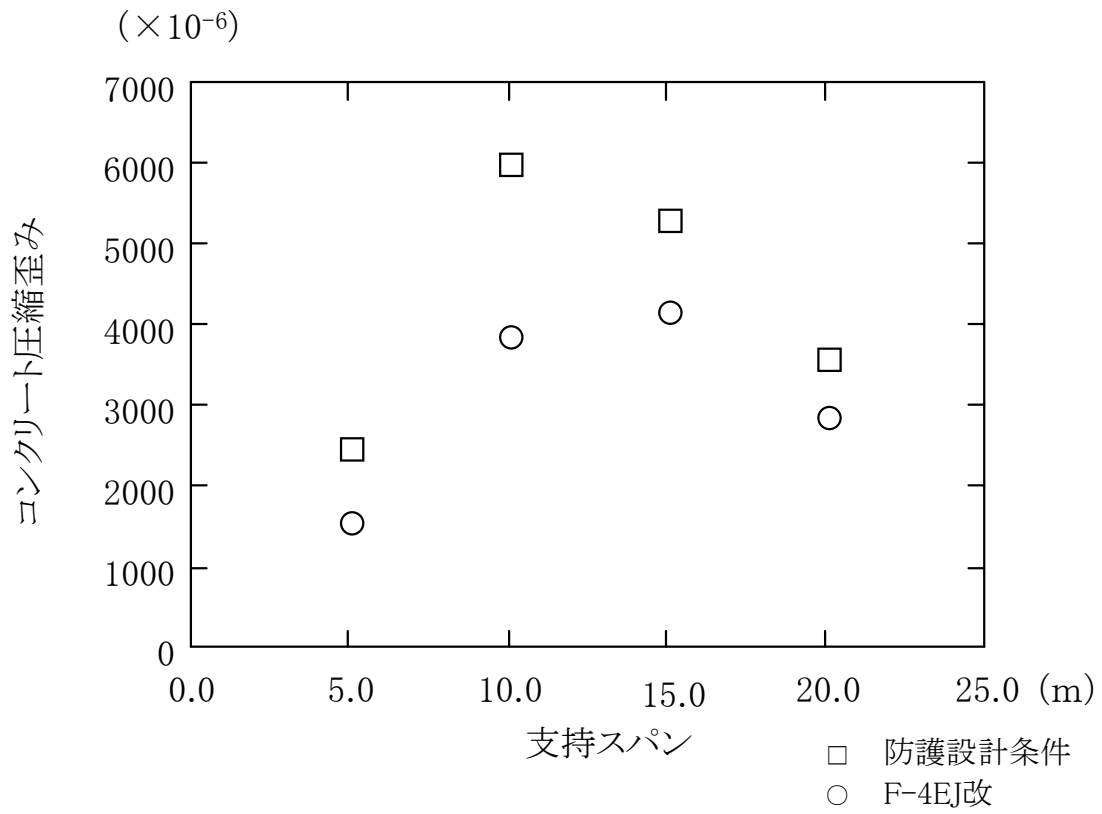
- (8) 首藤誠志, 松本憲幸, 高橋芳彦, 大野友則. 高速载荷を受ける鋼材の動的応力～ひずみ関係モデル. 土木学会第45回年次学術講演会梗概集, 平成2年9月.



第1図 衝撃荷重曲線の比較



第2図 柱支持正方形版の最大応答歪み



第3図 2辺支持一方向版の最大応答歪み

令和元年 12 月 13 日 R 0

補足説明資料 2 - 2

「実用発電用原子炉施設への航空機落下確率の評価基準について」との整合について

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	基準への適合性
<p>1. 目的</p> <p>実用発電用原子炉施設（以下「原子炉施設」という。）への航空機落下に対する考慮については、原子力安全委員会が定めた「発電用軽水型原子炉施設に関する安全設計審査指針（平成2年8月30日）」の「指針3. 外部人為事象に対する設計上の考慮」第1項において、「想定される外部人為事象」の一つとして取り上げられている。</p> <p>本基準は、原子炉の設置許可（変更許可を含む。）申請に係る安全審査において、原子炉施設への航空機の落下を「想定される外部人為事象」として設計上の考慮を必要とするか否かの判断のめやすとする基準値を示すとともに、原子炉施設へ航空機が落下する可能性（発生確率）を評価する標準的な手法を提示することを目的として定めたものである（解説1-1）。</p> <p>本基準は原子炉施設を対象としているが、基本的な考え方及び評価手法は他の原子力施設の安全審査においても参考となり得る。ただし、判断基準となる数値及び評価に使用するパラメータについては、各施設の特徴（例えば、航空機の落下によって影響を受ける施設の範囲など）を勘案し、個別に定める必要がある（解説1-2）。</p> <p>なお、設置許可申請者による航空機落下評価が本基準に示す標準的な手法によらない場合であっても、使用した方法やデータに妥当性が認められる場合には、これを排除するものではない。また、本基準に示す評価手法については、今後の新たな知見と経験の蓄積により、必要に応じ見直しを行うものとする。</p> <p>解説1-1 本基準の位置づけ（第1章）</p> <p>原子力安全委員会の定めた「発電用軽水型原子炉施設に関する安全設計審査指針」の「指針3. 外部人為事象に対する設計上の考慮」第1項では、「安全機能を有する構築</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>物、系統及び機器は、想定される外部人為事象によって、原子炉施設の安全性を損なうことのない設計であること」としており、外部人為事象の1つとして航空機落下を取り上げている。</p> <p>この指針への適合性を確認するためには、原子炉の設置許可（変更許可を含む。）に係る安全審査において、原子炉施設への航空機の落下を「想定される外部人為事象」として設計上考慮する必要があるか否かを判断することが必要となる。</p> <p>そこで、本基準では、原子炉施設への航空機落下の発生確率に関して、判断のめやすとなる基準値を定めるとともに、当該発生確率を評価するための具体的な手法を示す。</p> <p>なお、本基準における「原子炉施設への航空機落下確率」は、「1年あたりに原子炉施設へ航空機が落下する可能性」を指しており、したがって、「回／炉・年」という次元で表現することとしている。</p> <p>解説1-2 他の原子力施設への本基準適用上の注意（第1章）</p> <p>本基準は、実用発電用原子炉施設を対象としているが、航空機落下確率評価を行うに当たっての基本的考え方及び評価手法は、他の原子力施設にも適用可能である。ただし、判断基準となる数値及び使用するパラメータの一部（例えば、標的面積）については、各施設タイプごとにその特徴を踏まえて個別に設定する必要がある。</p> <p>具体的には、再処理施設や核燃料加工施設と原子炉施設とでは、安全上重要な構築物、系統及び機器に関する考え方、取り扱う核燃料物質の形態及び量、その利用・管理の方法等に相違があることから、施設への航空機落下に伴う放射線影響も著しく異なるものと考えられる。したがって、原子炉以外の施設では、こうした点を考慮して、判断基準値を定めることが望ましい。</p> <p>また、原子炉以外の施設では、安全性を確保する観点から保護すべき対象が各部に分</p>	<p>本施設の標的面積の設定に当たっては、防護設計の要否確認の対象として選定した安全上重要な施設を収納する建屋及び安全上重要な施設の安全機能の維持に必要な建物・構築物の面積を合算した面積を標的面積とする。本施設において安全上重要な施設を収納する建屋は燃料加工建屋となる。</p>

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>散配置されている施設もある。したがって、評価手法のパラメータの1つである標的面積については、航空機落下に対して安全上重要な構築物、系統及び機器の設置状況を考慮し、航空機落下に対してクリティカルとなる建屋や設備を特定して設定することが必要となる。</p> <p>なお、本基準は実用発電用原子炉施設の安全設計に対する基準として定めたものであるが、再処理施設等については、立地条件として必要な場合には航空機落下の考慮を要することになっていることから、判断基準値の設定に当たってはこうした相違点を考慮する必要がある。</p> <p>2. 基本方針</p> <p>航空機落下に対する原子炉施設の安全性を審査するに当たっては、指針3第1項の「安全機能を有する構築物、系統及び機器は、想定される外部人為事象によって、原子炉施設の安全性を損なわない設計であること」という要求事項を満足することを確認することが必要となる。この要求を満足するためには、</p> <p>① 原子炉施設への航空機落下を「想定される外部人為事象」として設計上考慮すべきか否かを判断する、</p> <p>その結果、航空機落下が「想定される外部人為事象」とであると判断された場合には、</p> <p>② その発生を仮定し、必要に応じて設備の分離配置設計や防護設計を講じる等により、安全機能を有する構築物、系統及び機器がその機能を維持することを確認する、というプロセスが必要になる。ただし、①を省略し、②を実施することも妨げるものではない。</p> <p>本基準では、航空機落下を上記①の「想定される外部人為事象」として考慮すべきか</p>	<p>基準への適合性</p> <p>2. はじめに</p> <p>原子力規制委員会の定める「加工施設の位置、構造及び設備の基準に関する規則（平成25年12月6日原子力規制委員会規則第十七号）」第九条において、外部からの衝撃による損傷防止として、安全機能を有する施設は、工場等又はその周辺において想定される加工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。）に対して安全機能を損なわないものでなければならないとしており、工場等又はその周辺で想定される人為事象の一つとして、航空機落下を挙げている。</p> <p>三沢対地訓練区域で対地射爆撃訓練飛行中の航空機については、当区域が本施設の南方向約10kmと離れており、また、航空機は原則として原子力関係施設上空を飛行しないよう規制されること等から、航空機が施設に墜落する可能性は極めて小さいが、当区域で多くの訓練飛行が行われているという立地地点固有の社会環境等を配慮し、仮に訓練飛行中の航空機が施設に墜落することを想定しても安全確保上支障がないように設</p>

