

4.3 燃料等輸送船の係留索の耐力について

4.3 燃料等輸送船の係留索の耐力について

(1) 概要

燃料等輸送船（以下、「輸送船」という。）は、津波警報等発令時、原則、緊急退避するが、津波流向及び物揚場と取水口との位置関係を踏まえ、短時間に津波が襲来する場合を考慮し、係留索の耐力について評価を実施する。

係留索については、船舶の大きさから一定の算式によって計算される数値（艀装数）に応じた仕様（強度，本数）を有するものを備えることが、日本海事協会（NK）の鋼船規則において定められている。

本書では、輸送船が備えている係留索の係留力及び津波による流圧力を石油会社国際海事評議会 OCIMF (Oil Companies International Maritime Forum) 刊行“Mooring Equipment Guidelines”の手法を用いて算出し、耐力評価を行う。なお、同書は船舶の係留方法・係留設備に関わる要求事項を規定するものであり、流圧力の評価については大型タンカーを主たる適用対象とするものであるが、輸送船は大型タンカーと同じ1軸船であり、水線下の形状が類似しているため、同評価を輸送船に適用することは可能と考える。

(2) 評価

a. 輸送船, 係留索, 係船柱

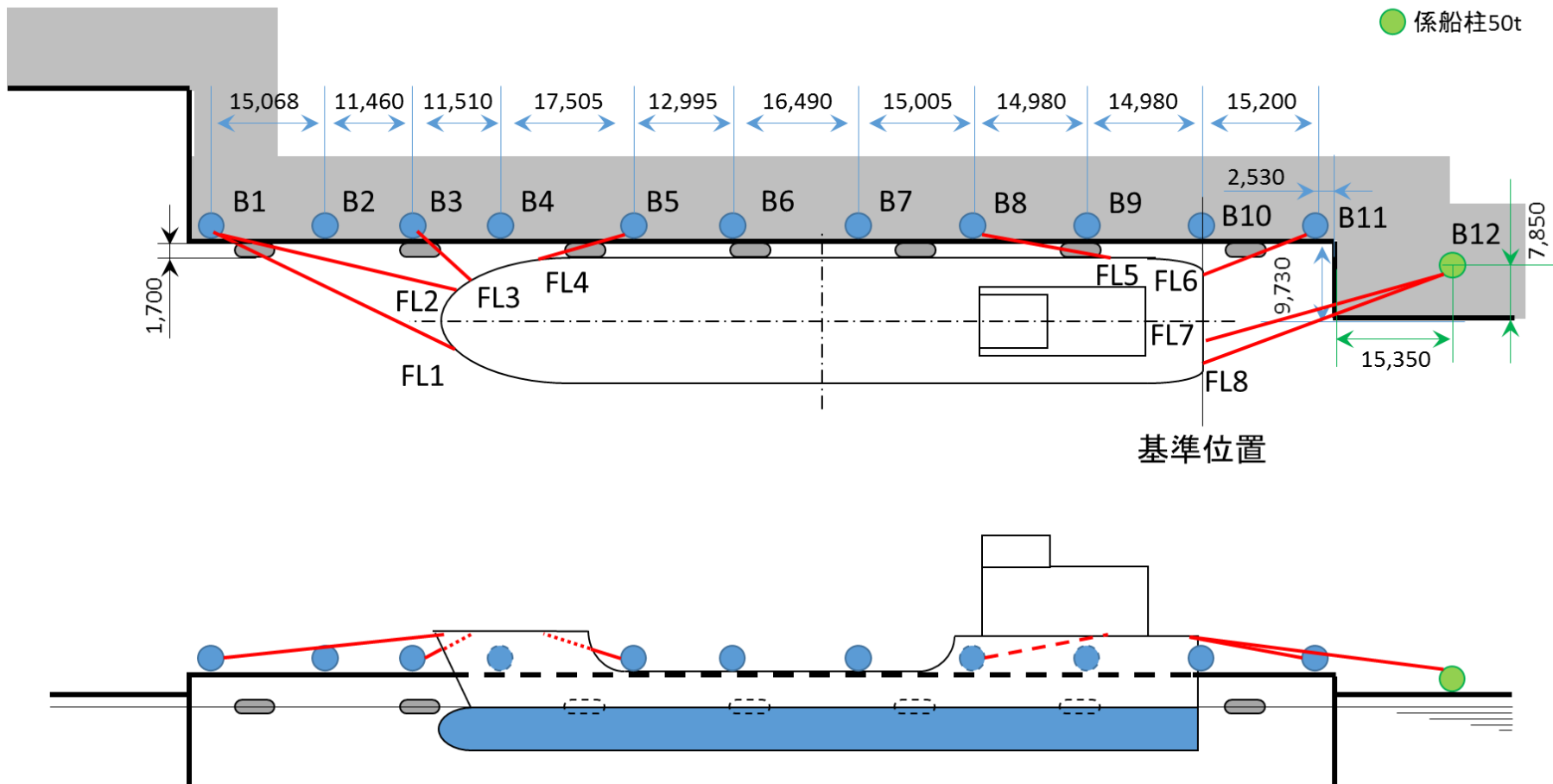
輸送船, 係留索, 係船柱の仕様を表 4.3-1 に, 配置を図 4.3-1 に示す。

表 4.3-1 輸送船, 係留索, 係船柱の仕様

	項目	仕様
輸送船	総トン数	約 5,000 トン
	載貨重量トン	約 3,000 トン
	喫水	約 5m
	全長	100.0m (垂線間長 : 94.4m)
	型幅	16.5m
	形状	(図 4.3-1 参照)
係留索	直径	60mm (ノミナル値)
	素材種別	Polyethylene Rope Grade 1
	破断荷重	279kN (キロニュートン) = 28.5tonf
	係船機ブレーキ力	28.5tonf × 0.7 ≒ 20.0tonf
係船柱	ビット数, 位置	(図 4.3-1 参照)
	係留状態	(図 4.3-1 参照)
	強度	25t, 50t

P.N. ←

- 係船柱25t
- 係船柱50t



基準位置

図 4.3-1 輸送船, 係留索, 係船柱の配置

b. 津波条件（流向，水位，流速）

襲来までに時間的余裕がなく，輸送船を離岸できない可能性がある基準津波 3 を評価条件とする。

基準津波 3 による物揚場近傍の流向は，図 4.3-2 に例示するとおり物揚場に対する接線方向の成分が支配的となる。これに対し，輸送船は物揚場（コンクリート製）と平行して接岸されることから，評価は輸送船の船首及び船尾方向の流圧力に対する係留索の耐力について実施する。

