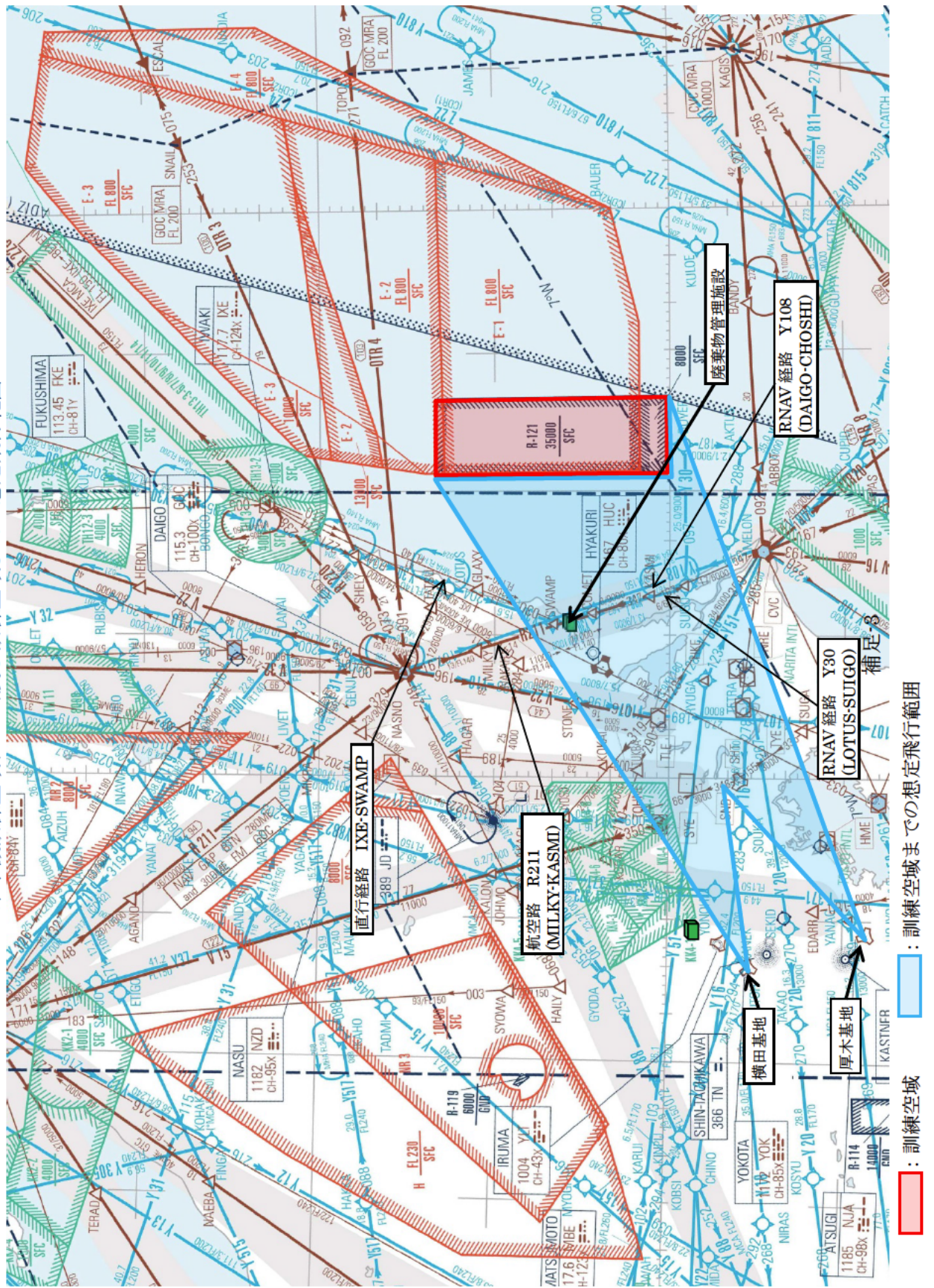


エンルートチャート(2/2)

米軍機訓練空域(R-121)及び訓練空域までの想定飛行範囲



自衛隊訓練空域 (Area 1) について (AIP-JAPAN より抜粋)

ENR 5.2-2

AIP Japan



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/1383449E (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			

補足資料-1(5)

自衛隊訓練空域 (Area E 「E-1, E-2, E-3, E-4」) について (AIP-JAPAN より抜粋)

AIP Japan		ENR 5.2-11			
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
					13000 —— SFC
E-4		FL800 —— SFC			



米軍訓練空域 (R-121) について (AIP-JAPAN より抜粋)

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 th 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 SUJIMAHARA 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

広域航法 (RNAV) について (AIP-JAPAN より抜粋) (1/3)

AIP Japan

→ GEN 3.3-27

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. 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. 定義

1) RNAV (Area Navigation : 広域航法)

航空保安無線施設、自蔵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。

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

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。

2) RNAV1

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

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。

3) RNAV5

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

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。

4) Waypoint

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

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。

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 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。

6) DME gap

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

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。

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. 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 (自蔵航法装置、GNSS 等) 及び必要な場合はセンサーの具体的な条件

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.

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。

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.

広域航法 (RNAV) について (AIP-JAPAN より抜粋) (2/3)

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
Y30										
(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
JUGEM 375601N 1410946E		205 [197.4]	11.4	UNL	FL200 [3000]		↓			Tokyo ACC Freq:118.9(135.9) 276.8(230.6) MHz
KUKUI 374507N 1410527E	SDE 169°/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 361216N 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 084°/19.7NM	288 [281.2]	16.4	UNL	6000 [3000]		↓			
MELON 355057N 1405151E	CVC 030°/8.0NM									

広域航法 (RNAV) について (AIP-JAPAN より抜粋) (3/3)

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
Y108 (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) 354335N 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
KAIHO 351858N 1394642E		065 [058.5]	16.1	UNL	6000 [4000]	↑	↓			Tokyo ACC (at or below FL270) Freq: 133.7(133.35) 309.4(312.0) MHZ
	PQE 352°/22.9NM	353 [345.5]								
		352 [345.4]	6.9	UNL	4000 [4000]		↓			

(百里基地について ((百里基地ホームページより抜粋))

+ 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

hyakuri

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、いずれも入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

Japan Air Self-Defense Force

JASDF

Japan Air Self-Defense Force Official Web Site

©2008 JASDF. ALL RIGHTS RESERVED.



(入間基地について (入間基地ホームページより抜粋))

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
- お問い合わせ先 入間基地広報班
04-2953-6131 [内線2318]

※ 番号のお掛けまがいがいのないようご注意ください。

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防衛配置されており、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



(厚木基地について(神奈川県綾瀬市「綾瀬市と厚木基地」より抜粋))

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 (37th 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
- 37th 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 key 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.*

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

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 support PACOM contingencies.

Pacific Air Forces Mission

PACAF's primary mission is to provide ready air and space power to promote U.S. interests in the Asia-Pacific region during peacetime, through crisis and in war.

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

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）（1/3）

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」^(※1)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」^(※2)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。

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）（2/3）

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」^(※3)「平成23年空港管理状況調書」^(※4)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。

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）（3/3）

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^(※7)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 km²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 km²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 km²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 km²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 km²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 km²である。

暦年・年度別空港管理状況概観書

項目 年別	乗客回数(回)		乗客数(人)				航空燃料消費量(KL)	
	国際線	国内線	国際線		国内線		ジェット燃料	その他燃料
			乗客	通過客	乗客	小計		
15年	0	0	0	0	0	0	0	0
16年	0	0	0	0	0	0	0	0
17年	0	0	0	0	0	0	0	0
18年	0	0	0	0	0	0	0	0
19年	0	0	0	0	0	0	0	0
20年	0	0	0	0	0	0	0	0
21年	0	0	0	0	0	0	0	0
22年	399	513	43,916	89,075	29,602	26,544	56,146	146,221
23年	477	1,446	29,159	58,727	111,131	107,863	218,994	277,721
24年	307	1,798	49,179	96,100	150,062	150,140	300,202	396,302
16年度	0	0	0	0	0	0	0	0
17年度	0	0	0	0	0	0	0	0
18年度	0	0	0	0	0	0	0	0
19年度	0	0	0	0	0	0	0	0
20年度	0	0	0	0	0	0	0	0
21年度	29	7	3,763	7,840	333	333	666	8,206
22年度	477	808	53,120	106,972	50,733	45,365	96,098	203,070
23年度	182	1,462	27,688	55,068	118,089	119,196	238,136	298,203
24年度	320	1,920	51,299	99,490	154,126	154,523	308,649	408,139
合計								

項目 年別	貨物取扱量(ト)		郵便取扱量(Kg)				合計	
	国際線	国内線	国際線		国内線		小計	合計
			積	小計	積	小計		
15年	0	0	0	0	0	0	0	0
16年	0	0	0	0	0	0	0	0
17年	0	0	0	0	0	0	0	0
18年	0	0	0	0	0	0	0	0
19年	0	0	0	0	0	0	0	0
20年	0	0	0	0	0	0	0	0
21年	0	0	0	0	0	0	0	0
22年	0	0	0	0	0	0	0	0
23年	0	0	0	0	0	0	0	0
24年	0	24	0	24	0	0	0	0
15年度	0	0	0	0	0	0	0	0
16年度	0	0	0	0	0	0	0	0
17年度	0	0	0	0	0	0	0	0
18年度	0	0	0	0	0	0	0	0
19年度	0	0	0	0	0	0	0	0
20年度	0	0	0	0	0	0	0	0
21年度	0	0	0	0	0	0	0	0
22年度	0	0	0	0	0	0	0	0
23年度	0	0	0	0	0	0	0	0
24年度	0	24	0	24	0	0	0	0
合計								

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

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 $\pm 60^\circ$ 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）（ 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 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、

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

「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」

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、ホパ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0.01km²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^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。