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>否かについて、原子炉施設へ航空機が落下するという事象の発生確率を用いて判断することとし、その判断基準となる数値を示すとともに、当該確率評価に用いる標準的な手法を示す。</p> <p>なお、原子炉施設への航空機落下は、その発生原因が地震、津波等の自然現象ではなく、航空機を飛行させるという人の行為に係わることから、当該行為を規制する航空法やその他の特徴を勘案しつつ評価を行う（解説2）。</p> <p>解説2 原子炉施設上空における航空規制等の現状（第2章）</p> <p>原子力施設付近上空の飛行については、できる限りこれを避けるよう、国土交通省及び防衛省から運航者に指導等がなされているとともに、航空法第81条ただし書きに規定する最低安全高度*以下の飛行についての許可は行われないうこととなっている。また、航空法第73条の2に基づき、「機長は出発前に航空情報を確認しなければならない」こととなっている。当該航空情報は航空路誌（AIP）に記載されるが、この航空路誌には、原子力施設の場所及びその概要が含まれており、原子力施設付近上空の飛行をできる限り避けるよう周知徹底が図られている。さらに、航空法第75条に基づき、「機長は地上又は水上の人又は物件に対する危険の防止に必要な手段を尽くさなければならない」こととなっている。一方、原子炉施設には灯火が設置され、視認性の向上が図られている。</p> <hr/> <p>*最低安全高度：航空法第81条及び航空法施行規則第174条において、以下のよう定められている。</p> <p>有視界飛行方式により飛行する航空機にあつては、飛行中動力装置のみが停止した場合に地上又は水上の人又は物件に危険を及ぼすことなく着陸できる高度及び次の高度の</p>	<p>計する。</p> <p>上記の防護設計を踏まえ、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、「航空機落下評価ガイド」という。）等に基づき、防護設計の要否について確認するとされているため、航空機落下確率評を行い追加の防護設計の要否を評価した。</p>

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>うち何れか高いものとされている。</p> <p>① 人又は家屋の密集している地域の上空にあつては、当該航空機を中心として水平距離600メートルの範囲内の最も高い障害物の上端から300メートルの高度</p> <p>② 人又は家屋のない地域及び広い水面の上空にあつては、地上又は水上の人又は物件から150メートル以上の距離を保って飛行することのできる高度</p> <p>③ ①及び②に規定する地域以外の地域の上空にあつては、地表面又は水面から150メートル以上の高度</p>	
<p>-----</p> <p>3. 原子炉施設への航空機落下確率に関する判断基準</p> <p>航空機落下を「想定される外部人為事象」として設計上考慮するか否かを判断するための具体的な基準は、以下のとおりとする（解説3-1、3-2）。</p> <p>① 4. に示す標準的な評価方法に基づき、原子炉施設へ航空機が落下する確率を評価し、それら評価結果の総和が10^{-7}（回/炉・年）を超えないこと</p> <p>② ①を満足しない場合には、当該原子炉施設の立地点における状況を現実的に考慮した評価を行い、その妥当性を確認した上で、当該原子炉施設への航空機落下の発生確率の総和が10^{-7}（回/炉・年）を超えないこと</p> <p>なお、上記①を満足しない場合としては、4. の（1）～（3）に関する個別の評価結果のいずれかが10^{-7}（回/炉・年）を超える場合と、それぞれが10^{-7}（回/炉・年）以下であっても総和が10^{-7}（回/炉・年）を超える場合とがある。前者については10^{-7}（回/炉・年）を超える項目を、また、後者については少なくとも1つの項目を対象に、現実的な評価を行うことにより、上記②を満足することが確認できれば上記基準に</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>適合するものと判断することとし、全ての項目について現実的な評価を行う必要はない。</p> <p>解説 3-1 諸外国における航空機落下に関する基準（第3章）</p> <p>原子炉施設への航空機落下については、米国や欧州の主要国において基準が設定されているが、それぞれの国における考え方は異なっている。ここでは、米国、フランス、ドイツ及びイギリスにおける基準の概要をまとめる。</p> <p>(1) 米国（Standard Review Plan; NUREG-0800）</p> <p>米国では、航空機落下を立地基準（10 CFR Part 100）の1つとして設定している。具体的には、以下のような基準を設けている。</p> <p>① 「放射線影響が公衆の被ばく線量に関するガイドラインの判断基準値を超える原子炉施設への航空機落下事故」の発生確率が10^{-7}/炉・年以下となること</p> <p>② 上記①を満足しない場合、あるいは、十分危険な軍事活動が特定された場合には、航空機落下に関する詳細な検討を行うこと（即ち、詳細なハザード評価を行うとともに、航空機落下事故をプラントの設計で考慮すること）を要求している。</p> <p>(2) フランス（Basic Safety Rules No. 1.2. a; SIN No. Z/3253/80）</p> <p>フランスでは、基本安全原則1.2. aにおいて、以下のような基準が設定されている。</p> <p>① 一般小型機、軍用機、商業用航空機を対象とし、航空機のタイプ別に、安全機能（原子炉停止及び残留熱除去、使用済燃料貯蔵、廃棄物処理）に対する落下確率評価を行い、各安全機能ごとにサイト境界で容認できない量の放射性物質が放出される確率が10^{-6}/炉・年以下となること（なお、類似の事故による確率の増分を考慮し、各ハザードごとに各安全機能に対する最大発生確率を約10^{-7}/炉・年と設定している）</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>② 統計解析の結果に基づく、標準プラントの構築物設計に対して考慮すべきリスクは、一般小型機によるものだけとなることから、2つのタイプの小型機（セスナ210：重量1.5トン、リアジェット23：同5.7トン）による衝突を考慮すること</p> <p>ただし、上記①の確率は、「原子炉施設に航空機が衝突して、安全機能が喪失し、さらに、容認できない放射性物質の放出が起こる」という事象の発生確率であり、実際には、特に、軍用機に対しては、原子炉施設への航空機の衝突確率が10⁻⁷/炉・年を超えないよう立地選定を行っている。</p> <p>(3) ドイツ (Beschreibung der Gegenwaertigen Praxis zu den Sicherheitskriterien fuer Kernkraftwerke: Institut fuer Reactorsicherheit, RSK Safety Codes and Guides 19.1)</p> <p>ドイツでは、原子力発電所の立地に対して、以下のような基準が設定されている。</p> <p>① 原子力発電所は、30 トン以上の航空機が離着陸することのできる飛行場（空港）から少なくとも10km離れたところに立地しなければならない。</p> <p>② 航空機航行地図上の「controlled」区域あるいは「terminal」区域内での立地は避けなければならない。</p> <p>③ “ER-R”（制限）、“ER-D”（危険）、“ER-P”（禁止）というマークの付いた区域上空は、軍用機に対する防護帯であり、当該区域内での立地は避けなければならない。</p> <p>さらに、連邦政府による立地基準では、上記の制限条件を考慮して、サイトを3つのカテゴリ（カテゴリⅠは理想的なサイト、カテゴリⅡは新規立地に対して防護対策が要求されるサイト、カテゴリⅢは許認可を受けるのが極めて困難なサイト）に分け、各カテゴリに対する立地要件を定めている。</p> <p>一方、安全基準では、RF-4ファントムの原子炉建家への衝突を想定して防護設計を図</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>るよう要求している。</p> <p>(4) イギリス (Safety Assessment Principles for Nuclear Plants)</p> <p>イギリスでは、原子力発電所の安全評価原則において、以下のような要求がなされている。</p> <p>① 大規模放出を伴う可能性のある事故の全発生頻度は、以下の値を下回るものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本安全限度：10^{-5}／年 ・基本安全目標：10^{-7}／年 <p>② 全てのハザードに対し、ある事象の発生頻度が1000万年に1回を下回ることが実証できない場合には設計基準解析の原則及びPSAの原則が満足されていることを示すものとし、また、ハザード源が十分離れている場合にはプラントへの影響を及ぼさないことを示すこととする。</p> <p>また、原子力発電所の設計安全基準において、以下の要求がある。</p> <p>① 環境中への制御できない大規模な放射能の放出をもたらすような単一の事故の発生確率は10^{-7}／炉・年未満でなければならない。</p> <p>② 制御できない放出をもたらす全事故の発生確率は10^{-6}／炉・年未満でなければならない。</p> <p>一方、PWRの設計ガイドラインでは、以下のような要求を課しているが、実際には、防護設計が適用された原子炉施設はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原子力発電所が最も近くの飛行場あるいは軍用低空飛行区域から少なくとも10kmの位置に立地していること ・ 原子力発電所が最も近くの飛行場あるいは軍用低空飛行区域から10kmよりも近い位置に立地している場合には、物理的防護、分離あるいは適切な手段により航空 	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>機落下に耐えるプラント設計の必要性を考慮すること</p> <p>解説 3-2 諸外国の航空機落下に関する判断基準に対する本基準の保守性（第3章）</p> <p>解説 3-1 で示した諸外国における航空機落下事故の基準では、「原子炉施設への航空機の落下により放射性物質の大規模放出をもたらす事象の発生確率が10^{-7}（回／炉・年）より小さければ、航空機落下に対する設計上の考慮を必要としない」とされているのに対し、本基準においては、原子炉施設への航空機落下の発生確率を「想定される外部人為事象」として設計上考慮するか否かを判断するための判断基準値として10^{-7}（回／炉・年）を設定している。</p> <p>4. 原子炉施設への航空機落下確率の評価手法</p> <p>本基準で評価対象とする航空機は、固定翼機（ジェット旅客機等）と回転翼機（ヘリコプター）とする（解説 4-1）。</p> <p>これらを対象に、原子炉施設への航空機落下についてその発生確率を評価するに当たっては、以下に示すような原子炉施設の周辺環境を考慮する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> 原子炉施設周辺における計器飛行方式で飛行する民間航空機の飛行場の有無 原子炉施設上空における航空路の有無 原子炉施設周辺における自衛隊機又は在日米軍機（以下、「米軍機」という。）の基地の有無 原子炉施設及びその周辺上空における自衛隊機又は米軍機の訓練・試験空域（以下、「訓練空域」という。）の有無 原子炉施設上空における自衛隊機又は米軍機の基地－訓練空域間往復経路の有無 	<p>基準への適合性</p> <p>4. 加工施設への航空機落下確率の評価手法</p> <p>本施設における航空機落下確率評価の対象となる航空機落下事故の種類については、航空機落下評価ガイドに示されている落下事故分類のうち、以下のとおり選定した。</p>