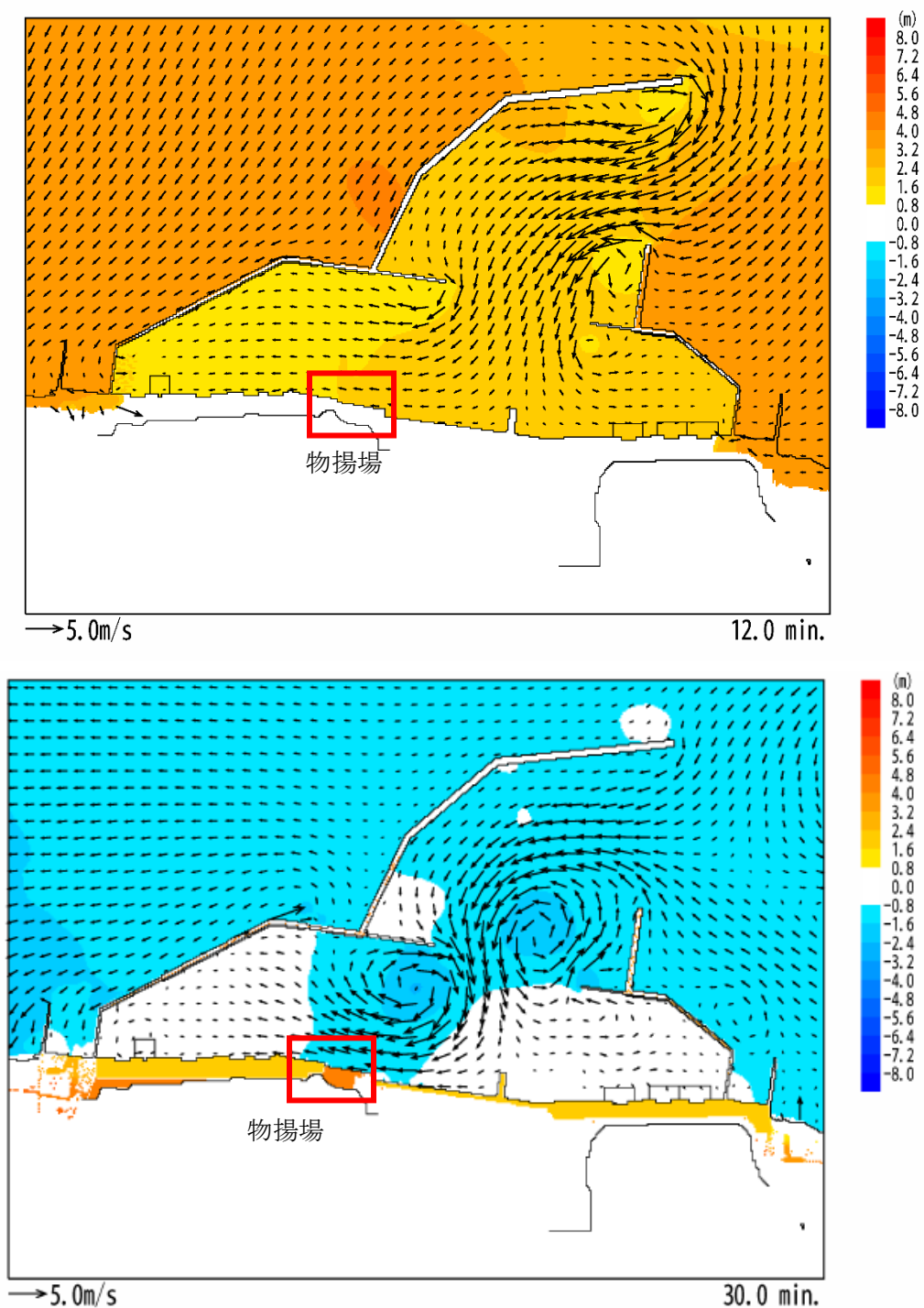


図 4.3-2 基準津波 3 の流向

一方、基準津波3の物揚場位置における水位及び接線方向成分の流速は、図4.3-3-1のとおりとなる。

図4.3-3-1に示すとおり地震発生後15分で第一波の最高点に達する。その後、引き波が発生し、流速は地震発生後30分に最大の3.2m/sに達する。

緊急退避時間との関係から、津波が最大流速に到達する前に輸送船は退避できると考えられるものの、今回は係留により対応することを仮定し、最大流速3.2m/sで生じる流圧力に対する係留力を評価する。

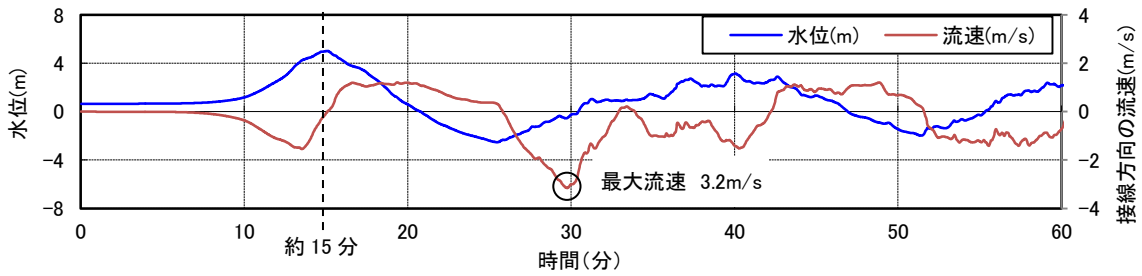


図4.3-3-1 基準津波3の水位・流速（物揚場前面）

なお、地震等により防波堤の損傷を想定した場合（防波堤なしの条件）でも、接線方向成分の流速は、図4.3-3-2に示すとおり防波堤健全時（図4.3-3-1）よりも小さいため、流速条件は健全状態における流速に包含される。

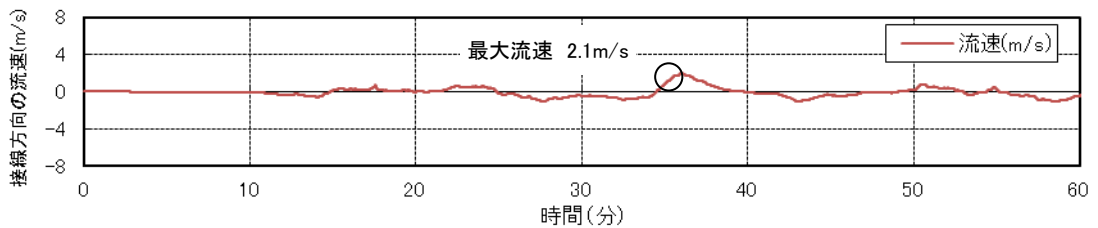
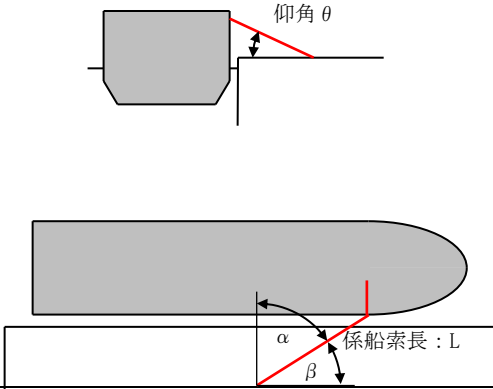