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 ^{注1)}
	F-16C	11,372	150 ^{注1)}
旅客機	B747-400	394,625	256 ^{注2)}
軽飛行機	セス172型	1,089	56 ^{注2)}
小型回転翼機	AS350B	1,900	65 ^{注2)}

注1) 滑空速度

注2) 巡航速度

百里飛行場と廃棄物管理施設との距離（1）
 （百里飛行場東滑走路北側端—固体集積保管場 I 西側）

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 数値入力 地図上で選択

楕円体

座標値の入力

出発点	緯度	361626.24
	経度	1403310.66
到着点	緯度	361142.59
	経度	1402520.14

入力単位選択 度分秒 十進法度単位

【緯度・経度の値の入力例(度分秒)】
 緯度 36° 6' 13.5892" → 360613.5892
 経度 140° 5' 16.2781" → 1400516.2781
 ddd mm ss.s → dddmss.s

計算結果

入力値

楕円体	GRS80	
出発点	緯度	北緯 36°16'26.24"
	経度	東経 140°33'10.66"
到着点	緯度	北緯 36°11'42.59"
	経度	東経 140°25'20.14"

出力値

測地線長	14,645.413(m)	
方位角	出発点→到着点	233°23'05.60"
	到着点→出発点	53°18'27.48"

計算位置をクリックで指定 計算結果

小縮尺図(0.00000)国土地理院

(国土交通省 国土地理院、地図閲覧サービス (ウォッチず) により確認)

百里飛行場と廃棄物管理施設との距離（２）
 （百里飛行場東滑走路北側端—固体廃棄物減容処理施設）

The screenshot shows a web browser window with the URL `surveycalc.gsi.go.jp/sokuchi/surveycalc/bl2stf.html`. The page title is "距離と方位角の計算" (Distance and Bearing Calculation). The interface is divided into several sections:

- 入力値 (Input Values):**
 - 座標値の入力方法: 数値入力 地図上で選択
 - 楕円体: GRS80
 - 座標値の入力: 地図上で確認 地図から
 - 出発点: 緯度 861557.68, 経度 1403318.09
 - 到着点: 緯度 861143.23, 経度 1402518.97
 - 入力単位選択: 度分秒 十進法度単位
- 計算結果 (Calculation Results):**
 - 楕円体: GRS80
 - 出発点: 緯度 北緯 36°15'57.68", 経度 東経 140°33'18.09"
 - 到着点: 緯度 北緯 36°11'43.23", 経度 東経 140°25'18.97"
 - 出力値:

測地線長	14,306.179(m)
方位角	出発点→到着点 236°47'39.49"
	到着点→出発点 56°42'56.32"
- Map:** A map showing the location of the airport and waste management facility. The map is titled "計算位置をクリックで指定" (Specify calculation location by clicking) and "計算結果" (Calculation Results). The map shows the airport (百里飛行場) and the waste management facility (固体廃棄物減容処理施設) with a red line indicating the distance between them. The map is sourced from the Geospatial Information Authority of Japan (GSI).

(国土交通省 国土地理院、地図閲覧サービス (ウォッチず) により確認)

百里飛行場と廃棄物管理施設との距離（3）
 （百里飛行場東滑走路北側端—固体集積保管場Ⅱ西側）

地図閲覧サービスストップペ... x 測量計算(距離と方位角)... x +

surveycalc.gsi.go.jp/sokuchi/surveycalc/bl2stf.html

よく見るページ Firefox を使いこなそう Web スライス ギャラリー おすすめサイト

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 数値入力 地図上で選択

楕円体

座標値の入力

出発点	緯度	361625.35
	経度	1403254.23
到着点	緯度	361143.13
	経度	1402519.42

入力単位選択 度分秒 十進法度単位

【緯度・経度の値の入力例(度分秒)】
 緯度 36° 6' 13.5892" → 360613.5892
 経度 140° 5' 16.2781" → 1400516.2781
 ddd mm ss.s → dddmsss.s

計算実行

計算結果

入力値

楕円体	GRS80	
出発点	緯度	北緯 36°16'25.35"
	経度	東経 140°32'54.23"
到着点	緯度	北緯 36°11'43.13"
	経度	東経 140°25'19.42"

出力値

測地線長	14,305.765(m)	
方位角	出発点→到着点	232°35'14.12"
	到着点→出発点	52°30'45.29"

印刷

計算位置をクリックで指定 計算結果

小縮尺図(2:00000)国土地理院

(国土交通省 国土地理院、地図閲覧サービス (ウォッチず) により確認)

百里飛行場と廃棄物管理施設との距離（４）
 （百里飛行場東滑走路北側端—固体集積保管場IV西側）

地図閲覧サービストップページ × 測量計算(距離と方位角) × +

surveycalc.gsi.go.jp/sokuchi/surveycalc/bl2stf.html

よく見るページ Firefox を使いこなそう Web スライス ギャラリー おすすめサイト

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 数値入力 地図上で選択

楕円体

座標値の入力

出発点	緯度	<input type="text" value="361622.26"/>
	経度	<input type="text" value="1403257.04"/>
到着点	緯度	<input type="text" value="361142.96"/>
	経度	<input type="text" value="1402519.78"/>

入力単位選択 度分秒 十進法度単位

【緯度・経度の値の入力例(度分秒)】
 緯度 36° 6' 13.5892" → 360613.5892
 経度 140° 5' 16.2781" → 1400516.2781
 ddd mm ss.s → dddmsss.s

計算実行

計算結果

入力値

楕円体	GRS80	
出発点	緯度	北緯 36°16'22.26"
	経度	東経 140°32'57.04"
到着点	緯度	北緯 36°11'42.96"
	経度	東経 140°25'19.78"

出力値

測地線長	14,300.070(m)	
方位角	出発点→到着点	233°01'22.67"
	到着点→出発点	52°56'52.39"

計算位置をクリックで指定 計算結果

小縮尺図(200000)国土地理院

(国土交通省 国土地理院、地図閲覧サービス (ウォッチず) により確認)

日本国機の運行回数及び延べ飛行距離について

- ・計算に用いる数値は、国土交通省 航空局「航空輸送統計年報 第1表 総括表」の次の値とする。
日本機の飛行距離は国内便のみの定期+不定期（その他）の値。
日本機の国際便は、日本から海外までの距離が記載されており、日本国内での飛行距離ではないため、考慮しない。
- ・日本に乗り入れている外国機は飛行距離の実績の公開記録がないため考慮しない。
- ・ただし、日本機の国際便、外国機の落下事故も日本国内で落下した場合は評価対象とする。

	運航回数（運航回）			飛行距離（km）
	国内便	国際便	計	国内便
平成5年	466,787	57,451	524,238	326,899,203
平成6年	484,426	60,038	544,464	343,785,576
平成7年	531,508	67,908	599,416	380,948,123
平成8年	543,238	72,425	615,663	397,146,610
平成9年	562,574	77,134	639,708	420,920,228
平成10年	587,308	83,070	670,378	449,784,623
平成11年	594,957	85,804	680,761	459,973,069
平成12年	660,979	87,977	748,956	480,718,878
平成13年	671,618	86,824	758,442	489,803,107
平成14年	683,929	93,062	776,991	498,685,881
平成15年	700,184	92,381	792,565	519,701,117
平成16年	698,960	101,659	800,619	517,485,172
平成17年	709,377	106,078	815,455	527,370,038
平成18年	740,741	104,798	845,539	555,543,154
平成19年	741,949	112,605	854,554	559,797,874
平成20年	733,979	118,503	852,482	554,681,669
平成21年	716,640	110,234	826,874	544,824,157
平成22年	716,538	101,721	818,259	548,585,258
平成23年	717,100	96,292	813,392	555,144,327
平成24年	770,262	105,086	875,348	608,215,704
合計	13,033,054	1,821,050	14,854,104	9,740,013,768

注：離着陸回数 = 離陸回数 + 着陸回数 = 国内便運航回数×2 + 国際便運航回数

$$= 13,033,054 \times 2 + 1,821,050 = 27,887,158$$

IV-2-1-2 廃棄物管理設備本体及びその他廃棄物管理設備の
附属施設に関する航空機落下の火災による影響評価

目 次

	頁
1. 概要	添IV-2-1-2-1
2. 標的面積及び離隔距離について	添IV-2-1-2-1
3. 評価条件	添IV-2-1-2-2
4. 評価手法	添IV-2-1-2-3
5. 評価結果	添IV-2-1-2-6
6. 廃棄物管理施設以外の施設の火災との重畳について	添IV-2-1-2-8

1. 概要

外部からの衝撃による損傷の防止に係る評価のうち、廃棄物管理施設の離隔距離の位置に航空機が落下した際の影響として、発生する火災による影響を評価した。

2. 標的面積及び離隔距離について

航空機落下の影響の評価に係る標的面積は、施設を分散して設置している廃棄物管理施設の特徴を踏まえ、対象となる施設のみならず、当該施設への航空機落下により同時に影響を受けるおそれがある範囲に位置する施設を含めて設定した。

同時に影響を受けるおそれのある範囲は、大型航空機の場合であっても100m以上の離隔をとることで同時に影響を受けないとされていることから、対象とする施設を中心とする半径100mの円内とした。

廃棄物管理施設は、大きくは北部エリアと南部エリアに分けることができ、北部エリアは更に東側と西側に分けることができる。これらを、ここでは北部東側エリア、北部西側エリア及び南部エリアと称す。

北部東側エリアの中心に位置するのは α 固体処理棟であり、この施設を中心とした半径100mの円内に北部東側エリアの施設は全て入る。よって、 α 固体処理棟の標的面積は、北部東側エリアの施設の面積を全て合算したものとなり9710m²である。

同様に、北部西側エリアの中心に位置する固体集積保管場Ⅲ及び南部エリアの中心に位置する固体廃棄物減容処理施設について標的面積を求めると、5390m²及び1456m²である。