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>こうした周辺環境及びこれまでの事故実績を踏まえ、以下のように航空機の落下事故を分類して、原子炉施設への航空機落下の発生確率評価を行うものとする。</p> <p>1) 計器飛行方式民間航空機の落下事故</p> <p>①飛行場での離着陸時における落下事故</p> <p>②航空路を巡航中の落下事故</p> <p>2) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故</p> <p>3) 自衛隊機又は米軍機の落下事故</p> <p>①訓練空域内を訓練中及び訓練空域周辺を飛行中の落下事故</p> <p>②基地－訓練空域間を往復時の落下事故</p> <p>ただし、離着陸時において基地外に落下した事故は②に含むものとするが、自衛隊機又は米軍機の基地内での事故は、当該航空機が原子炉施設に到達する可能性はないと考えられるため対象外とする。</p>	<p>1) 計器飛行方式民間航空機の落下事故</p> <p>①飛行場での離着陸時における落下事故</p> <p>本施設周辺に立地する三沢空港の滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇型区域から外れることから、航空機落下確率評価は不要とした。</p> <p>②航空路を巡航中の落下事故</p> <p>本施設上空に航空法第37条に基づく航空路の指定に関する告示により指定されている航空路は存在しないが、航空路誌(AIP)に掲載された直行経路MISAWA(MIS)－CHITOSE(ZYT)が存在することから、当該直行経路を計器飛行方式民間航空機が飛行することを想定し、航空機落下確率評価を行う。</p> <p>2) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故</p> <p>本施設上空の三沢特別管制区は、航空法第94条の2により有視界飛行方式民間航空機の飛行が制限されていることから、航空機落下確率評価は不要とした。</p> <p>3) 自衛隊機又は米軍機の落下事故</p> <p>①訓練空域内を訓練中及び訓練空域周辺を飛行中の落下事故</p> <p>本施設の南方向約10kmに三沢対地訓練区域があり、自衛隊機及び米軍機が訓練を行っていることから、航空機落下確率評価を行う。</p> <p>②基地－訓練空域間を往復時の落下事故</p> <p>本施設は、基地－訓練空域間の往復の想定飛行範囲内に位置しないことから、航空機落下確率評価は不要とした。</p>

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>以下では、上記分類ごとに標準的な評価手法を示す。当該評価手法は、国内において現実に存在する航空機の飛行状況や事故事例等の実績データを使用することを前提としたものである。したがって、評価を行うに当たっては、上記分類に含まれていない航空機の飛行状況や事故の発生を含めて、最新のデータを適切に考慮した評価を行う必要がある。</p> <p>(1) 計器飛行方式民間航空機の落下事故</p> <p>1) 飛行場での離着陸時における落下事故</p> <p>原子炉施設周辺の飛行場における離着陸時の航空機が原子炉施設へ落下する確率の評価は、以下の2段階に分けて行うものとする。</p> <p>① 原子炉施設と飛行場との位置関係を確認し、以下の条件のいずれかを満たした場合には、離着陸時の航空機落下の発生確率評価を行う必要はないものとする。</p> <p>i) 飛行場からの最大離着陸地点（航空路誌（A I P）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</p> <p>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$\pm 60^\circ$の扇型区域（図2）から外れる場合</p> <p>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)）。</p> <p>（評価方法）</p> <p>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>	<p>航空機落下確率評価においては、最新のデータとして計器飛行方式民間航空機の落下事故については、平成11年1月から平成30年12月、自衛隊機又は米軍機の落下事故については、平成11年4月から平成31年3月までの期間における20年間の事故を対象とした。</p> <p>(1) 計器飛行方式民間航空機の落下事故</p> <p>1) 飛行場での離着陸時における落下事故 評価対象外。</p>

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p> $P_{d,a} = f_{d,a} \cdot N_{d,a} \cdot A \cdot \Phi_{d,a}(r, \theta)$ </p> <p> $P_{d,a}$: 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) (km²) $\Phi_{d,a}(r, \theta)$: 離着陸時の事故における落下地点確率分布関数 (1/km²) $f_{d,a} = D_{d,a} / E_{d,a}$: 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) </p> <p> 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。 </p> <p> 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 θ 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、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。 </p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>(一様分布)</p> $\Phi(r_0, \theta) = \frac{1}{A_{d,a}} \quad (\text{ノ/km}^2)$ $A_{d,a} = \frac{2}{3} \pi r_0^2 \quad (\text{km}^2)$ <p>(正規分布)</p> $\Phi(r_p, \theta) = \frac{1}{A_{d,a}} f(x) \quad (\text{ノ/km}^2)$ $A_{d,a} = \frac{2}{3} \pi r_p^2 \quad (\text{km}^2)$ $f(x) = \frac{A}{\sqrt{2\pi}\sigma} \exp\left(-\frac{x^2}{2\sigma^2}\right) \cong 2.1 \times \exp\left(-\frac{30.42x^2}{\pi^2 r_p^2}\right)$ $A = \int_{-\infty}^{+\infty} f(x) dx = \int_{-\pi/3}^{\pi/3} P \, d\alpha = \frac{2}{3} \pi r_p$ $\sigma = \frac{\pi r_p}{3 \times 2.6} \quad \left(\int_{-\pi/3}^{\pi/3} f(x) dx = 0.99, \text{ 即ち、信頼度区間 } 99\% \text{ のとき} \right)$ <p>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)</p> <p>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。</p> <p>2) 航空路を巡航中の落下事故</p> <p>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)経路等(以下、これらを総称し</p>	<p>基準への適合性</p> <p>2) 航空路を巡航中の落下事故</p> <p>航空機落下評価ガイドに示された評価式を用いて、航空機落下確率評価を行った。</p> <p>なお、平成11年1月から平成30年12月までの期間において、航空路を巡航中の落下事故は発生していないが、「0.5回」として評価を行った。</p>

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>て、単に「航空路」という。)が、原子炉施設の上空に存在する場合については、航空路を巡航する航空機が原子炉施設へ落下する確率を評価する。</p> <p>(評価方法)</p> <p>原子炉施設の上空に航空路が設定されている場合、以下の式を用いて、巡航中の航空機の原子炉施設への落下確率を評価する。</p> $P_c = \frac{f_c \cdot N_c \cdot A}{W}$ <p>P_c : 対象施設への巡航中の航空機落下確率 (回/年) N_c : 評価対象とする航空路等の年間飛行回数 (飛行回/年) A : 原子炉施設の標的面積 (km²) W : 航空路幅 (km) $f_c = G_c / H_c$: 単位飛行距離当たりの巡航中の落下事故率 (回/(飛行回・km)) G_c : 巡航中事故件数 (回) H_c : 延べ飛行距離 (飛行回・km)</p> <p>ここで対象とする航空機、事故の種類、「巡航中」の定義、事故件数 (G_c) 及び運航実績 (延べ飛行距離 H_c) の集計期間、航空路幅 (W) 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。</p> <p>なお、上記 1) と同様、評価対象となる航空路が複数存在する場合、各々の航空路に対する評価を行い落下確率の総和をとるものとする。</p> <p>(2) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故 有視界飛行方式により飛行する民間の航空機のほとんどが不定期便であり、これら</p>	<p>評価の結果、航空機落下確率は「5.4×10^{-11} (回/年)」となる。</p> <p>(2) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故 評価対象外。</p>