図4.3-3-2 防波堤損傷時における基準津波3の流速（物揚場前面）

c. 係留力

係留力の計算方法を表 4.3-2 に、計算結果を表 4.3-3、図 4.3-4 及び図 4.3-5 に示す。

表 4.3-2 係留力の計算方法¹⁾

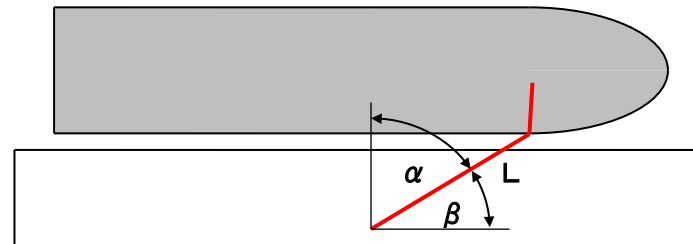
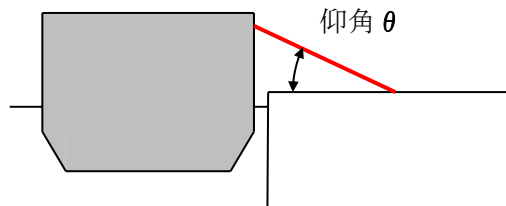
<p>【各索の係留力計算式】</p> $R_x = T \times ((\cos^2 \beta \times \cos^2 \theta) / L) \times (L_c / (\cos \beta_c \times \cos \theta_c))$	
<p> R_x : 前後係留力 (tonf) (前方は添字 f, 後方は添字 a) T : 係留索 1 本に掛けることができる最大張力 (tonf) β : 係留索水平角 (物揚場平行線となす角度) (deg) θ : 係留索の仰角 (deg) L : 係留索の長さ (船外+船内) (m) β_c : 各グループ*で最も負荷の大きい係留索の係留索水平角 (物揚場平行線となす角度) (deg) θ_c : 各グループ*で最も負荷の大きい係留索の仰角 (deg) L_c : 各グループ*で最も負荷の大きい係留索の長さ (船外+船内) (m) 注記* : 係留索の機能別グループ (前方係留力または後方係留力) </p>	

参考文献

1) 日本タンカー協会 : 係留設備に関する指針 第 2 版, pp. 167, 2002.

表 4.3-3 係留力 (図 4.3-1) の計算結果

フェアリーダ	索種類	係船柱	係船索長さ[m]	係留角		索張力 T [tonf]	係留力 前後 [tonf]	Bitt Performance [tonf]		
				船外	θ			β	Bitt Load	合計
FL1	Line1	B1	36.9	5.1	-24.3	20.0	-6.91	7.31	15.96	25
FL2	Line2	B1	34.2	5.5	-10.4	20.0	-8.60	8.65		
FL3	Line3	B3	10.5	18.1	-31.8	20.0	-16.16	20.00	20.00	25
							-31.67			
FL4	Line4	B5	13.7	13.7	11.9	20.0	19.01	20.00	20.00	25
							19.01			
FL5	Line5	B8	25.0	6.8	7.3	20.0	-19.70	20.00	20.00	25
							-19.70			
FL6	Line6	B11	16.6	10.3	21.0	20.0	18.37	20.00	20.00	25
FL7	Line7	B12	34.8	8.2	15.9	20.0	10.56	10.90	21.39	50
FL8	Line8	B12	35.8	8.0	21.0	20.0	9.70	10.49		
							38.62			
							前後(+) 57.63			
							前後(-) -51.37			