この標的面積にて離隔距離を求めると、離隔距離が最も短いのは「自衛隊又は米軍機（基地－訓練空域間を往復時）」であり、北部東側エリアの中心に位置する α 固体処理棟は20.4m、北部西側エリアの中心に位置する固体集積保管場Ⅲは34.5m、南部エリアの中心に位置する固体廃棄物減容処理施設は54.4mである。

なお、小型固定翼機及び小型回転翼機の評価に用いる α を1にした場合は、離隔距離が最も短いのは「有視界飛行方式民間航空機」となり、離隔距離はそれぞれ6.4m、20.6m、40.5mである。

各施設及びエリアの標的面積並びに離隔距離を別表1に、南部エリアの中心に位置する固体廃棄物減容処理施設を除いた各施設と半径100mの円内の施設との関係を別図1から別図18に示す。

3. 評価条件

評価対象とする施設は全施設であるが、ここでは、航空機落下による火災に伴い発生する森林火災の影響が考えられるため、離隔距離が最も短い α 固体処理棟の他、森林火災の影響を評価した固体集積保管場Ⅱ（標的面積は北部西側エリアの中心に位置する固体集積保管場Ⅲと同じ）を代表施設として記述した。

落下確率が高いことから、落下する航空機を自衛隊又は米軍機の機体及び有視界の飛行方式の民間機とし、近隣を飛行する航空機のうち最も搭載燃料量が大きいF-15とした。

評価条件を表1に示す。

航空機落下による火災に伴い発生する森林火災の評価条件は、発火点から施設までの距離（離隔距離）を除き、森林火災の影響の評価と同じとした。また、施設と森林との最短の距離は、最近の状況を考慮し、これを9mとした。

表 1 評価条件

	α 固体処理棟	固体集積保管場Ⅱ
航空機	F-15	F-15
燃料の種類	JP-4	JP-4
燃料量 [m ³]	14.87 ⁽¹⁾ (予備タンクあり)	14.87 ⁽¹⁾ (予備タンクあり)
輻射発散度 [W/m ²]	58×10 ³ ⁽²⁾	58×10 ³ ⁽²⁾
燃料タンク投影面積 [m ²]	44.6 ⁽³⁾	44.6 ⁽³⁾
質量低下速度 [kg/m ² ・s]	0.051 ⁽⁴⁾	0.051 ⁽⁴⁾
燃料密度 [kg/m ³]	760 ⁽⁴⁾	760 ⁽⁴⁾
離隔距離 [m]	20.4 ⁽⁵⁾	34.5 ⁽⁵⁾

- (1) 航空ジャーナル 2 月号増刊 F-15 イーグル (航空ジャーナル社 昭和 55 年 2 月 5 日発行)
- (2) 「原子力発電所の外部火災影響評価ガイド 付属書 B 石油コンビナート等火災・爆発の原子力発電所への影響について」の附録 B におけるガソリン・ナフサの値
- (3) 航空ジャーナル 1978 別冊 F-15 イーグル (昭和 53 年 3 月 5 日発行) に記載の機体図面より燃料タンクの配置及び大きさを想定し算出した値
- (4) NUREG-1805 に記載の JP-4 の値
- (5) 別表 1 に示す離隔距離を安全側に小数点以下第二位で切り捨て

4. 評価手法

(1) 燃焼半径の算出

外部火災影響評価ガイドに従い、円筒火炎モデルとして評価を実施するため、燃焼半径は航空機の燃料タンクの投影面積を円筒の底面として仮定して、次式により算出する。

$$R = (S / \pi)^{1/2}$$

S: 燃料タンクの投影面積 (火炎円筒の底面積)

表 2 燃焼半径

	α 固体処理棟	固体集積保管場Ⅱ
燃料タンク投影面積 [m ²]	44.6	44.6
燃焼半径 [m]	3.77	3.77

(2) 形態係数の算出

外部火災影響評価ガイドに従い、次式により形態係数を算出する。

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

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

φ：形態係数

L：離隔距離

H：火炎高さ

R：燃焼半径

表 3 形態係数

	α 固体処理棟	固体集積保管場Ⅱ
離隔距離 [m]	20.4	34.5
燃料タンク投影面積 [m ²]	44.6	44.6
燃焼半径 [m]	3.77	3.77
形態係数	6.09 × 10 ⁻²	2.31 × 10 ⁻²

(3) 輻射強度の算出

外部火災影響評価ガイドに従い、火災の火炎から任意の位置にある点(受熱点)の輻射強度は、輻射発散度に形態係数を乗じて算出する。

表 4 輻射強度

	α 固体処理棟	固体集積保管場Ⅱ
輻射発散度 [W/m ²]	58 × 10 ³	58 × 10 ³
形態係数	6.09 × 10 ⁻²	2.31 × 10 ⁻²
輻射強度 [W/m ²]	3533	1337

(4) 燃焼継続時間の算出

外部火災影響評価ガイドに従い、次式のとおり、放火燃焼時間は燃料量を燃焼面積（燃料タンク投影面積）と燃焼速度で除して算出する。

$$t = V / (S \times v)$$

V : 燃料量

S : 燃焼面積

v : 燃焼速度 $v = M / \rho$

M : 質量低下速度

ρ : 燃料密度

表 5 燃焼継続時間

	α 固体処理棟	固体集積保管場Ⅱ
燃料量 [m ²]	14.87	14.87
燃焼面積 [m ²]	44.6	44.6
質量低下速度 [kg/m ² ・s]	0.051	0.051
燃料密度 [kg/m ³]	760	760
燃焼速度 [m/s]	6.71×10^{-5}	6.71×10^{-5}
燃焼継続時間 [s]	4968	4968

(5) 施設外壁温度の算出

外部火災影響評価ガイドに従い、火災が発生した時間から燃料が燃え尽きるまでの間、一定の輻射強度で施設の壁が昇温されるものとして、次式によりコンクリート表面の温度上昇を算出する。

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

T₀ : 初期温度(52[°C])

鉄筋コンクリート造集合住宅の壁で測定された1年間の温度データの最高値 約 52°Cを参考に設定 (RC造集合住宅の耐久性に対

する外断熱の温度抑制効果に関する研究 コンクリート工学年次
論文集, Vol. 26, No. 2, 2004)

q : 輻射強度

α : コンクリート温度伝導率 [$\alpha = \lambda / (\rho \times C_p)$]

C_p : コンクリート比熱 (0.963 [kJ/kgK])

ρ : コンクリート密度 (2,400 [kg/m³])

λ : コンクリート熱伝導率 (1.74 [W/mK])

x : コンクリート深さ

t : 燃焼継続時間

5. 評価結果

α 固体処理棟の離隔距離 20.4m の位置に F-15 が落下した場合の施設の壁の外表面温度の増加は 140.2°C である。

これに施設の壁の初期温度 52°C を考慮しても、施設の壁の外表面温度は 192.2°C であり、コンクリートの許容温度 200°C を超えない。

固体集積保管場Ⅱの離隔距離 34.5m の位置に F-15 が落下した場合の施設の壁の外表面温度の増加は 53.1°C であり、離隔距離 34.5m の位置から森林火災が発生した場合の施設の壁の外表面温度の増加は 95.4°C である。

しかし、航空機落下の火災の燃焼継続時間は 4968 秒であるが、森林火災による施設の壁の外表面温度が最大となるのは 611.5 秒後であり、その時の航空機落下の火災による施設の壁の外表面温度の増加は 18.7°C にとどまる。

これらに施設の壁の初期温度 52°C を考慮しても、施設の壁の外表面温度は 166.1°C であり、コンクリートの許容温度 200°C を超えない。

なお、「有視界飛行方式民間航空機」の離隔距離は、小型固定翼機及び小型回転翼機の評価に用いる α を 0.1 から 1 に変更した場合、別表 1 に示すとおり「自衛隊又は米軍機」の離隔距離よりも短くなる。

搭載燃料量が最大のユーロコプター社（アエロスパシアル社）の AS332L1 について、上述の F-15 と同様に評価する。

まず、固体集積保管場Ⅱについては、離隔距離 20.6m に AS332L1 が落下した場合、施設の壁の外表面温度の増加は、森林火災による施設の壁の外表面温度が最大となる 352.2 秒後において 45.6℃であり、森林火災による温度の増加 90.2℃と施設の壁の初期温度 52℃を考慮しても、施設の壁の外表面温度は 187.8℃であり、コンクリートの許容温度 200℃を超えない。

次に、 α 固体処理棟については、離隔距離 6.4m に AS332L1 が落下した場合、施設の壁の外表面温度の増加は 260.3℃であり、施設の壁の初期温度 52℃を考慮すると、施設の壁の外表面温度は 312.3℃となり、コンクリートの許容温度 200℃を超える。

しかし、 α 固体処理棟の施設の壁（壁厚さ 10cm 以上）の内表面温度の上昇は 0.1℃未満であり、施設の壁の内表面の初期温度を 52℃としても、施設の壁（建家）に内包されている設備（ α 焼却装置や α ホール設備等）の安全機能が維持される温度（使用最高温度等）を超えることはない。

AS332L1 の評価条件を表 6 に示す。

なお、別表 1 及び別図 1～18 から求められる半径 100m の円内にある施設を考慮した各施設の標的面積及び離隔距離を別表 2 に、落下する航空機が F-15 の場合の全施設の評価結果を別表 3 に、AS332L1 の場合を別表 4 に示す。