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>については特定の飛行ルートが存在せず、また、飛行の頻度も一定でないことから、これらの航空機が陸上に落下する確率を全国平均値として用い、原子炉施設への落下確率を評価するものとする。なお、有視界飛行方式により飛行する航空機の事故のほとんどは軽飛行機等の小型機であるが、当該評価においては、これら小型機では、機体重量、飛行速度、落下時の衝撃力（荷重）、衝突時の衝突面積が大型機に比べて小さいこと、一般に格納容器や原子炉建屋が堅固な構築物であること等から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大型機の落下に比べて著しく小さくなることを考慮する。</p> <p>具体的な評価手法を以下に示す。ただし、原子炉施設周辺において有視界飛行中の航空機が落下した実績がある場合や、訓練飛行の回数が明らかに他の地域より著しく多いと考えられる訓練空域が原子炉施設周辺に存在する場合は、こうした実際の状況を考慮して、原子炉施設への航空機落下の確率を評価する。</p> <p>（評価方法）</p> <p>以下の式に基づき、有視界飛行方式により飛行する民間航空機が原子炉施設に落下する確率を評価する（解説4-2(2)）。なお、対象航空機としては、不定期便の大型固定翼機、軽飛行機等の小型固定翼機及び回転翼機とし、それぞれの事故事例を集計して落下確率の評価を行う。</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
$P_v = \frac{f_v}{S_v} (A \cdot \alpha)$ <p> P_v : 対象施設への航空機落下確率 (回/年) f_v : 単位年当たりの落下事故率 (回/年) S_v : 全国土面積 (km²) = 37万 km² A : 原子炉施設の標的面積 (km²) α : 対象航空機の種類による係数 </p> <p>ここで対象とする事故の種類と集計期間、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についての説明と典型例を解説4-4に示す。</p> <p>(3) 自衛隊機又は米軍機の落下事故</p> <p>自衛隊機又は米軍機の落下確率評価は、以下の手法を用いて個別に行うものとする。</p> <p>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</p> <p>訓練空域内で訓練中及び訓練空域外を飛行中(基地と訓練空域との間の往復中を除く。)の自衛隊機又は米軍機については、以下の手法を用いて、これらの自衛隊機又は米軍機が原子炉施設に落下する確率を評価する。訓練空域内での訓練中の落下事故の評価においては、原則として原子炉施設及びその周辺上空の訓練空域からの自衛隊機又は米軍機の落下を原子炉施設の立地点ごとに評価する必要があるが、現時点ではこのような飛行形態で原子炉施設周辺に自衛隊機あるいは米軍機が落下した事例がないことに鑑み、自衛隊機又は米軍機が陸上に落下する確率の全国平均値を用いるものとする(解説4-2(3))。ただし、今後、原子炉施設の上空あるいはその周辺の訓練空域で訓練中の自衛隊機又は米軍機が落下した場合や、原子炉施設周辺に存在す</p>	<p>(3) 自衛隊機又は米軍機の落下事故</p> <p>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</p> <p>本施設上空には訓練空域が存在しないため、訓練空域外を飛行中の落下事故を対象とし、航空機落下確率評価を行った。</p>

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>る訓練空域での訓練飛行の回数が明らかに他の地域より著しく多くなると判断される場合は、こうした実際の状況を考慮して原子炉施設への航空機落下の確率を評価する。なお、以下の評価で対象とする航空機の種類や入力パラメータ（事故率、訓練空域の面積及び原子炉施設の標的面積）については、解説4-5にその定義や典型例を示す。</p> <p>(評価方法)</p> <p>①原子炉施設上空に訓練空域が存在する場合</p> <p>原子炉施設上空に訓練空域が存在する場合、以下の式により原子炉施設上空に設定された訓練空域内を飛行中の自衛隊機又は米軍機が、原子炉施設に落下する確率を評価する。</p> $P_{si} = \left(\frac{f_{si}}{S_i}\right) \cdot A$ <p>P_{si} : 訓練空域内での対象施設への航空機落下確率 (回/年) f_{si} : 単位年当たりの訓練空域内落下事故率 (回/年) S_i : 全国の陸上の訓練空域の面積 (km²) A : 原子炉施設の標的面積 (km²)</p> <p>②原子炉施設上空に訓練空域が存在しない場合</p> <p>原子炉施設上空に訓練空域が存在しない場合、以下の式により、訓練空域外を飛行中の自衛隊機又は米軍機が、原子炉施設へ落下する確率を評価する。</p>	<p>①原子炉施設上空に訓練空域が存在する場合</p> <p>評価対象外。</p> <p>②原子炉施設上空に訓練空域が存在しない場合</p> <p>航空機落下評価ガイドに示された評価式を用いて、航空機落下確率評価を行った。評価の結果、航空機落下確率は「2.1×10^{-8} (回/年)」となる。</p>

「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」との整合について

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	基準への適合性
$P_{so} = \left(\frac{f_{so}}{S_o} \right) \cdot A$ <p> 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) 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 (km²) A : 原子炉施設の標的面積 (km²) </p> <p>2) 基地－訓練空域間往復時の落下事故</p> <p>基地と訓練空域との往復範囲に原子炉施設が存在する場合には、基地、訓練空域及び原子炉施設の位置関係並びに基地と訓練空域との間の飛行頻度及び飛行経路を考慮して原子炉施設への航空機落下の確率を評価する。なお、基地と訓練空域間</p>	<p>基準への適合性</p> <p>2) 基地－訓練空域間往復時の落下事故 評価対象外。</p> <p>(4) 加工施設への航空機落下確率</p>

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>には、回廊又は移動経路が設定されているほか、往復時の飛行範囲として想定される区域（以下、「想定飛行範囲」という。）があり（解説4-6）、このいずれかのルートに従って自衛隊機又は米軍機が往復することが考えられる。それぞれのルートに対する具体的な評価手法を以下に示す。</p> <p>（評価方法）</p> <p>①回廊中に原子炉施設が存在する場合</p> <p>回廊中に原子炉施設が存在する場合は、以下の式に基づき原子炉施設への航空機落下確率の評価を行う。</p> $P_{co} = \left(\frac{f_{co}}{S_{co}} \right) \cdot A$ <p>P_{co}：対象施設への航空機落下確率（回／年） f_{co}：回廊中の落下事故率（回／年） S_{co}：回廊の面積（km²） A：原子炉施設の標的面積（km²）</p> <p>②移動経路近傍に原子炉施設が存在する場合</p> <p>基地と訓練空域との間に移動経路が設定されており、その近傍に原子炉施設が存在する場合、以下の式に基づき原子炉施設への航空機落下確率の評価を行う。</p>	<p>計器飛行方式民間航空機及び自衛隊機又は米軍機の本施設への航空機落下確率の総和は、「2.1×10^{-8}（回／年）」となり、防護設計の判断基準である 10^{-7}（回／年）を超えないことから追加の防護設計は必要ない。</p>