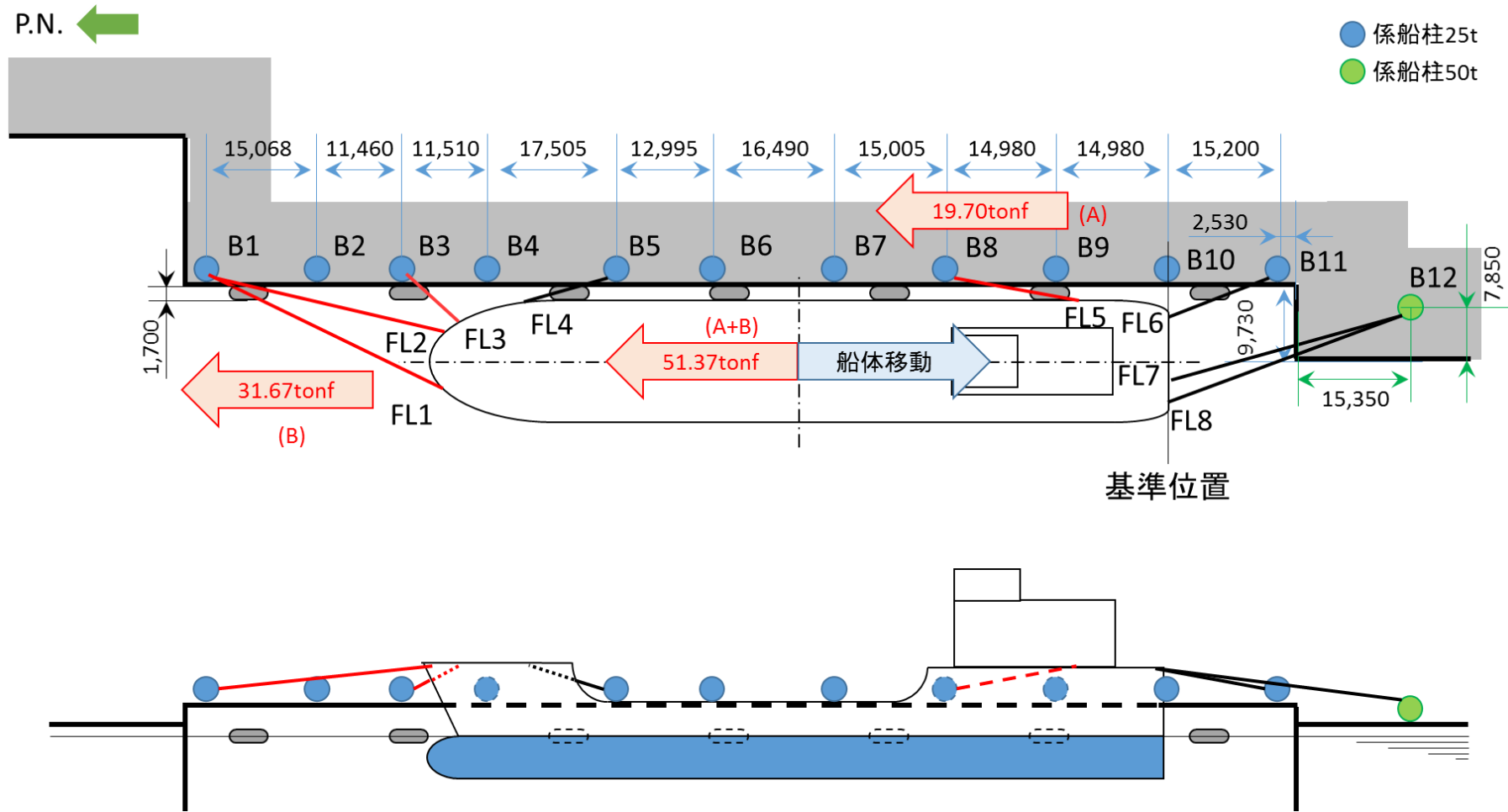


図 4.3-4 船尾方向への移動に対する船首方向係留力

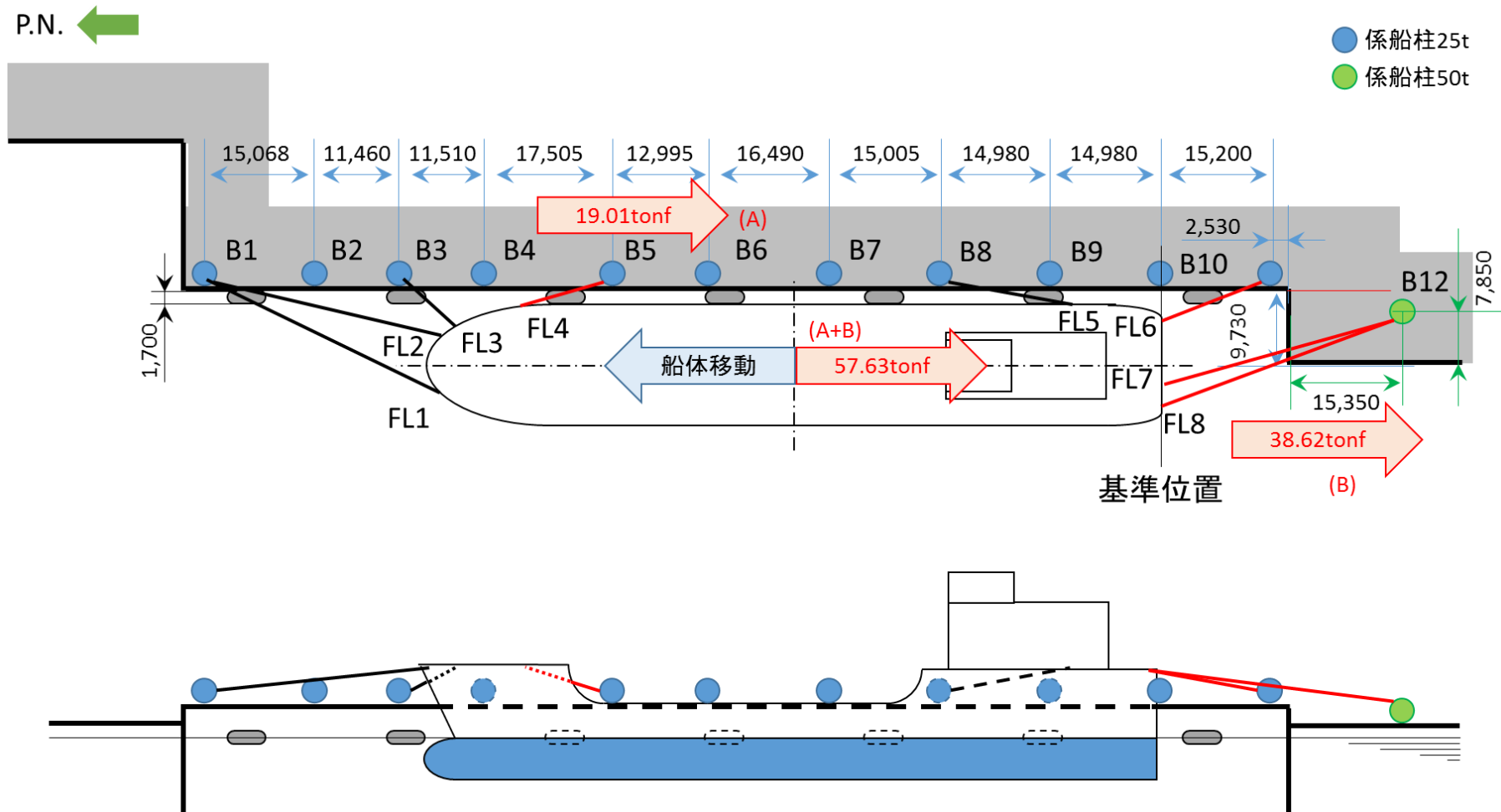


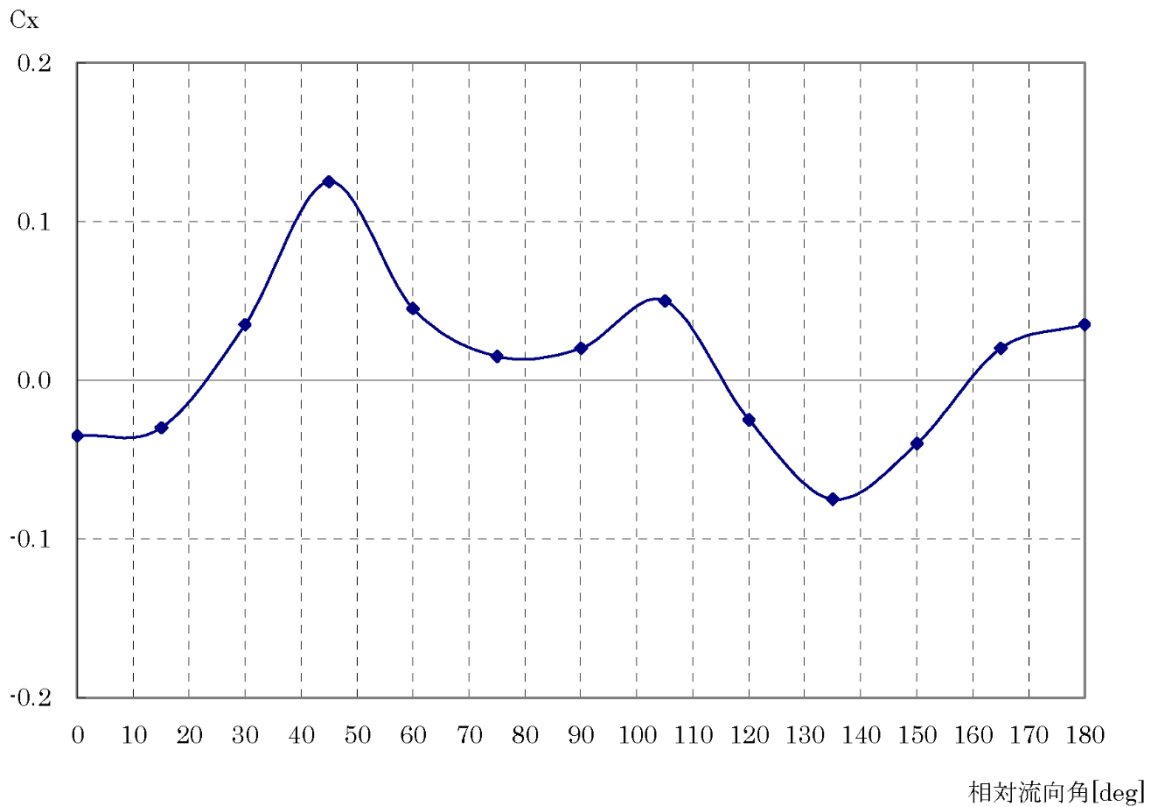
図 4.3-5 船首方向への移動に対する船尾方向係留力

d. 流圧力

流圧力の計算方法を表 4.3-4 に、係留力との比較結果を図 4.3-6 に示す。

表 4.3-4 流圧力の計算方法¹⁾

<p>【流圧力計算式】</p> $F_{Xc} = 1/2 \times C_{Xc} \times \rho_c \times V_c^2 \times L_{PP} \times d$	<p>F_{Xc} : 縦方向流圧力 (kgf)</p> <p>C_{Xc} : 縦方向流圧力係数</p> <p>V_c : 流速 (m/s)</p> <p>L_{PP} : 垂線間長 (m)</p> <p>d : 喫水 (m)</p> <p>ρ_c : 水密度 (kgf・sec²/m⁴) (=105.1kgf・sec²/m⁴)</p>
---	--



参考文献

1) OCIMF : Mooring Equipment Guidelines 3rd Edition, pp.178, pp.187, pp.202, 2008.

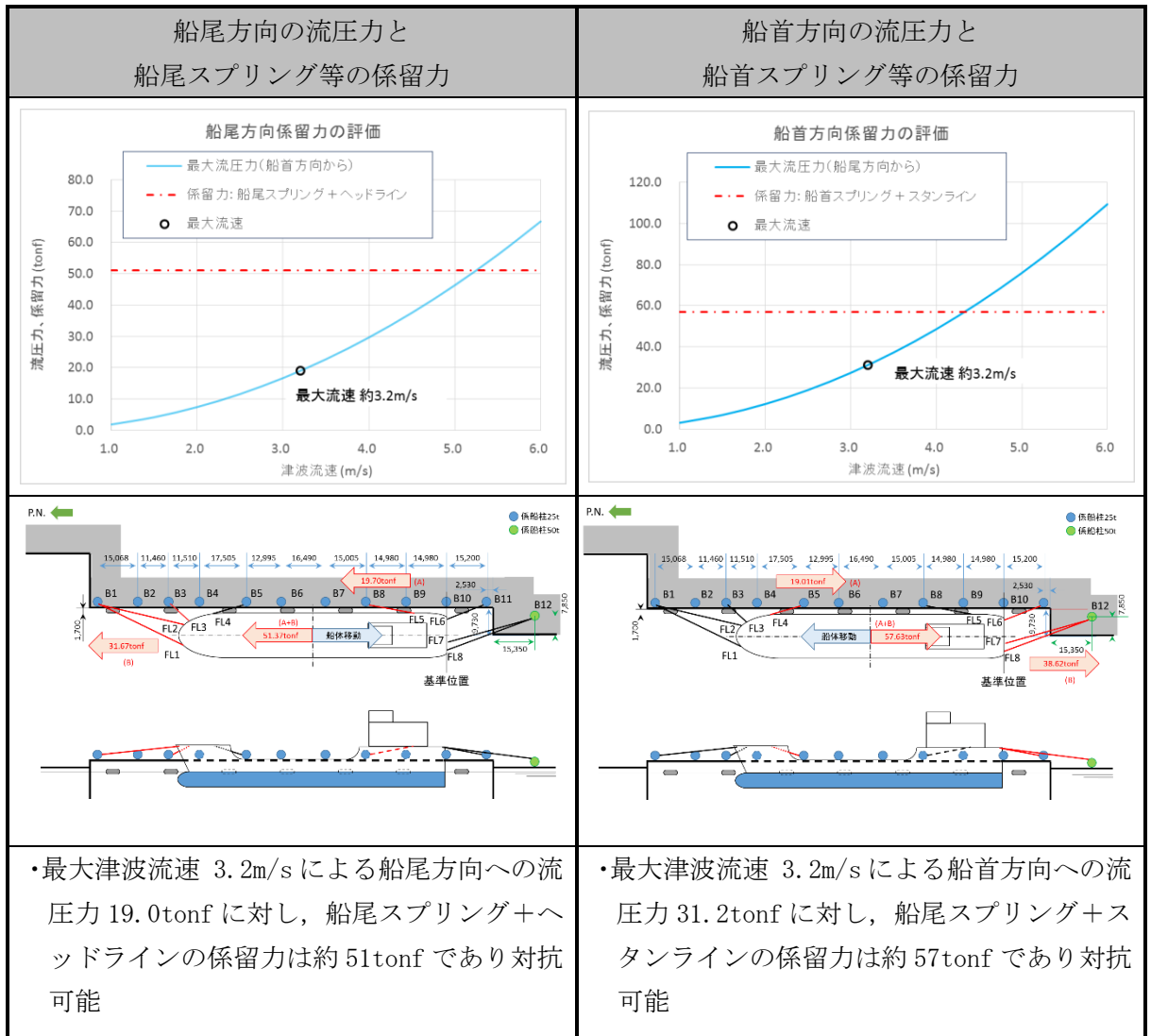


図 4.3-6 流圧力と係留力の比較

e. LLW輸送船の評価

LLW輸送船は物揚場での荷役作業のため、燃料等輸送船同様、係留期間中に短時間で襲来する津波の影響を受けることが想定される。緊急退避が困難な場合の係留索の耐力評価については燃料等輸送船と同じであるが、以下に示すようにLLW輸送船及び係留設備に係る仕様については燃料等輸送船のものに対して同等以上であることが確認できることから、当該船舶の評価は、結果を含めて燃料等輸送船の評価に包含されるものとする。