表 6 AS332L1 の評価条件

	α 固体処理棟	固体集積保管場 II
航空機	AS332L1	AS332L1
燃料の種類	JET A-1	JET A-1
燃料量 [m ³]	2.9 ⁽¹⁾	2.9 ⁽¹⁾
輻射発散度 [W/m ²]	50×10 ³ ⁽²⁾	50×10 ³ ⁽²⁾
燃料タンク投影面積 [m ²]	62 ⁽³⁾	62 ⁽³⁾
燃焼速度 [m/s]	0.78×10 ⁻⁴ ⁽⁴⁾	0.78×10 ⁻⁴ ⁽⁴⁾
離隔距離 [m]	6.4	20.6
燃焼半径 [m]	4.44	4.44
形態係数	34.62×10 ⁻²	7.91×10 ⁻²
輻射強度 [W/m ²]	17309	3956
燃焼継続時間 [s]	600	600

(1) EUROCOPTER AS332 L1 Technical Data (332 L1 07.101.02E)

(2) 「原子力発電所の外部火災影響評価ガイド 付属書 B 石油コンビナート等火災・爆発の原子力発電所への影響について」

(3) EUROCOPTER AS332 L1 Technical Data (332 L1 07.101.02E)

(記載の機体寸法から、胴体下部全域を燃料タンク投影面積として算出)

(4) 石油コンビナートの防災アセスメント指針 (平成 25 年 3 月)

6. 廃棄物管理施設以外の施設の火災との重畳について

廃棄物管理施設の周辺には、廃棄物管理施設以外の施設が設置されているため、この施設に航空機が落下した場合の影響を評価した。

航空機が落下するとした施設は、可燃物としての燃料を考慮し、大型トレーラー等を格納している車庫とした。また、評価対象施設は、この車庫に近い管理機械棟とした。

(1) 標的面積及び離隔距離について

別図 13 に示すとおり、管理機械棟を中心とした半径 100m の円内の施設は、廃液処理棟、β・γ 固体処理棟Ⅲ、β・γ 固体処理棟Ⅳ、α 固体処理

棟、廃液貯留施設Ⅰ、廃液貯留施設Ⅱ、 $\beta \cdot \gamma$ 一時格納庫Ⅰ及び α 一時格納庫であることから、管理機械棟の標的面積は5450m²であり、離隔距離は「自衛隊又は米軍機」にあつては34.3m、「有視界飛行方式民間航空機（ $\alpha=1$ の場合）」にあつては20.4mである。

(2) 落下した航空機の火災の影響について

離隔距離を変えて、上述と同様に施設の壁の外表面温度の増加を求めると、「自衛隊又は米軍機」として設定したF-15にあつては53.7℃、「有視界飛行方式民間航空機」として設定したAS332L1にあつては60.5℃である。

(3) 車庫に格納されている自動車等の火災の影響について

車庫に格納されている自動車等は、大型トレーラー（トラクター）、大型トラック、コンテナ車、大型乗用車、フォークリフト及び発電機（トラクターに搭載）が各1台である。

評価条件を表7に示す。

離隔距離については、車庫内の自動車等の配置を考慮し、最短の条件となる15mとした。

表7 車庫の火災の評価条件

自動車等	大型 トレーラー	大型 トラック	コンテナ車 大型乗用車	フォークリフ ト 発電機
燃料の種類	軽油	軽油	軽油	軽油
輻射発散度 [W/m ²]	42×10 ³⁽¹⁾	42×10 ³⁽¹⁾	42×10 ³⁽¹⁾	42×10 ³⁽¹⁾
燃料量 [m ³]	0.3 ⁽²⁾	0.2 ⁽²⁾	0.1 ⁽²⁾	0.052 ⁽²⁾
燃焼速度 [m/s]	0.55×10 ⁻⁴⁽³⁾	0.55×10 ⁻⁴⁽³⁾	0.55×10 ⁻⁴⁽³⁾	0.55×10 ⁻⁴⁽³⁾
燃料流出速度 [m ³ /s]	0.83×10 ⁻³⁽⁴⁾	0.83×10 ⁻³⁽⁴⁾	0.83×10 ⁻³⁽⁴⁾	0.83×10 ⁻³⁽⁴⁾
燃焼半径 [m]	2.2	2.2	2.2	2.2
離隔距離 [m]	15	15	15	15
形態係数	0.040	0.040	0.040	0.040
輻射強度 [W/m ²]	1687	1687	1687	1687
燃焼継続時間 [s]	360	240	120	62.4

- (1) 「原子力発電所の外部火災影響評価ガイド 付属書 B 石油コンビナート等火災・爆発の原子力発電所への影響について」の附録 B における軽油の値
- (2) 自動車メーカー各社の説明書等の値を元に設定
- (3) 石油コンビナートの防災アセスメント指針 別添 参考資料2における軽油の燃焼速度の値
- (4) 危険物の規制に関する規則 第25条の2における固定給油設備のガソリン最大吐出量

なお、評価手法は、「燃焼半径の算出」及び「燃焼継続時間の算出」を除き、航空機落下の火災の評価手法と同じである。

「燃焼半径の算出」及び「燃焼継続時間の算出」の評価手法を次に示す。

① 燃焼半径の算出

外部火災影響評価ガイド及び石油コンビナートの防災アセスメント指針に従い、円筒火炎モデルとして評価を実施するため、燃焼半径は燃料流出速度と燃焼速度から次式により算出する。

$$R = (S / \pi)^{1/2}$$

S:火炎面積 (火炎円筒の底面積) [S = q_L / v]

q_L :燃料流出速度

v : 燃焼速度

② 燃焼継続時間の算出

外部火災影響評価ガイドに従い、次式のとおり、放火燃焼時間は燃料量を燃焼面積と燃焼速度で除して算出する。

$$t = V / (S \times v)$$

V:燃料量

S:燃焼面積[S = q_L / v]

v : 燃焼速度

q_L :燃料流出速度

上述の評価手法にて求めた、自動車等の火災による施設の壁の外表面温度の増加を表8に示す。

表8 自動車等の火災による施設の壁の外表面温度の増加

自動車等	大型 トレーラー	大型 トラック	コンテナ車 大型乗用車	フォークリ フト 発電機
外表面温度の増加 [°C]	18.1	14.8	10.4	7.5

(4) 評価結果

落下した航空機の火災による施設の壁の外表面温度の増加は、F-15よりもAS332L1の方が大きく、60.5°Cである。

また、自動車等の火災による施設の壁の外表面温度の増加は、大型トレーラーにあつては18.1°C、大型トラックにあつては14.8°C、コンテナ車に

あつては 10.4℃、大型乗用車にあつては 10.4℃、フォークリフトにあつては 7.5℃、発電機にあつては 7.5℃である。

これらの合計は 129.2℃であり、施設の壁の初期温度 52℃を考慮しても、施設の壁の外表面温度は 181.2℃であり、コンクリートの許容温度 200℃を超えない。

なお、離隔距離よりも遠い位置に航空機が落下するとした場合、車庫に最も近い管理機械棟の評価結果よりも厳しくなることの有無の確認として、車庫との間に遮る物がない廃液貯留施設 I を対象に評価した結果、管理機械棟の評価結果よりも厳しくなることはなかった。落下する航空機が F-15 の場合を別表 3 に、AS332L1 の場合を別表 4 に示す。

別表1 各施設及びエリアの標的面積並びに離隔距離

通常評価

航空機落下確率に対する評価基準		標準標的面積(0.01km ²) による確率	各評価基準で1E-7になる 面積(km ²)	各評価基準で1E-7 になる面積となる半径 (円形近似)(m)
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	9.34E-10	1.07E+00	583.78
	② 航空路を巡航中の落下事故	1.03E-09	9.71E-01	555.91
2) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故		1.01E-08	9.90E-02	177.53
3) 自衛隊又は米軍機の 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	2.03E-08	4.93E-02	125.22
	② 基地-訓練空域間を往復時の 落下事故	5.51E-08	1.81E-02	76.01

施設・エリア名称	9,710															5,390				1,456		
	660	190	550	400	1,000	490	1,050	3,070	900	250	50	190	150	760	2,050	1,500	1,140	700	1,456			
施設・エリア名称	廃液処理棟	排水監視施設	β・γ 固体処理棟 I	β・γ 固体処理棟 II	β・γ 固体処理棟 III	β・γ 固体処理棟 IV	α 固体処理棟	固体集積保管場 I	廃液貯留施設 I	廃液貯留施設 II	有機廃液一時格納庫 *1	β・γ 一時格納庫 I	α 一時格納庫	管理機械棟	北部東側エリア	固体集積保管場 II	固体集積保管場 III	固体集積保管場 IV	α 固体貯蔵施設	北部西側エリア	固体廃棄物減容処理施設	南部エリア
落下確率10E-7 となる地点との 離隔距離(m)	569.29	576.01	570.55	572.50	565.94	571.29	565.50	552.52	566.86	574.86	579.79	576.01	576.87	568.23	528.19	558.24	561.93	564.73	568.86	542.36	562.26	562.26
	541.42	548.14	542.68	544.63	538.07	543.42	537.63	524.65	538.99	546.99	551.92	548.14	549.00	540.36	500.32	530.37	534.06	536.86	540.99	514.49	534.38	534.38
	163.03	169.75	164.30	166.24	159.69	165.04	159.25	146.27	160.60	168.61	173.54	169.75	170.62	161.97	121.93	151.98	155.68	158.48	162.60	136.11	156.00	156.00
	110.73	117.44	111.99	113.94	107.38	112.73	106.94	93.96	108.30	116.30	121.23	117.44	118.31	109.67	69.63	99.68	103.37	106.17	110.29	83.80	103.69	103.69
	61.51	68.23	62.77	64.72	58.17	63.52	57.72	44.75	59.08	67.09	72.02	68.23	69.10	60.45	20.41	50.46	54.16	56.96	61.08	34.59	54.48	54.48