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p> $P_{tr} = f_{tr} \cdot N_{tr} \cdot A \cdot F(x)_{tr}$ </p> <p> P_{tr} : 対象施設への航空機落下確率 (回/年) f_{tr} : 当該移動経路を巡航中の落下事故率 (回/(飛行回・km)) N_{tr} : 当該移動経路の年間飛行数 (飛行回/年) A : 原子炉施設の標的面積 (km²) $F(x)_{tr}$: 事故点分布関数 (km⁻¹) = $\frac{0.625}{2} \exp(-0.625 x)$ </p> <p> (Solomon の式 : Analysis of Ground Hazards Due to Aircrafts and Missiles By Kenneth Alvin Solomon, Ph.D. (March/April 1976)) x : 移動経路から発電所までの距離 0.625 : 過去の事故事例から軍用機の事故に対する係数として Solomon が提唱した値 (km⁻¹) </p> <p> ③想定飛行範囲内に原子炉施設が存在する場合 基地と訓練空域との間の想定飛行範囲内に原子炉施設が存在する場合、以下の式に基づき原子炉施設への航空機落下確率の評価を行う。 </p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
$P_{se} = \left(\frac{f_{se}}{S_{se}} \right) \cdot A$ <p> P_{se} : 対象施設への航空機落下確率 (回/年) f_{se} : 基地と訓練空域間を往復中の落下事故率 (回/年) S_{se} : 想定飛行範囲の面積 (km²) A : 原子炉施設の標的面積 (km²) </p> <p>解説 4-1 評価対象航空機 (第 4 章)</p> <p>本基準では、原則として、固定翼機と回転翼機を評価対象としているが、評価にあたっては、それぞれの特徴や現時点での運航状況、過去の事故実績等を考慮し、以下の観点で評価上の取扱を整理する必要がある。表 1 に、その具体例を航空機の種類とともに示す。</p> <p>(1) 固定翼機、回転翼機とも、最大離陸重量が5,700kgを超える「大型機」とそれ以下の「小型機」とに分類する。</p> <p>(2) 現在の航空機の運航状況を踏まえて、定期航空運送事業者所有の商業用航空機及び個人所有の一般航空機（これらを総称して「民間航空機」という。）、自衛隊所有の航空機（「自衛隊機」という。）及び在日米軍所有の航空機（「米軍機」という。）に分類する。</p> <p>(3) 「民間航空機」は、その飛行形態に応じて、「計器飛行方式」と「有視界飛行方式」とに分け、さらに、運航状況を踏まえて「定期便」と「不定期便」に分類する。表 1 に示すように、民間航空機については、旅客機など大型固定翼機で計器飛行方式の定期便、パトロール機など大型固定翼機で有視界飛行方式の不定期便並びに小型固定翼機及び回転翼機で有視界飛行方式の不定期便は評価対象とするが、小型固定翼機</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>及び回転翼機の定期便については、定期航空運送事業者の登録機数の割合から運航頻度が大型固定翼機の定期便の数%であると判断できることから評価対象外とする。また、計器飛行方式で飛行する大型固定翼機の不定期便は、定期便と比べて運航回数が極めて少ないことから評価対象外とする。なお、小型固定翼機及び回転翼機的不定期便では、リクエストベースで計器飛行方式による飛行が可能となっているが、原則として有視界飛行方式による飛行形態をとっていることから、有視界飛行方式民間航空機の落下事故に含めて評価するものとする。</p> <p>一方、「自衛隊機」と「米軍機」については、現時点での運航状況や過去の事故実績を踏まえて、大型固定翼機、小型固定翼機、大型回転翼機及び小型回転翼機の4種類とも評価対象とする。</p> <p>解説 4-2 評価手法の保守性 (第4章)</p> <p>(1) 計器飛行方式民間航空機の飛行場での離着陸時における落下事故</p> <p>原子力施設付近の上空の飛行はできる限り避けるよう指導等がなされているため、離着陸時においても原子力施設付近における飛行は極めて少なくなるものと考えられるが、当該原子炉施設に係る離着陸時の落下確率として、この指導等による効果を考慮せずに、国内の飛行場における離着陸時の事故率及び当該飛行場の離着陸回数から求めることとしている。</p> <p>さらに、評価に用いる落下地点の確率分布は、評価対象区域の扇型内一様分布及び周方向に正規分布を仮定し、いずれか厳しい方を用いている。</p> <p>(2) 有視界飛行方式で飛行する民間航空機の落下事故</p> <p>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評価式は、有視界飛</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>行が全国的に均一して行われているものと仮定し全国平均値を求めることとしている。しかしながら、一般に、こうした有視界飛行については、原子力施設付近の上空をできるだけ飛行しないよう指導されていること、原子力関係施設の上空については、航空法第81条に基づく最低安全高度以下の高度での飛行に係る国土交通大臣の許可が与えられないこととなっていること、及び民間航空機の訓練空域が原子炉施設の上空に存在する場合には自衛隊の訓練空域と同様な飛行規制が取られていることから、有視界飛行中の民間航空機が原子炉施設に落下する可能性は他の地域に比べて十分低いと考えられる。さらに、原子炉施設設置者は、原子炉施設上空からの視認性を向上させるために、自主的に灯火を設置している。したがって、こうした実態を考慮すると、有視界飛行中の民間航空機の落下確率について、全国平均値を評価に用いることには十分な保守性があると言える。</p> <p>(3) 自衛隊機又は米軍機の落下事故</p> <p>訓練空域内で訓練中及び訓練空域外を飛行中の自衛隊機又は米軍機の落下確率評価式は、いずれも、訓練空域が全国的に均一して分布していると仮定し全国平均値で評価を行うというものである。しかし、自衛隊機の訓練空域が原子炉施設の上空に存在する場合には飛行規制が取られていること（当該空域における訓練飛行中は通常の飛行時に比べ機器の操作頻度が多いことに鑑み、従来から国土交通省により原子炉施設から半径2海里以内、高度2,000ft以下（半径約3.6km以内、高度約600m以下）の範囲が訓練空域から除外されている。）、米軍機についても原子炉施設上空の飛行規制に係る協力要請を行っており周知徹底を行う旨回答を得ていること、及びこれまでの事故の実績を考慮すると、訓練空域内で訓練中あるいは訓練空域外を飛行中の自衛隊機又は米軍機が原子炉施設に落下する確率として全国平均値を用いることには保守</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>性があると言える。</p> <p>なお、海上に設定された訓練空域内外への落下事故については、機長に対して異常発生時における万一の落下を考慮して海上への回避操作を行うように指導されていることから評価対象外とする。</p> <p>これらの保守性を担保するために、今後も原子炉施設上空の飛行規制が継続されるよう引き続き国土交通省等に対して要請することとしている。</p> <p>解説 4-3 離着陸時及び巡航中の計器飛行方式民間航空機の原子炉施設への落下確率評価における入力パラメータ等に関する考え方（第4章）</p> <p>(1) 対象航空機</p> <p>本項目の評価の対象とする航空機としては、①当該原子炉施設の上空に設定されている航空路を計器飛行方式により飛行する可能性のある、又は②評価対象の飛行場を離着陸する可能性のある我が国で運航している国内機（国際線、国内線）及び外国航空会社が我が国に乗り入れている外国機（国際線）で最大離陸重量が5,700kgを超える「大型機」とする。なお、最大離陸重量が5,700kg以下の「小型機」については、定期航空運送事業者の登録機数の割合から見て運航頻度が大型機の数%とわずかであるため対象外とする。</p> <p>(2) 事故率 ($f_{a,c}$, f_c)</p> <p>①対象航空機事故</p> <p>本項目の評価対象とする航空機事故は、国際民間航空機関(ICAO)の定めた「航空機事故技術調査マニュアル」に従って分類された航空機の損傷が「大破」、「中</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>破」、「小破」及び「損傷なし」のうち、航空機が制御不可能になるおそれのある「大破」とする。また、事故発生時の運航形態については、「航空機事故技術調査マニュアル」に従って分類された「離陸時」、「着陸時」、「巡航中」、「滑走中」及び「地上」のうち「離陸時」、「着陸時」及び「巡航中」とする。</p> <p>②事件事例及び運航実績の集計期間</p> <p>本項目の評価に用いる事件事例 ($D_{a,c}$, G_c) 及び運航実績 ($E_{a,c}$, H_c) の集計期間については、集計期間を長くとして、現在、運航されていない古い世代の航空機を対象としても現実的ではなく、また、集計期間が短かすぎると統計量として十分ではないと考えられるため、原則として最近の20年間とする。また、事件事例や運航実績は国内のデータに限定するものとする。</p> <p>(3) 航空路</p> <p>①対象航空路</p> <p>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（A I P）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。</p> <p>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。</p> <p>②航空路の幅（W）</p> <p>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</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(4) 原子炉施設の標的面積 (A)</p> <p>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、安全上重要な構築物、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0.01km²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0.01km²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</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>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。</p> <p>なお、0.01km²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。</p> <p>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）</p> <p>(1) 対象航空機及び対象事故</p> <p>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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>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。</p> <p>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</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>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、農薬散布、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。</p> <p>(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</p> <p>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0.01km²を用いる。）。</p> <p>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^注も遅いため、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。</p> <p>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</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>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。</p> <p>解説4-5 訓練空域内で訓練中及び訓練空域外を飛行中の自衛隊機あるいは米軍機の落下確率評価における対象航空機及び入力パラメータに関する考え方(第4章)</p> <p>(1) 対象航空機 本項目の評価で対象とする航空機は、自衛隊及び米軍機の大型及び小型の固定翼機並びに大型及び小型の回転翼機とする。</p> <p>(2) 入力パラメータ 本項目の評価における入力パラメータとしては、単位年当たりの事故率、訓練空域内外の面積及び原子炉施設の標的面積があるが、それらについての基本的考え方を以下に記す。</p> <p>① 単位年当たりの事故率 単位年当たりの事故率を算出するにあたっては、原則として、最近の20年間において国内で発生した事故事例を対象とする。その際、事故の種類としては、自衛隊機の操縦士に対して「異常発生時には落下を考慮して海上(あるいは山間部)への回避操作を行うよう」指導されていることを考慮し、陸上に落下した事例だけを対象とする。ただし、基地内での事故は対象外とする。</p> <p>② 訓練空域内外の面積 自衛隊機用の訓練空域は、現在、陸地上空と海上に、それぞれ、27カ所(面積の</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>総計：約80,000km²）、62カ所（同：約590,000km²）設定されている。</p> <p>また、米軍機用の訓練空域は、現在、陸地上空と海上に、それぞれ、8カ所（面積の総計：約400km²）、22カ所（同：約110,000km²）設定されている。</p> <p>上記①に述べたように、陸上に落下した事故事例のみを対象とすることから、訓練空域内での落下事故は、当該空域の面積に相当する陸地（陸地上空に位置する訓練区域面積の合計）で発生したものとし、また、訓練空域外での落下事故は、訓練空域に相当する陸地面積を除く陸地（即ち、日本国土面積から訓練区域面積を除いた面積）において発生したものとする。</p> <p>なお、評価を行う際には、航空路誌（A I P）等から得られる最新の面積を用いる。</p> <p>③ 原子炉施設の標的面積</p> <p>原子炉施設の標的面積は、計器飛行方式民間航空便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0.01km²用いる。）。</p> <p>解説4-6 基地と訓練空域間往復経路（第4章）</p> <p>自衛隊機あるいは米軍機の基地と訓練空域との往復は、①回廊、②移動経路、あるいは、③想定飛行範囲のいずれかのルートに沿って飛行することが考えられる。</p> <p>回廊は、図1に示すように、基地と訓練空域との間のある区域において帯状に設定されている。</p> <p>また、移動経路は、図2に示すように、基地と訓練空域をその間に設定される幾つかの中継点を介して結ぶ直線ルートである。このような経路は、平成12年3月22日と同年7月4日に相次いで女川発電所近傍に自衛隊機が墜落した事故を受けて、こうした事故の再発を防止するために、原子炉施設上空を避けたルートとして新たに設定されたもの</p>	