LLW輸送船及び係留索の仕様を表 4.3-5 に示す。

表 4.3-5 LLW輸送船及び係留索の仕様

項 目		仕 様		係留索耐力評価 に係る影響
		LLW輸送船	燃料等輸送船	
輸送船	総トン数	約 4,600 トン	約 5,000 トン	評価に関係なし
	積荷重量トン	約 3,000 トン	約 3,000 トン	評価に関係なし
	喫水	約 5m	約 5m	影響なし
	全長	99.95m	100.0m	影響なし
	型幅	16.5m	16.5m	影響なし
	船殻構造	二重構造	二重構造	評価に関係なし
	船底構造	二重構造	二重構造	評価に関係なし
船型	船首楼・ 船尾楼付平甲板船	船首楼・ 船尾楼付平甲板船	影響なし	
係留索	直径	60mm	60mm	影響なし
	素材種別	ポリプロピレン/ ポリエステル混紡	ポリエステル	評価に関係なし
	破断荷重	348kN	279kN	影響なし

(3) 結論

津波(最大流速 3.2m/s:図 4.3-3 参照)による流圧力に対し、係留力(約 51tonf, 約 57tonf)が上回ることを確認した。

したがって、津波に対し、燃料等輸送船が係留によって対応すると仮定した場合においても係留力により物揚場に留まり続けることができる。また、LLW輸送船についても同様である。

燃料等輸送船の漂流物影響について

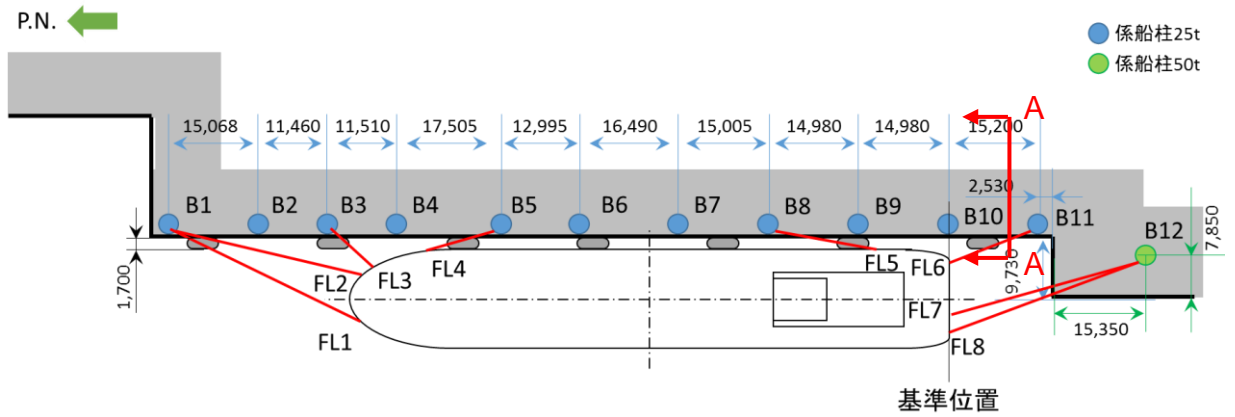
(1) 概要

「補足 4.2 (1) d. 通水性に与える影響の評価」に示しているように、燃料等輸送船は襲来までに時間的な余裕がある基準津波に対しては緊急退避が可能と考えられるが、時間的な余裕がない津波（津波警報等発令から 12 分程度で到達する基準津波 3）に対しては、津波発生時に「荷役」行程中であった場合、津波襲来時には離岸のための荷役作業（干渉回避）中となり緊急退避ができない可能性がある。そのため、「補足 4.3 燃料等輸送船の係留索の耐力について」で到達が早い津波に対しては係留により漂流物化しないことを確認している。

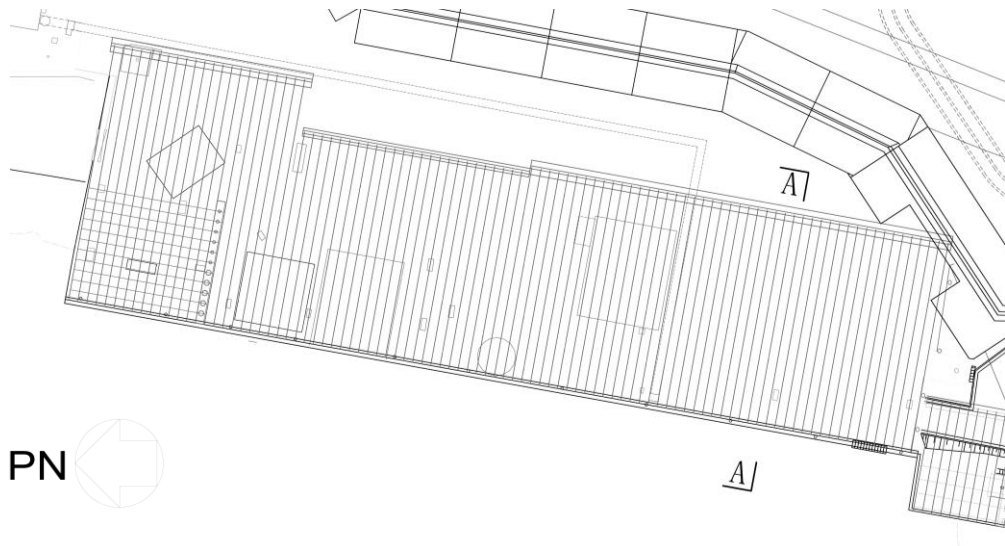
本参考資料では、係留時における基準地震動 S_s に対する燃料等輸送船の漂流物影響について検討を行った。

(2) 物揚場の設備構成

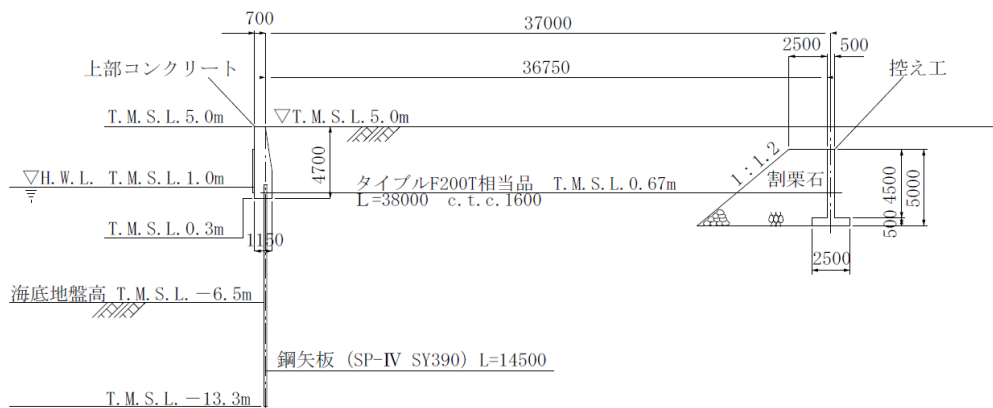
柏崎刈羽原子力発電所の物揚場における係船柱は 50t 係船柱と 25t 係船柱があり、コンクリート基礎又は鋼矢板式護岸の上部コンクリートに取り付けられている。図 4.3-参 1-1 に係船柱の配置と燃料等輸送船の係留イメージ図とそのコンクリート基礎を示す。