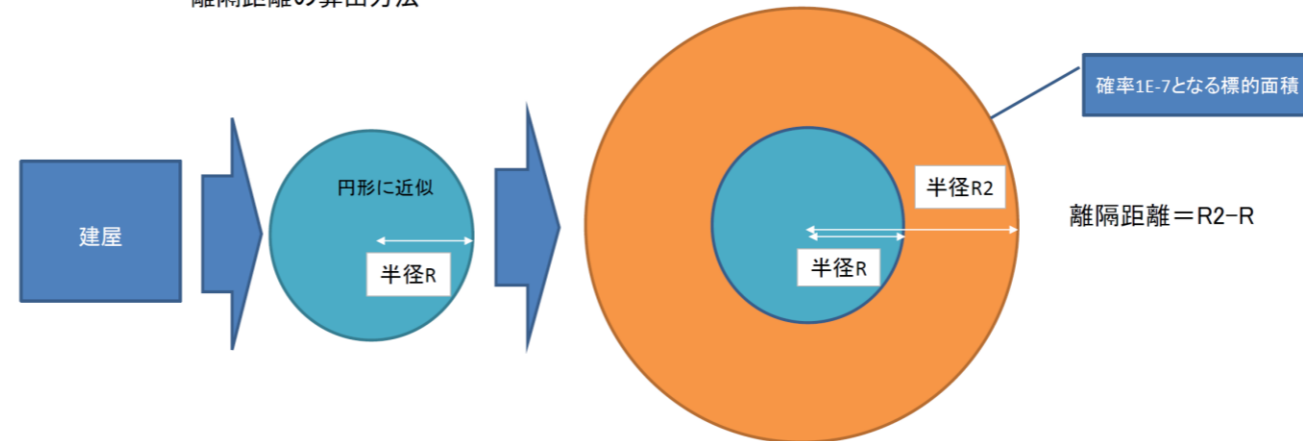
小型固定翼機及び小型回転翼機の評価をα=0.1からα=1とした場合

航空機落下確率に対する評価基準		標準標的面積(0.01km ²) による確率	各評価基準で1E-7になる 面積(km ²)	各評価基準で1E-7 になる面積となる半径 (円形近似)(m)
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	9.34E-10	1.07E+00	583.78
	② 航空路を巡航中の落下事故	1.03E-09	9.71E-01	555.91
2) 有視界飛行方式民間航空機の落下事故		8.26E-08	1.21E-02	62.08
3) 自衛隊又は米軍機の 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	2.03E-08	4.93E-02	125.22
	② 基地-訓練空域間を往復時の 落下事故	5.51E-08	1.81E-02	76.01

施設・エリア名称	9,710															5,390				1,456		
	660	190	550	400	1,000	490	1,050	3,070	900	250	50	190	150	760	2,050	1,500	1,140	700	1,456			
施設・エリア名称	廃液処理棟	排水監視施設	β・γ 固体処理棟 I	β・γ 固体処理棟 II	β・γ 固体処理棟 III	β・γ 固体処理棟 IV	α 固体処理棟	固体集積保管場 I	廃液貯留施設 I	廃液貯留施設 II	有機廃液一時格納庫 *1	β・γ 一時格納庫 I	α 一時格納庫	管理機械棟	北部東側エリア	固体集積保管場 II	固体集積保管場 III	固体集積保管場 IV	α 固体貯蔵施設	北部西側エリア	固体廃棄物減容処理施設	南部エリア
落下確率10E-7 となる地点との 離隔距離(m)	569.29	576.01	570.55	572.50	565.94	571.29	565.50	552.52	566.86	574.86	579.79	576.01	576.87	568.23	528.19	558.24	561.93	564.73	568.86	542.36	562.26	562.26
	541.42	548.14	542.68	544.63	538.07	543.42	537.63	524.65	538.99	546.99	551.92	548.14	549.00	540.36	500.32	530.37	534.06	536.86	540.99	514.49	534.38	534.38
	47.58	54.30	48.85	50.79	44.24	49.59	43.80	30.82	45.15	53.16	58.09	54.30	55.17	46.52	6.48	36.53	40.23	43.03	47.15	20.66	40.55	40.55
	110.73	117.44	111.99	113.94	107.38	112.73	106.94	93.96	108.30	116.30	121.23	117.44	118.31	109.67	69.63	99.68	103.37	106.17	110.29	83.80	103.69	103.69
	61.51	68.23	62.77	64.72	58.17	63.52	57.72	44.75	59.08	67.09	72.02	68.23	69.10	60.45	20.41	50.46	54.16	56.96	61.08	34.59	54.48	54.48

*1 使用を停止する施設

離隔距離の算出方法



別表2 半径100mの円内にある施設を考慮した各施設の標的面積及び離隔距離

100m	廃液処理棟	排水監視施設	β・γ固体処理棟I	β・γ固体処理棟II	β・γ固体処理棟III	β・γ固体処理棟IV	α固体処理棟	固体集積保管場I	廃液貯留施設I	廃液貯留施設II	有機廃液一時格納庫*1	β・γ一時格納庫I	α一時格納庫	管理機械棟	固体集積保管場II	固体集積保管場III	固体集積保管場IV	α固体貯蔵施設	固体廃棄物減容処理施設	合計	離隔距離	100m	
	660	190	550	400	1,000	490	1,050	3,070	900	250	50	190	150	760	2,050	1,500	1,140	700	1,456	16,556	19.8	10.8	
																				8250	F-15	AS332 LI α1	
	660	190			β・γ固体処理棟III	β・γ固体処理棟IV	α固体処理棟	固体集積保管場I	廃液貯留施設I	廃液貯留施設II		β・γ一時格納庫I	α一時格納庫	管理機械棟						8,710	23.35	9.42	
	660	190			β・γ固体処理棟III	β・γ固体処理棟IV	α固体処理棟	固体集積保管場I	廃液貯留施設I	廃液貯留施設II		β・γ一時格納庫I	α一時格納庫	管理機械棟						8,030	25.45	11.52	
			β・γ固体処理棟I	β・γ固体処理棟II		β・γ固体処理棟IV	α固体処理棟	固体集積保管場I			有機廃液一時格納庫*1	β・γ一時格納庫I	α一時格納庫							5,950	32.49	18.56	
			β・γ固体処理棟I	β・γ固体処理棟II		β・γ固体処理棟IV	α固体処理棟	固体集積保管場I			有機廃液一時格納庫*1	β・γ一時格納庫I	α一時格納庫							5,950	32.49	18.56	
	660	190			β・γ固体処理棟III		α固体処理棟		廃液貯留施設I	廃液貯留施設II			α一時格納庫	管理機械棟						4,960	36.27	22.34	
	660	190	β・γ固体処理棟I	β・γ固体処理棟II		β・γ固体処理棟IV	α固体処理棟	固体集積保管場I	廃液貯留施設I	廃液貯留施設II		β・γ一時格納庫I	α一時格納庫	管理機械棟						8,470	24.08	10.15	
	660	190	β・γ固体処理棟I	β・γ固体処理棟II	β・γ固体処理棟III	β・γ固体処理棟IV	α固体処理棟	固体集積保管場I	廃液貯留施設I	廃液貯留施設II	有機廃液一時格納庫*1	β・γ一時格納庫I	α一時格納庫	管理機械棟						9,710	20.41	6.48	
	660	190	β・γ固体処理棟I	β・γ固体処理棟II			α固体処理棟	固体集積保管場I	廃液貯留施設I	廃液貯留施設II	有機廃液一時格納庫*1	β・γ一時格納庫I	α一時格納庫	管理機械棟						7,270	27.90	13.97	
	660	190			β・γ固体処理棟III	β・γ固体処理棟IV	α固体処理棟	固体集積保管場I	廃液貯留施設I	廃液貯留施設II			α一時格納庫	管理機械棟						8,520	23.93	10.00	
	660	190			β・γ固体処理棟III	β・γ固体処理棟IV	α固体処理棟	固体集積保管場I	廃液貯留施設I	廃液貯留施設II		β・γ一時格納庫I	α一時格納庫	管理機械棟						8,710	23.35	9.42	
			β・γ固体処理棟I	β・γ固体処理棟II			α固体処理棟	固体集積保管場I			有機廃液一時格納庫*1	β・γ一時格納庫I	α一時格納庫							5,460	34.32	20.39	
	660	190	β・γ固体処理棟I	β・γ固体処理棟II		β・γ固体処理棟IV	α固体処理棟	固体集積保管場I	廃液貯留施設II		有機廃液一時格納庫*1	β・γ一時格納庫I	α一時格納庫	管理機械棟						7,620	26.76	12.83	
	660	190	β・γ固体処理棟I	β・γ固体処理棟II	β・γ固体処理棟III	β・γ固体処理棟IV	α固体処理棟	固体集積保管場I	廃液貯留施設I	廃液貯留施設II	有機廃液一時格納庫*1	β・γ一時格納庫I	α一時格納庫	管理機械棟						9,710	20.41	6.48	
	660	190			β・γ固体処理棟III	β・γ固体処理棟IV	α固体処理棟		廃液貯留施設I	廃液貯留施設II		β・γ一時格納庫I	α一時格納庫	管理機械棟						9,710	20.41	6.48	
															固体集積保管場II	固体集積保管場III	固体集積保管場IV	α固体貯蔵施設		5,450	34.36	20.43	
															2,050	1,500	1,140	700		5,390	34.59	20.66	
															2,050	1,500	1,140	700		5,390	34.59	20.66	
															2,050	1,500	1,140			4,690	37.37	23.44	
															2,050	1,500		α固体貯蔵施設		4,250	39.23	25.29	
																			固体廃棄物減容処理施設	1,456	1,456	54.48	40.55