「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」との整合について

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	基準への適合性
<p>で、現時点では、女川発電所近傍に存在するのみである。</p> <p>一方、想定飛行範囲は、図3に示すように、基地と訓練空域境界とを結ぶ三角形の区域を指す。</p>	

令和元年 12 月 13 日 R O

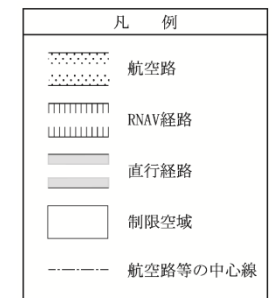
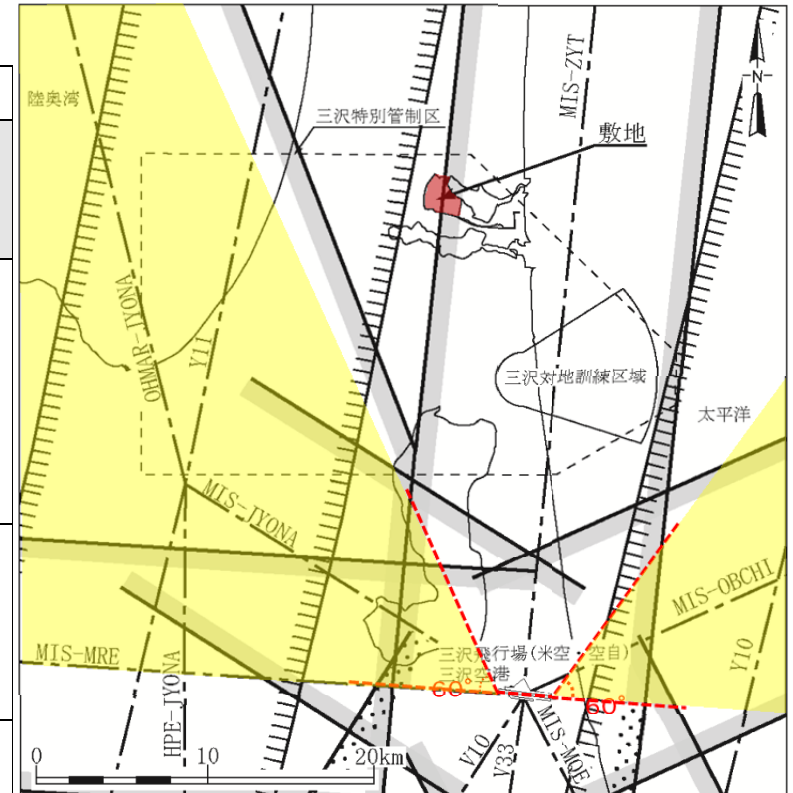
補足説明資料 2 - 3

評価対象とする航空機落下事故の選定結果

評価対象とする航空機落下事故の選定結果を第 2 - 1 表に示す。

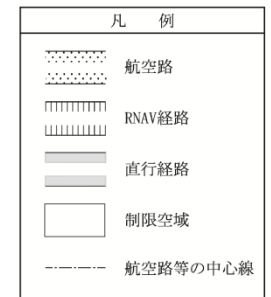
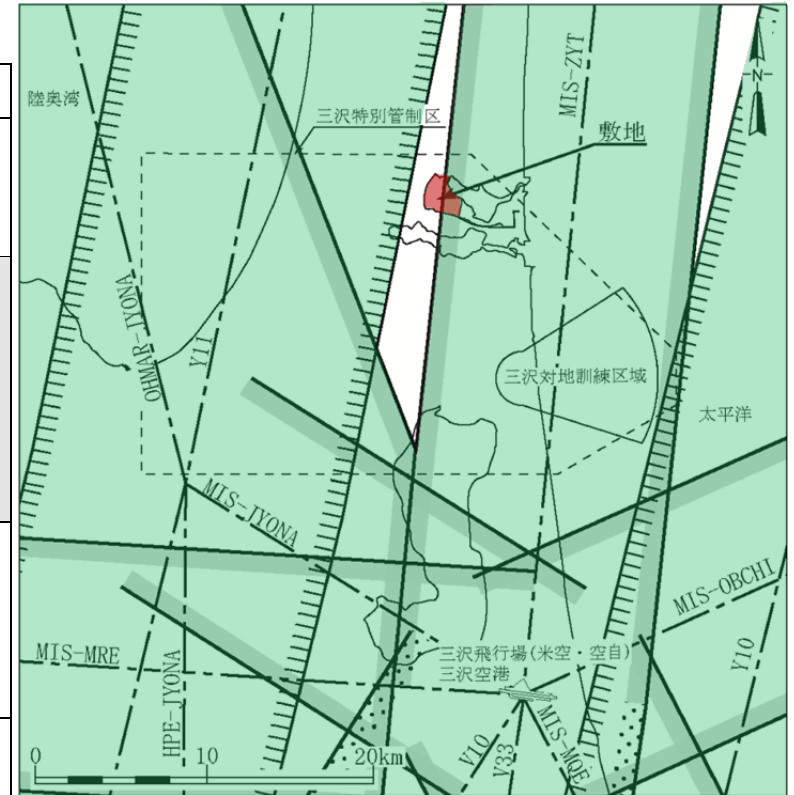
第2-1表 評価対象とする航空機落下事故の選定結果 (1/5)

落下事故の種類		落下確率評価不要な場合	落下確率評価の要否
i) 計器飛行方式民間航空機の落下事故	a) 飛行場での離着陸時における落下事故	飛行場の滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇型区域から外れる場合は評価不要。	評価対象外 本施設は、三沢空港の滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇型区域から外れるため評価不要。
	b) 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」により指定されている航空路及び、航空路誌(AIP)に記載された直行経路等の航空路が施設上空に存在しない場合は評価不要。	評価対象 本施設上空に民間航空機は飛行しないと推察される直行経路(MISAWA(MIS) - CHITOSE(ZYT))が存在しているが、民間航空機が飛行することを想定し評価対象とする。
ii) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故		—	評価対象外 本施設の上空の三沢特別管制区は、航空法により有視界飛行方式民間航空機の飛行が制限されていることから、落下確率評価の対象から除外する。
iii) 自衛隊機又は米軍機の落下事故	a) 訓練空域内を訓練中及び訓練空域周辺を飛行中の落下事故	—	評価対象 本施設上空に訓練空域は存在しないため、訓練空域周辺を飛行中の落下事故を評価対象とする。
	b) 基地 - 訓練空域間を往復時の落下事故	基地と訓練空域との往復範囲に原子炉施設が存在しない場合は評価不要。	評価対象外 本施設は、基地 - 訓練空域間の往復の想定飛行範囲内に位置しないため評価不要。



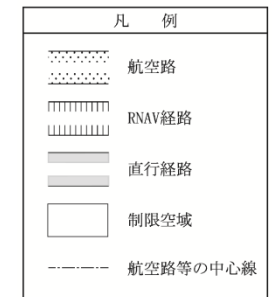
第2-1表 評価対象とする航空機落下事故の選定結果(2/5)

落下事故の種類		落下確率評価不要な場合	落下確率評価の要否
i) 計器飛行方式民間航空機の落下事故	a) 飛行場での離着陸時における落下事故	飛行場の滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇型区域から外れる場合は評価不要。	評価対象外 本施設は、三沢空港の滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇型区域から外れるため評価不要。
	b) 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」により指定されている航空路及び、航空路誌(AIP)に記載された直行経路等の航空路が施設上空に存在しない場合は評価不要。	評価対象 本施設上空に民間航空機は飛行しないと推察される直行経路(MISAWA(MIS) - CHITOSE(ZYT))が存在しているが、民間航空機が飛行することを想定し評価対象とする。
ii) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故		—	評価対象外 本施設の上空の三沢特別管制区は、航空法により有視界飛行方式民間航空機の飛行が制限されていることから、落下確率評価の対象から除外する。
iii) 自衛隊機又は米軍機の落下事故	a) 訓練空域内を訓練中及び訓練空域周辺を飛行中の落下事故	—	評価対象 本施設上空に訓練空域は存在しないため、訓練空域周辺を飛行中の落下事故を評価対象とする。
	b) 基地 - 訓練空域間を往復時の落下事故	基地と訓練空域との往復範囲に原子炉施設が存在しない場合は評価不要。	評価対象外 本施設は、基地 - 訓練空域間の往復の想定飛行範囲内に位置しないため評価不要。