(1) 係船柱の配置と燃料等輸送船の係留イメージ

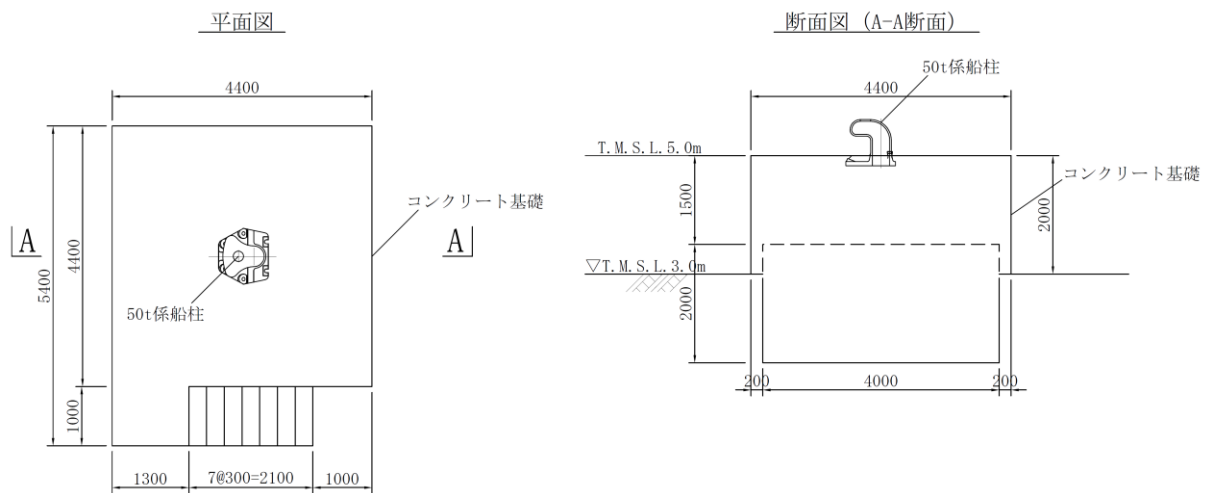


(2) 物揚場平面図



(3) 物揚場断面図 (A-A 断面)

図 4.3-参 1-1 係船柱とその基礎について



(4) 50t 係船柱コンクリート基礎図

図 4.3-参 1-1 係船柱とその基礎について

(3) 燃料等輸送船の漂流物影響

燃料等輸送船は、襲来までに時間的な余裕がある基準津波 1, 2 に対しては緊急退避が可能と整理しており、時間的な余裕がない津波（津波警報等発令から 12 分程度で到達する基準津波 3）に対しても、津波発生時に「荷役」行程中でない場合であれば、緊急退避が可能と整理している。

ここでは緊急退避ができない可能性があるとして整理している、津波発生時に「荷役」行程中であった場合の時間的な余裕がない津波（津波警報等発令から 12 分程度で到達する基準津波 3）について、燃料等輸送船の漂流物影響について検討を行う。検討に際しては係船柱の設置されている物揚場は、基準地震動 S_s が発生した場合、地震による周辺地盤の変状等が想定されるため、保守的に係船柱の係留機能が維持できなくなった場合についての燃料等輸送船の漂流物影響について検討を行う。

係船柱の係留機能が維持できなくなった場合に、燃料等輸送船が緊急退避するためには、以下の対応が必要となる。

- ① 航行可能状態にするための係船索の取り外し
- ② 係船索取り外し後の緊急退避

①については、係船索は船内からの切断が可能となっているため、係船柱からの取り外しができなかった場合でも、切断により対応が可能となっている。

②については、キャスクの荷役の際、物揚場は立入制限区域となっているため、乗組員は上陸できず、常に船内に待機している状態となっており、操舵に必要な人員が常に船内に確保されているため、対応が可能となっている。

①及び②の検討結果より、燃料等輸送船は万が一係船柱の係留機能が失われた場合を想定したとしても、上記対応により緊急退避が可能であり漂流物とならない。

なお、津波襲来直後すぐに緊急退避出来ない場合であっても、図 4.3-参 1-3 に示す物

揚場前面の海上の軌跡シミュレーションにおいて、6号及び7号機側に向かう流れにはならないことから、6号及び7号機の海水貯留堰に到達することはなく、①及び②を実施後緊急退避が可能である。（軌跡シミュレーションの評価条件及び、初期配置は表4.3-参1-1及び図4.3-参1-2、流向・流速・軌跡シミュレーションの検討結果詳細については、補足4.2参考資料1(e)に示す。）

表 4.3-参 1-1 軌跡シミュレーションの評価条件（燃料等輸送船）

項目		評価条件	備考
評価時間		地震発生から240分間	到達までに時間を要する基準津波1,2の第一波到達時間(地震発生から約40分)と燃料等輸送船の緊急退避が可能となる時間に裕度を加味して240分と設定
基準津波		基準津波3	○緊急退避ができない可能性があるとして整理している、基準津波3について実施
地形モデル	斜面崩壊・地盤変状	健全状態	○荒浜側護岸部の沈下について、影響評価として確認する。
	荒浜側防潮堤	健全状態	○損傷状態について、影響評価として確認する。
	防波堤	健全状態	○損傷状態について、影響評価として確認する。