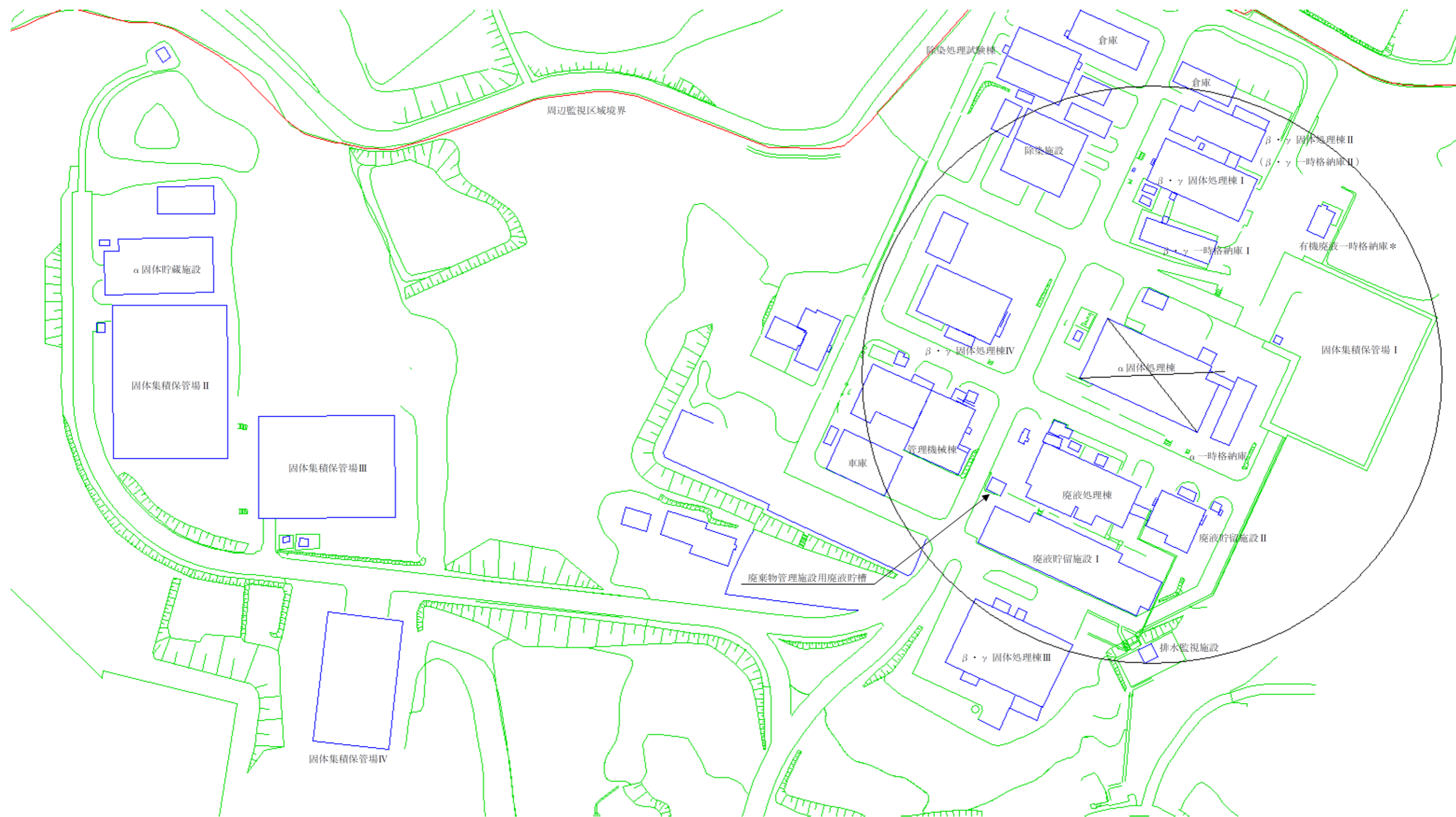
*1 使用を停止する施設

別表3 F-15が落下した場合の評価結果

100m F-15		9710m ²	19.8m	航空機落下による温度増加			樹木火災による温度増加			初期温度	最高温度		許容温度	差	対象	100m F-15			
		標的面積	離隔距離	外面	内面	外面	内面	外面	内面	外面	内面		内面						
α 固体処理棟	9710m ²	20.4m	140.2 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚10cm	0.0 °C	52.0 °C	192.2 °C	52.1 °C	60.0 °C	7.9 °C	設備 PVC等	α 固体処理棟	
α 一時格納庫	9710m ²	20.4m	140.2 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚10cm	0.0 °C	52.0 °C	192.2 °C	52.1 °C	60.0 °C	7.9 °C	設備 PVC等	α 一時格納庫	
廃液貯留施設Ⅱ	8710m ²	23.3m	110.8 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	離隔距離17m,半径3m	27.9 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	52.0 °C	190.7 °C	52.2 °C	200.0 °C	147.8 °C	設備	コンクリート	廃液貯留施設Ⅱ
廃液処理棟	8710m ²	23.3m	110.8 °C	→	壁厚0.6cm	101.5 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚0.6cm	0.0 °C	52.0 °C	162.8 °C	153.5 °C	200.0 °C	46.5 °C	設備	コンクリート	廃液処理棟
廃液貯留施設Ⅰ	8520m ²	23.9m	105.8 °C	→	壁厚0.6cm	96.9 °C	離隔距離14m,半径3m	38.8 °C	→	壁厚0.6cm	9.9 °C	52.0 °C	196.6 °C	158.8 °C	200.0 °C	41.2 °C	設備	コンクリート	廃液貯留施設Ⅰ
β・γ 固体処理棟Ⅳ	8470m ²	24.0m	105.0 °C	→	壁厚2cm	77.4 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚2cm	0.0 °C	52.0 °C	157.0 °C	129.4 °C	200.0 °C	70.6 °C	設備	コンクリート	β・γ 固体処理棟Ⅳ
排水監視施設	8030m ²	25.4m	94.7 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	離隔距離12m,半径3m	49.5 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	52.0 °C	196.2 °C	52.2 °C	60.0 °C	7.8 °C	設備	ポンプ等	排水監視施設
β・γ 一時格納庫Ⅰ	7620m ²	26.7m	86.4 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚10cm	0.0 °C	52.0 °C	138.4 °C	52.1 °C	60.0 °C	7.9 °C	廃棄物	PVC等	β・γ 一時格納庫Ⅰ
固体集積保管場Ⅰ	7270m ²	27.9m	79.6 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	離隔距離12.5m,半径2.5m	34.6 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	52.0 °C	166.2 °C	52.2 °C	200.0 °C	147.8 °C	廃棄物	コンクリート	固体集積保管場Ⅰ
β・γ 固体処理棟Ⅰ	5950m ²	32.4m	59.9 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	離隔距離20m,半径4m	34.6 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	52.0 °C	146.5 °C	52.2 °C	60.0 °C	7.8 °C	廃棄物	PVC等	β・γ 固体処理棟Ⅰ
β・γ 固体処理棟Ⅱ	5950m ²	32.4m	59.9 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	離隔距離14m,半径4m	60.3 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	52.0 °C	172.2 °C	52.2 °C	60.0 °C	7.8 °C	廃棄物	PVC等	β・γ 固体処理棟Ⅱ
有機廃液一時格納庫 * 1	5460m ²	34.3m	53.7 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	離隔距離14m,半径4m	60.3 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	52.0 °C	166.0 °C	52.2 °C	100.0 °C	47.8 °C	廃棄物	水溶液	有機廃液一時格納庫
管理機械棟	5450m ²	34.3m	53.7 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚10cm	0.0 °C	52.0 °C	105.7 °C	52.1 °C	60.0 °C	7.9 °C	廃棄物	PVC等	管理機械棟
β・γ 固体処理棟Ⅲ	4960m ²	36.2m	48.4 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚10cm	0.0 °C	52.0 °C	100.4 °C	52.1 °C	200.0 °C	147.9 °C	設備	コンクリート	β・γ 固体処理棟Ⅲ
* 1 使用を停止する施設																			
100m F-15		9710m ²	19.8m	航空機落下による温度増加			森林火災による温度増加			初期温度	最高温度		許容温度	差	対象	100m F-15			
		標的面積	離隔距離	外面			外面			外面	内面		外面						
固体集積保管場Ⅱ	5390m ²	34.5m	53.1 °C	→	611.5秒後	18.7 °C				防火帯相当9m	95.4 °C	52.0 °C	166.1 °C		200.0 °C	33.9 °C	廃棄物	鉄・コンクリート	固体集積保管場Ⅱ
固体集積保管場Ⅲ	5390m ²	34.5m	53.1 °C	→	611.5秒後	18.7 °C				防火帯相当9m	95.4 °C	52.0 °C	166.1 °C		200.0 °C	33.9 °C	廃棄物	鉄・コンクリート	固体集積保管場Ⅲ
固体集積保管場Ⅳ	4690m ²	37.3m	45.6 °C	→	679.5秒後	16.9 °C				防火帯相当9m	95.7 °C	52.0 °C	164.6 °C		200.0 °C	35.4 °C	廃棄物	鉄・コンクリート	固体集積保管場Ⅳ
α 固体貯蔵施設	4250m ²	39.2m	41.4 °C	→	729.1秒後	15.9 °C				防火帯相当9m	97.2 °C	52.0 °C	165.1 °C		200.0 °C	34.9 °C	廃棄物	鉄・コンクリート	α 固体貯蔵施設
固体廃棄物減容処理施設	1456m ²	54.4m	21.7 °C	→	1089.8秒後	10.2 °C				防火帯相当9m	95.3 °C	52.0 °C	157.5 °C		200.0 °C	42.5 °C	設備	コンクリート	固体廃棄物減容処理施設
100m F-15		9710m ²	19.8m	航空機落下による温度増加			車庫火災による温度増加			初期温度	最高温度		許容温度	差	対象	100m F-15			
		標的面積	離隔距離	外面			外面			外面	内面		外面						
管理機械棟	5450m ²	34.3m				53.7 °C				離隔距離15m(10+5)	68.7 °C	52.0 °C	174.4 °C	52.2 °C	60.0 °C	7.8 °C	廃棄物	PVC等	管理機械棟
廃液貯留施設Ⅰ	8520m ²	23.9m				61.3 °C				離隔距離40m(36+4)	10.5 °C	52.0 °C	123.8 °C		200.0 °C	76.2 °C	設備	コンクリート	廃液貯留施設Ⅰ