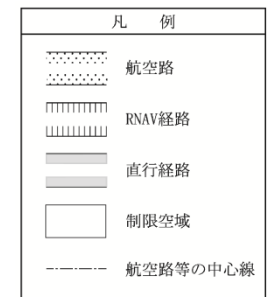
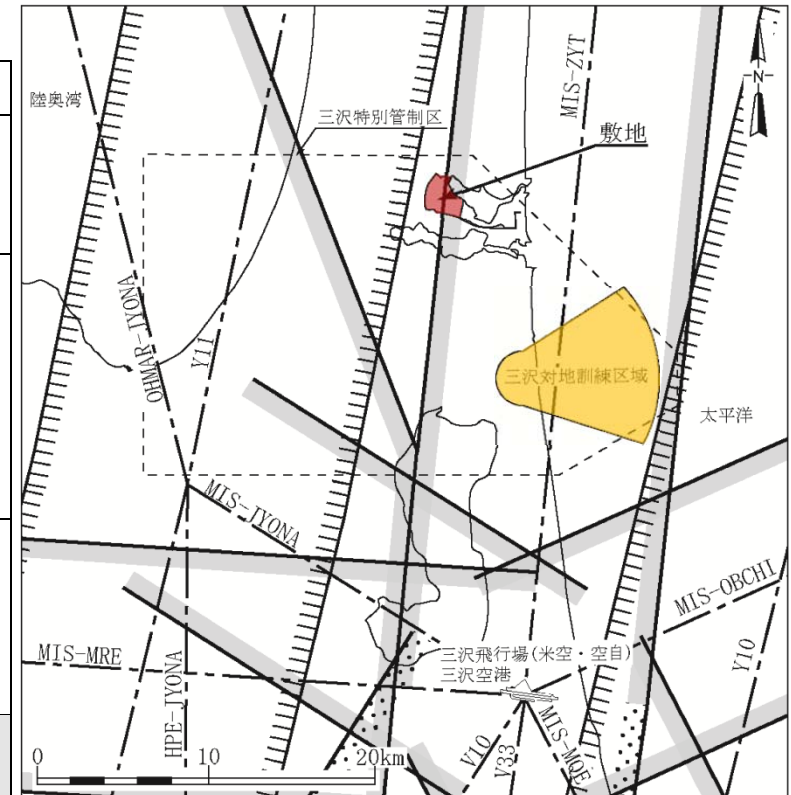
第2-1表 評価対象とする航空機落下事故の選定結果 (3/5)

落下事故の種類		落下確率評価不要な場合	落下確率評価の要否
i) 計器飛行方式民間航空機の落下事故	a) 飛行場での離着陸時における落下事故	飛行場の滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇型区域から外れる場合は評価不要。	評価対象外 本施設は、三沢空港の滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇型区域から外れるため評価不要。
	b) 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」により指定されている航空路及び、航空路誌(AIP)に記載された直行経路等の航空路が施設上空に存在しない場合は評価不要。	評価対象 本施設上空に民間航空機は飛行しないと推察される直行経路(MISAWA(MIS) - CHITOSE(ZYT))が存在しているが、民間航空機が飛行することを想定し評価対象とする。
ii) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故		—	評価対象外 本施設の上空の三沢特別管制区は、航空法により有視界飛行方式民間航空機の飛行が制限されていることから、落下確率評価の対象から除外する。
iii) 自衛隊機又は米軍機の落下事故	a) 訓練空域内を訓練中及び訓練空域周辺を飛行中の落下事故	—	評価対象 本施設上空に訓練空域は存在しないため、訓練空域周辺を飛行中の落下事故を評価対象とする。
	b) 基地 - 訓練空域間の往復時に往復時の落下事故	基地と訓練空域との往復範囲に原子炉施設が存在しない場合は評価不要。	評価対象外 本施設は、基地 - 訓練空域間の往復の想定飛行範囲内に位置しないため評価不要。



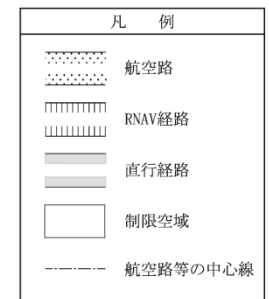
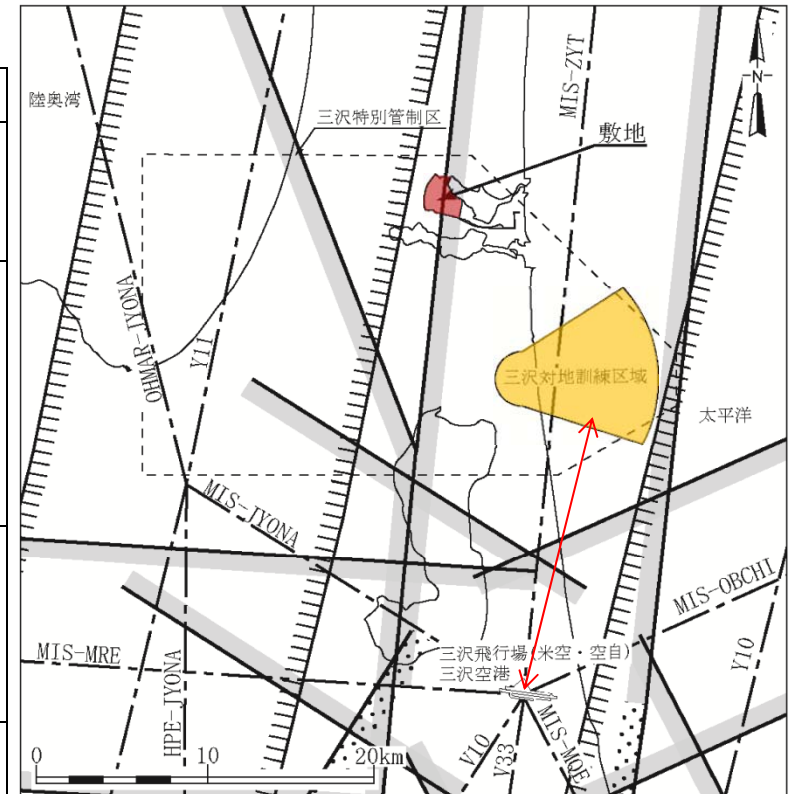
第2-1表 評価対象とする航空機落下事故の選定結果 (4/5)

落下事故の種類		落下確率評価不要な場合	落下確率評価の要否
i) 計器飛行方式民間航空機の落下事故	a) 飛行場での離着陸時における落下事故	飛行場の滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇型区域から外れる場合は評価不要。	評価対象外 本施設は、三沢空港の滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇型区域から外れるため評価不要。
	b) 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」により指定されている航空路及び、航空路誌(AIP)に記載された直行経路等の航空路が施設上空に存在しない場合は評価不要。	評価対象 本施設上空に民間航空機は飛行しないと推察される直行経路(MISAWA(MIS) - CHITOSE(ZYT))が存在しているが、民間航空機が飛行することを想定し評価対象とする。
ii) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故		-	評価対象外 本施設の上空の三沢特別管制区は、航空法により有視界飛行方式民間航空機の飛行が制限されていることから、落下確率評価の対象から除外する。
iii) 自衛隊機又は米軍機の落下事故	a) 訓練空域内を訓練中及び訓練空域周辺を飛行中の落下事故	-	評価対象 本施設上空に訓練空域は存在しないため、訓練空域周辺を飛行中の落下事故を評価対象とする。
	b) 基地 - 訓練空域間を往復時の落下事故	基地と訓練空域との往復範囲に原子炉施設が存在しない場合は評価不要。	評価対象外 本施設は、基地 - 訓練空域間の往復の想定飛行範囲内に位置しないため評価不要。



第2-1表 評価対象とする航空機落下事故の選定結果 (5/5)

落下事故の種類		落下確率評価不要な場合	落下確率評価の要否
i) 計器飛行方式民間航空機の落下事故	a) 飛行場での離着陸時における落下事故	飛行場の滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇型区域から外れる場合は評価不要。	評価対象外 本施設は、三沢空港の滑走路端から滑走路方向に対して±60°の扇型区域から外れるため評価不要。
	b) 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」により指定されている航空路及び、航空路誌(AIP)に記載された直行経路等の航空路が施設上空に存在しない場合は評価不要。	評価対象 本施設上空に民間航空機は飛行しないと推察される直行経路(MISAWA(MIS) - CHITOSE(ZYT))が存在しているが、民間航空機が飛行することを想定し評価対象とする。
ii) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故		—	評価対象外 本施設の上空の三沢特別管制区は、航空法により有視界飛行方式民間航空機の飛行が制限されていることから、落下確率評価の対象から除外する。
iii) 自衛隊機又は米軍機の落下事故	a) 訓練空域内を訓練中及び訓練空域周辺を飛行中の落下事故	—	評価対象 本施設上空に訓練空域は存在しないため、訓練空域周辺を飛行中の落下事故を評価対象とする。
	b) 基地 - 訓練空域間を往復時の落下事故	基地と訓練空域との往復範囲に原子炉施設が存在しない場合は評価不要。	評価対象外 本施設は、基地 - 訓練空域間の往復の想定飛行範囲内に位置しないため評価不要。



令和元年 12 月 13 日 R 0

補足説明資料 3 - 1

評価対象とする訓練空域周辺を飛行中の落下事故

評価対象とする訓練空域周辺を飛行中の落下事故を第 3 - 1 表に示す。

評価対象とする航空機落下事故は、自衛隊機 10 回及び米軍機 3 回となる。

第 3 - 1 表 訓練空域周辺を飛行中の落下事故

No.	発生日	機 種
自衛隊機		
1	平成 13 年 2 月 14 日	AH1S (回転翼機) OH-6D (回転翼機)
2	平成 14 年 3 月 7 日	OH-6D (回転翼機)
3	平成 16 年 2 月 23 日	AH1S (回転翼機)
4	平成 17 年 4 月 14 日	MU-2 (固定翼機)
5	平成 17 年 9 月 18 日	AH1S (回転翼機)
6	平成 19 年 3 月 30 日	CH-47JA (回転翼機)
7	平成 27 年 2 月 12 日	OH-6D (回転翼機)
8	平成 28 年 4 月 6 日	U-125 (固定翼機)
9	平成 29 年 5 月 15 日	LR-2 (固定翼機)
10	平成 30 年 2 月 5 日	AH-64D (回転翼機)
米軍機		
1	平成 16 年 8 月 10 日	S-3 (固定翼機)
2	平成 16 年 8 月 13 日	CH-53D (回転翼機)
3	平成 20 年 10 月 24 日	セスナ機 (固定翼機)

令和元年 12 月 13 日 R 0

補足説明資料 5 - 1

評価対象となる航空路等の飛行回数

評価対象となる航空路等	ピーク日の飛行回数 ^{※1}	年間飛行回数 ^{※2}
直行経路 (MISAWA (MIS) - CHITOSE (ZYT))	平成 27 年上半期：2 (4 月 1 日) 平成 27 年下半期：5 (8 月 26 日)	1825

※1 国土交通省航空局に問い合わせた結果（平成 27 年の札幌管制区
のピーク日の交通量）を 365 倍した値。

※2 ピーク日の交通量を 365 倍した値。（ $5 \times 365 = 1825$ ）

令和元年 12 月 13 日 R 0

補足説明資料 5 - 2

民間航空機の延べ飛行距離

	延べ飛行 距離(km)	備 考
平成 11 年	459941610	「航空機落下事故に関するデータ 平成 28 年 6 月 原子力規制委員会」
平成 12 年	480695802	同上
平成 13 年	489782465	同上
平成 14 年	498480635	同上
平成 15 年	519275755	同上
平成 16 年	517051659	同上
平成 17 年	527104292	同上
平成 18 年	555392832	同上
平成 19 年	559616583	同上
平成 20 年	554535973	同上
平成 21 年	544494742	同上
平成 22 年	548444056	同上
平成 23 年	554156367	同上
平成 24 年	607933799	同上
平成 25 年	656587038	「航空輸送統計調査」
平成 26 年	678832124	同上
平成 27 年	681945100	同上
平成 28 年	682890250	同上
平成 29 年	689723341	同上
平成 30 年	690566330	同上
合 計	11497450753	

令和元年 12 月 13 日 R 0

補足説明資料 5 - 3

航空機落下確率の端数処理について

航空機落下確率の評価においては、安全側の結果が得られるように、以下のとおり端数処理を行った。

- (1) インプット条件のうち、標的面積（A）については、安全上重要な施設を収納する燃料加工建屋の建築面積は約 8000m²であるため、切り上げて 10000m²とした。
- (2) 航空機落下確率の計算は、途中式の計算では端数処理は行わず、最終的に算出した値に対して 3 桁目を切り上げて有効数字 2 桁とした。

本施設への航空機落下確率の計算を以下に示す。

a. 計器飛行方式民間航空機の本施設への航空機落下確率

計器飛行方式民間航空機の本施設への航空機落下確率 P_c は以下の計算結果より約 5.4×10^{-11} (回/年) となる。

$$P_c = \frac{(0.5 / 11497450753) \times 1825 \times 0.010}{14.816}$$

$$= 5.357 \times 10^{-11} \text{ (回/年)}$$

b. 訓練空域周辺を飛行中の自衛隊機又は米軍機の本施設への航空機落下確率

建物全体を外壁及び屋根により保護する設計としている本施設への航空機落下確率 P_{so} は以下の計算結果より、3 桁目を切り上げて約 2.1×10^{-8} (回/年) とした。

$$P_{so} = \left(\frac{0.5}{295675} + \frac{0.15}{372410} \right) \times 0.010$$

$$= 2.094 \times 10^{-8} \text{ (回/年)}$$

c. 本施設への航空機落下確率

計器飛行方式民間航空機の本施設への航空機落下確率 P_c と訓練空域外を飛行中の自衛隊機又は米軍機の本施設への航空機落下確率 P_{so} の総和は、端数処理していない P_c 及び P_{so} を用いて計算を行い、以下の計算結果より、3桁目を切り上げて約 2.1×10^{-8} (回/年) とした。

$$P_c + P_{so} = 5.357 \times 10^{-11} + 2.094 \times 10^{-8}$$

$$= 2.100 \times 10^{-8} \text{ (回/年)}$$

令和元年 12 月 13 日 R 0

補足説明資料 5 - 4

係数を適用した場合の航空機落下確率

再処理施設における航空機落下確率評価については、建物全体を外壁及び屋根により保護する設計としている建物・構築物に対し、航空機の衝突による影響が F-16等と同程度かそれ以下の航空機に係数を適用している。

本施設の燃料加工建屋についても建物全体を外壁及び屋根により保護する設計としていることから、訓練空域周辺を飛行中の自衛隊機又は米軍機の落下事故について、参考として係数を適用して評価を行った。

(1) 標的面積

安全上重要な施設を収容する燃料加工建屋については、建物全体を外壁及び屋根により保護する設計としていることから、対象航空機の種類による係数を適用する。(A1 : 0.010 km²)

本施設の安全上重要な施設は全て燃料加工建屋に収容する設計とすることから、建物全体を外壁及び屋根により保護する設計としない建物・構築物に該当する標的面積は 0 km²となる。(A2 : 0 km²)

(2) 自衛隊機又は米軍機

訓練空域周辺を飛行中の自衛隊機又は米軍機の本施設への航空機落下確率を以下に示す。

$$P_{sox} = P_{so_1} + P_{so_2}$$

P_{sox} : 訓練空域外を飛行中の自衛隊機又は米軍機の本施設への航空機落下確率 (回/年)

P_{so_1} : 建物全体を外壁及び屋根により保護する設計としている本施設への訓練空域外を飛行中の自衛隊機又は米軍機の本施設への航空機落下確率 (回/年)

P_{so_2} : 建物全体を外壁及び屋根により保護する設計としていない本施設への訓練空域外を飛行中の自衛隊機又は米軍機の本施設への航空機落下確率 (回/年)

a. 建物全体を外壁及び屋根により保護する設計としている本施設への航空機落下確率

$$\begin{aligned}
 P_{SO1} &= \left(\frac{f_{SO1}}{S_o} \times AI \times \alpha \right) + \left(\frac{f_{SO2}}{S_o} \times AI \right) \\
 &= \left(\frac{0.4}{295675} + \frac{0.1}{372410} \right) \times 0.010 \times 0.1 + \\
 &\quad \left(\frac{0.1}{295675} + \frac{0.05}{372410} \right) \times 0.010 \\
 &= 6.4 \times 10^{-9} \text{ (回/年)}
 \end{aligned}$$

f_{SO1} : 係数を適用する航空機による単位年当たりの訓練空域外落下事故率 (回/年) ;

自衛隊機 : $8/20=0.4$ (回/年), 米軍機 : $2/20=0.1$ (回/年)

f_{SO2} : 係数を適用しない航空機による単位年当たりの訓練空域外落下事故率 (回/年) ;

自衛隊機 : $2/20=0.1$ (回/年), 米軍機 : $1/20=0.05$ (回/年)

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^2) ;

自衛隊機 : 295675 (km^2), 米軍機 : 372410 (km^2) (注1)

AI : 建物全体を外壁及び屋根により保護する設計としている本施設の標的面積 ; 0.010 (km^2)

α : 係数 ; 0.1

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

b. 建物全体を外壁及び屋根により保護する設計としていない本施設への航空機落下確率

$$P_{SO_2} = \left(\frac{f_{SO_1} + f_{SO_2}}{S_o} \times A_2 \right) \\ = 0 \text{ (回/年)}$$

f_{SO_1} : 係数を適用する航空機による単位年当たりの訓練空域外落下事故率 (回/年) ;

自衛隊機 : $8/20=0.4$ (回/年), 米軍機 : $2/20=0.1$ (回/年)

f_{SO_2} : 係数を適用しない航空機による単位年当たりの訓練空域外落下事故率 (回/年) ;

自衛隊機 : $2/20=0.1$ (回/年), 米軍機 : $1/20=0.05$ (回/年)

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^2) ;

自衛隊機 : 295675 (km^2), 米軍機 : 372410 (km^2) (注1)

A_2 : 建物全体を外壁及び屋根により保護する設計としていない本施設の標的面積 ; 0 (km^2)

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

- c. 自衛隊機又は米軍機の本施設への航空機落下確率
上記 a. 及び b. の合計値を以下に示す。

$$\begin{aligned} P_{sox} &= P_{so_1} + P_{so_2} \\ &= 6.4 \times 10^{-9} \text{ (回/年)} \end{aligned}$$

(3) 本施設への航空機落下確率

計器飛行方式民間航空機の落下確率 (5.4×10^{-11} (回/年)) 及び係数を適用した場合の自衛隊機又は米軍機の本施設への航空機落下確率の総和は、 6.4×10^{-9} (回/年) となる。