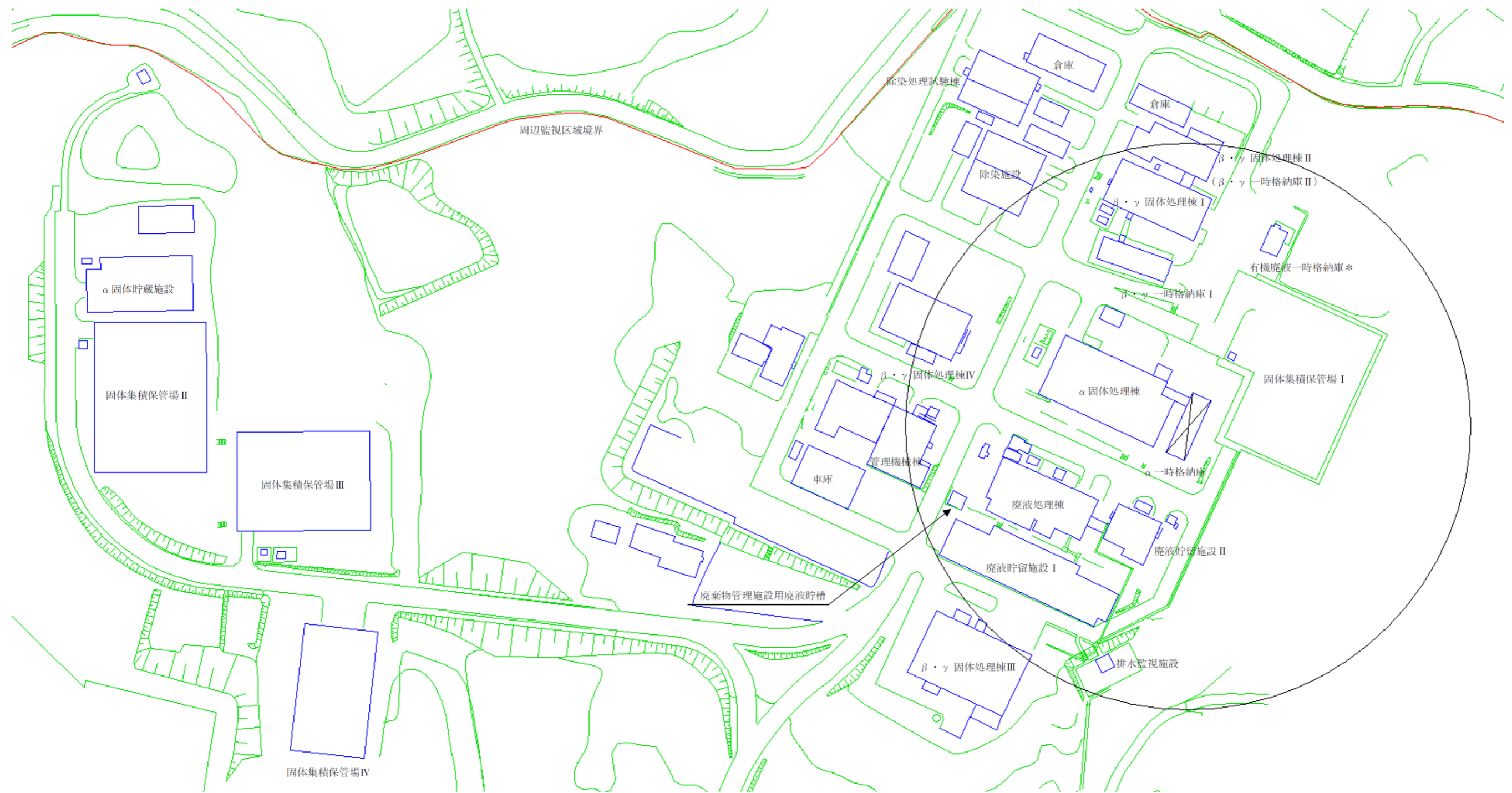
別表4 AS332L1が落下した場合の評価結果

100m AS332L1 α1		8250m ²	10.8m	航空機落下による温度増加				樹木火災による温度増加				初期温度	最高温度		許容温度	差	対象	100m AS332L1 α1	
		標的面積	離隔距離	外面		内面		外面		内面			外面	内面		内面			
α 固体処理棟	9710m ²	6.4m	260.3 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚10cm	0.0 °C	52.0 °C	312.3 °C	52.1 °C	60.0 °C	7.9 °C	設備	PVC等	α 固体処理棟
α 一時格納庫	9710m ²	6.4m	260.3 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚10cm	0.0 °C	52.0 °C	312.3 °C	52.1 °C	60.0 °C	7.9 °C	設備	PVC等	α 一時格納庫
廃液貯留施設Ⅱ	8710m ²	9.4m	173.1 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	離隔距離17m,半径3m	27.9 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	52.0 °C	253.0 °C	52.2 °C	200.0 °C	147.8 °C	設備	コンクリート	廃液貯留施設Ⅱ
廃液処理棟	8710m ²	9.4m	173.1 °C	→	壁厚0.6cm	133.3 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚0.6cm	0.0 °C	52.0 °C	225.1 °C	185.3 °C	200.0 °C	14.7 °C	設備	コンクリート	廃液処理棟
廃液貯留施設Ⅰ	8520m ²	10.0m	161.4 °C	→	壁厚0.6cm	124.3 °C	離隔距離14m,半径3m	38.8 °C	→	壁厚0.6cm	9.9 °C	52.0 °C	252.2 °C	186.2 °C	200.0 °C	13.8 °C	設備	コンクリート	廃液貯留施設Ⅰ
β・γ 固体処理棟Ⅳ	8470m ²	10.1m	159.5 °C	→	壁厚2cm	60.8 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚2cm	0.0 °C	52.0 °C	211.5 °C	112.8 °C	200.0 °C	87.2 °C	設備	コンクリート	β・γ 固体処理棟Ⅳ
排水監視施設	8030m ²	11.5m	136.7 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	離隔距離12m,半径3m	49.5 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	52.0 °C	238.2 °C	52.2 °C	60.0 °C	7.8 °C	設備	ポンプ等	排水監視施設
β・γ 一時格納庫Ⅰ	7620m ²	12.8m	119.5 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚10cm	0.0 °C	52.0 °C	171.5 °C	52.1 °C	60.0 °C	7.9 °C	廃棄物	PVC等	β・γ 一時格納庫Ⅰ
固体集積保管場Ⅰ	7270m ²	13.9m	107.3 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	離隔距離12.5m,半径2.5m	34.6 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	52.0 °C	193.9 °C	52.2 °C	200.0 °C	147.8 °C	廃棄物	コンクリート	固体集積保管場Ⅰ
β・γ 固体処理棟Ⅰ	5950m ²	18.5m	70.7 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	離隔距離20m,半径4m	34.6 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	52.0 °C	157.3 °C	52.2 °C	60.0 °C	7.8 °C	廃棄物	PVC等	β・γ 固体処理棟Ⅰ
β・γ 固体処理棟Ⅱ	5950m ²	18.5m	70.7 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	離隔距離14m,半径4m	60.3 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	52.0 °C	183.0 °C	52.2 °C	60.0 °C	7.8 °C	廃棄物	PVC等	β・γ 固体処理棟Ⅱ
有機廃液一時格納庫 *1	5460m ²	20.3m	61.0 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	離隔距離14m,半径4m	60.3 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	52.0 °C	173.3 °C	52.2 °C	100.0 °C	47.8 °C	廃棄物	水溶液	有機廃液一時格納庫
管理機械棟	5450m ²	20.4m	60.5 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚10cm	0.0 °C	52.0 °C	112.5 °C	52.1 °C	60.0 °C	7.9 °C	廃棄物	PVC等	管理機械棟
β・γ 固体処理棟Ⅲ	4960m ²	22.3m	52.3 °C	→	壁厚10cm	0.1 °C	なし	0.0 °C	→	壁厚10cm	0.0 °C	52.0 °C	104.3 °C	52.1 °C	200.0 °C	147.9 °C	設備	コンクリート	β・γ 固体処理棟Ⅲ
*1 使用を停止する施設																			
100m AS332L1 α1		8250m ²	10.8m	航空機落下による温度増加				森林火災による温度増加				初期温度	最高温度		許容温度	差	対象	100m AS332L1 α1	
		標的面積	離隔距離	外面		内面		外面		内面			外面	内面		外面			
固体集積保管場Ⅱ	5390m ²	20.6m	59.5 °C	→	352.2秒後	45.6 °C			防火帯相当9m	90.2 °C	52.0 °C	187.8 °C			200.0 °C	12.2 °C	廃棄物	鉄・コンクリート	固体集積保管場Ⅱ
固体集積保管場Ⅲ	5390m ²	20.6m	59.5 °C	→	352.2秒後	45.6 °C			防火帯相当9m	90.2 °C	52.0 °C	187.8 °C			200.0 °C	12.2 °C	廃棄物	鉄・コンクリート	固体集積保管場Ⅲ
固体集積保管場Ⅳ	4690m ²	23.4m	48.1 °C	→	388.1秒後	38.7 °C			防火帯相当9m	92.2 °C	52.0 °C	182.9 °C			200.0 °C	17.1 °C	廃棄物	鉄・コンクリート	固体集積保管場Ⅳ
α 固体貯蔵施設	4250m ²	25.2m	42.3 °C	→	426.9秒後	35.7 °C			防火帯相当9m	94.1 °C	52.0 °C	181.8 °C			200.0 °C	18.2 °C	廃棄物	鉄・コンクリート	α 固体貯蔵施設
固体廃棄物減容処理施設	1456m ²	40.5m	17.5 °C	→	752.4秒後	19.6 °C			防火帯相当9m	96.0 °C	52.0 °C	167.6 °C			200.0 °C	32.4 °C	設備	コンクリート	固体廃棄物減容処理施設
100m AS332L1 α1		8250m ²	10.8m	航空機落下による温度増加				車庫火災による温度増加				初期温度	最高温度		許容温度	差	対象	100m AS332L1 α1	
		標的面積	離隔距離	外面		内面		外面		内面			外面	内面		外面			
管理機械棟	5450m ²	20.4m				60.5 °C			離隔距離15m(10+5)	68.7 °C	52.0 °C	181.2 °C	52.2 °C	60.0 °C	7.8 °C	廃棄物	PVC等	管理機械棟	
廃液貯留施設Ⅰ	8520m ²	10.0m			離隔距離31m(36-5)	29.1 °C			離隔距離40m(36+4)	10.5 °C	52.0 °C	91.6 °C		200.0 °C	108.4 °C	設備	コンクリート	廃液貯留施設Ⅰ	



* ; 使用を停止する。

別図1 α固体処理棟と半径100mの円内の施設との関係



別図2 α一時格納庫と半径100mの円内の施設との関係



* ; 使用を停止する。

別図3 廃液貯留施設 II と半径 100m の円内の施設との関係



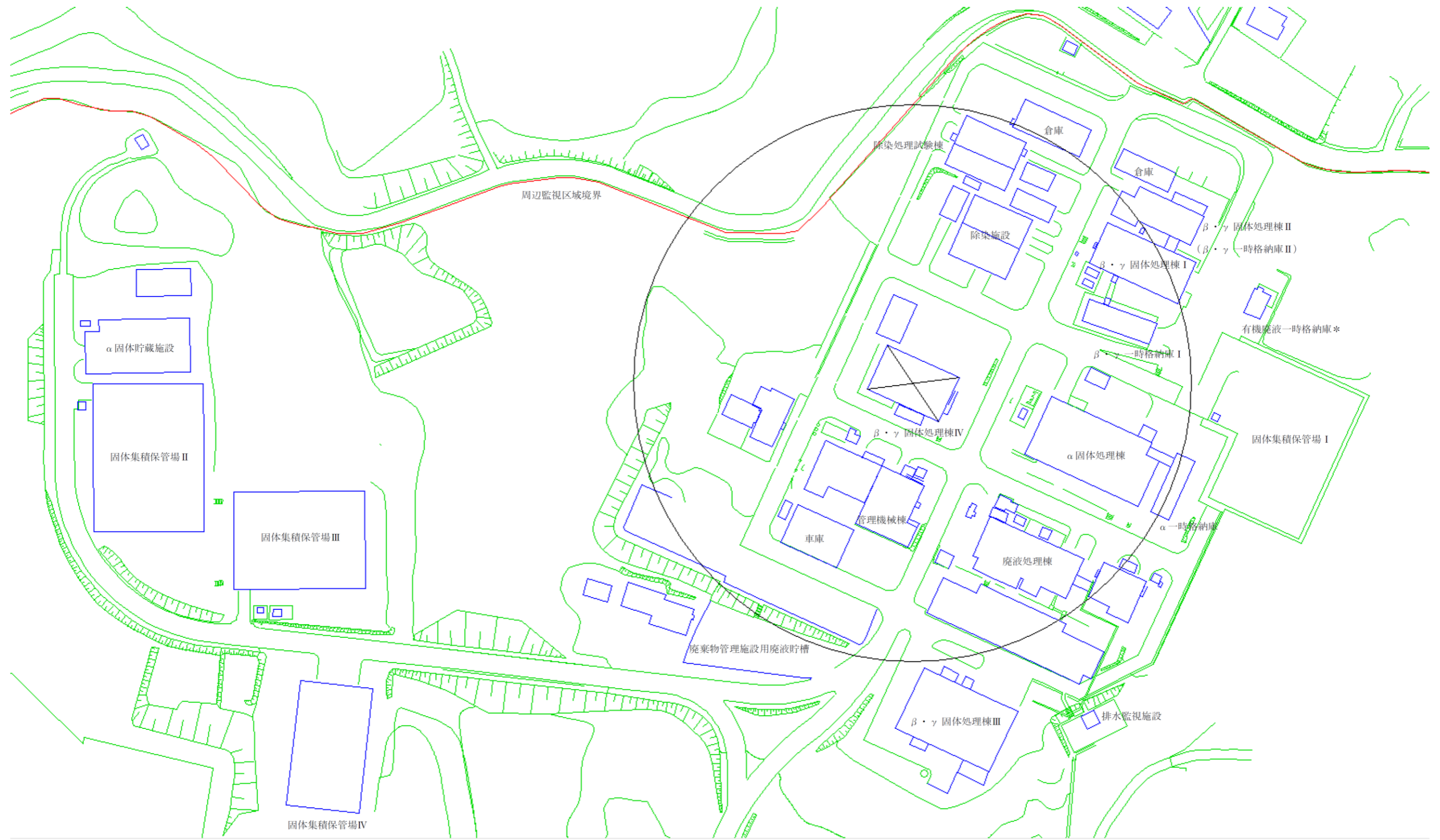
* ; 使用を停止する。

別図 4 廃液処理棟と半径 100m の円内の施設との関係



* ; 使用を停止する。

別図 5 廃液貯留施設 I と半径 100m の円内の施設との関係

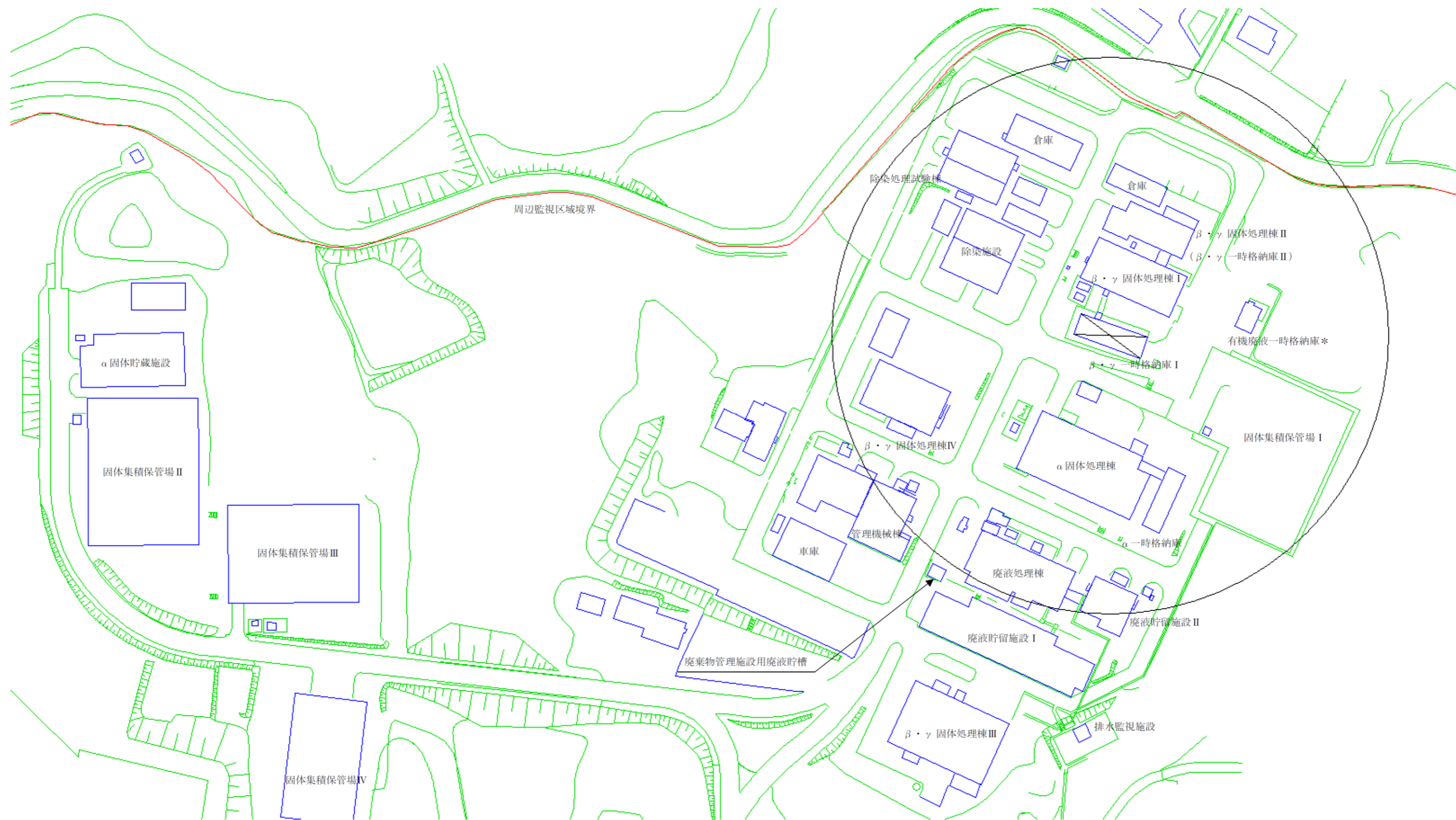


* ; 使用を停止する。

別図6 β・γ 固体処理棟IVと半径 100mの円内の施設との関係



別図 7 排水監視施設と半径 100m の円内の施設との関係



* ; 使用を停止する。

別図8 $\beta \cdot \gamma$ 一時格納庫 I と半径 100m の円内の施設との関係



別図9 固体集積保管場 I と半径 100m の円内の施設との関係

* ; 使用を停止する。