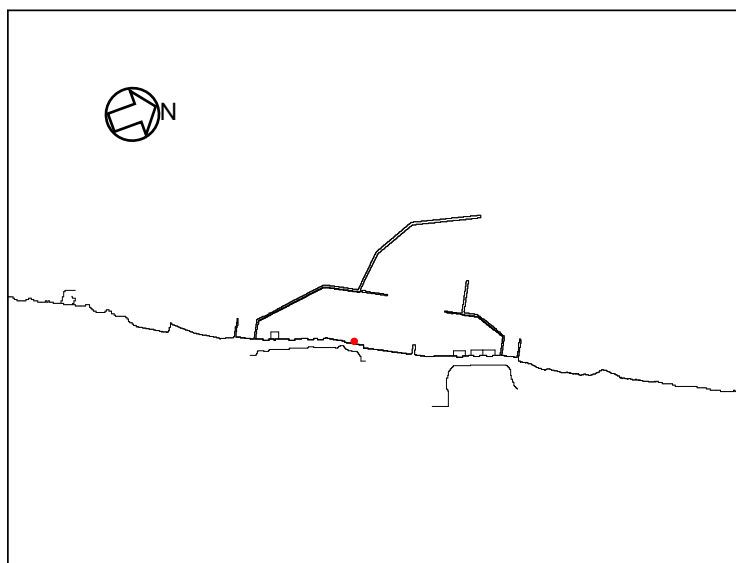


図 4.3-参 1-2 軌跡シミュレーションの初期配置（燃料等輸送船）

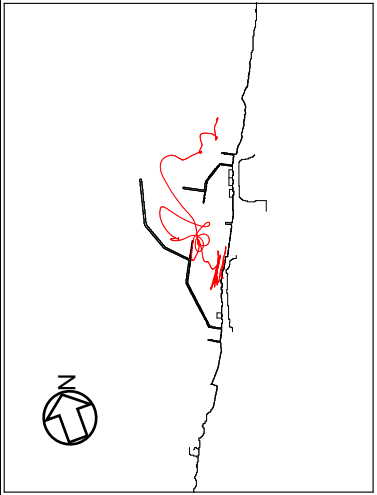
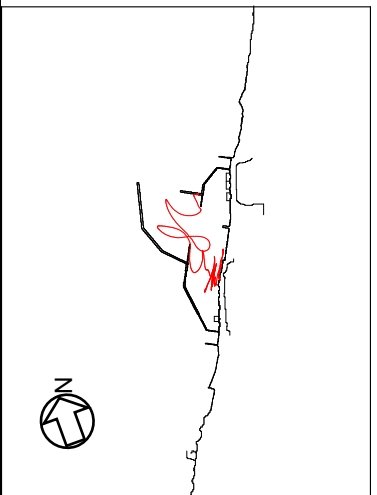
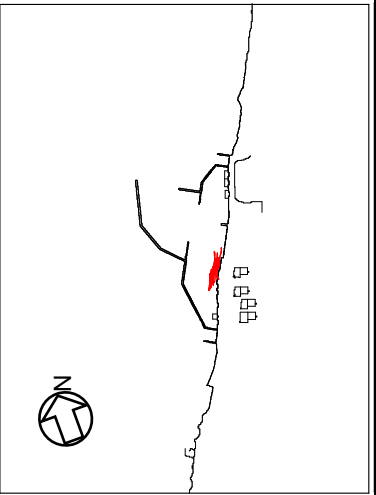
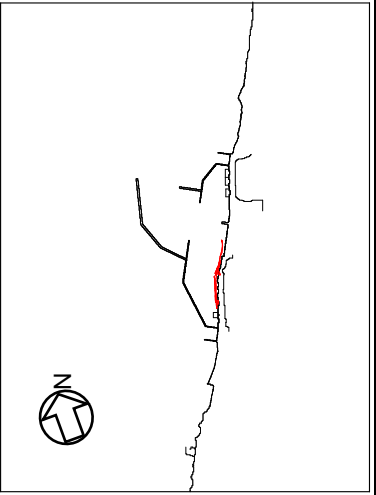
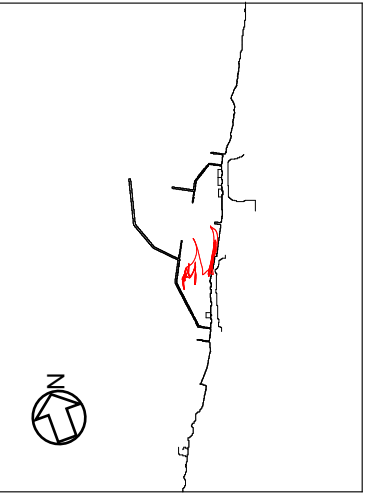
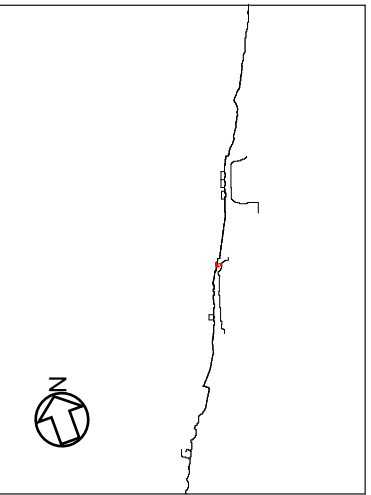
基準津波 3	
基本 ケース	1m 沈 降
荒浜側 防潮堤 なし	2m 沈 降
護岸部 2m 沈下	な し
防 波 堤 損 傷	
	
	
	

図 4.3-1-3 基準津波 3 軌跡シミュレーションの結果 (燃料等輸送船)

(4) 物揚場を構成する部材の漂流物影響

物揚場の護岸形式は鋼矢板式護岸であり，鋼矢板，上部コンクリート，タイ材及び控え工により構成される。これらの部材で構成される物揚場は(3)に記載のように基準地震動 S_s に対して健全性が確保できず，損傷することが想定される。

また，物揚場にはクレーンが設置されているが，上記の鋼矢板，上部コンクリート，タイ材及び控え工も含め，これらの設備の主要材料が鉄筋及びコンクリートとなるため，補足 4.2 の表 4.2-13 に示すように，重量（比重）により沈降するため，漂流物とならない。

なお，物揚場を包含している補足 4.2 の荒浜側海岸線については，仮に物揚場の施設・設備が海域に流出した場合でも，補足 4.2 の図 4.2-15 に示すよう海底標高の差異により 6，7 号機取水口に到達することはないため，滑動による漂流物化有無を評価する対象範囲外としている。

4.4 燃料等輸送船の喫水と津波高さの関係について

4.4 燃料等輸送船の喫水と津波高さの関係について

(1) はじめに

燃料等輸送船は、津波警報等発令時、原則、緊急退避するが、津波の襲来までに時間的な余裕がなく緊急退避が困難な場合について、燃料等輸送船の喫水と津波高さとの関係に基づき、寄せ波に対して物揚場に乗り上げることのないこと、引き波に対して座礁及び転覆するおそれのないことを確認する。また、緊急退避が可能であった場合についても、退避中に引き波により、座礁及び転覆するおそれのないことを確認する。

(2) 確認条件

燃料等輸送船は、津波警報等発令時、原則、緊急退避する。輸送行程（「物揚場への接岸」～「荷役」～「物揚場からの離岸」）において、燃料等輸送船と輸送物の干渉がない「荷役」以外の行程においては、津波警報等の発令から数分程度で緊急退避が可能であるが、燃料等輸送船と輸送物が干渉し得る「荷役」行程では、緊急退避に15～30分程度を要する場合がある。

柏崎刈羽原子力発電所で襲来が想定される津波の到達時間と緊急退避に要する時間との関係を示すと図4.4-1のとおりとなる。

これを踏まえ、以下の3ケースを確認ケースとする。なお、図4.4-1より、40分程度の時間があれば緊急退避が十分可能であることから、確認の範囲は津波警報等の発令後、40分の期間とした。

ケース1：寄せ波による物揚場への乗り上げ評価

緊急退避できずに基準津波3の寄せ波第一波（*1）を受ける

注記*1：最高水位 T.M.S.L. +4.08m（発生時刻：地震後約15分）

ケース2：引き波による座礁及び転覆評価（緊急退避不能時）

緊急退避できずに基準津波3の引き波第一波（*2～3）を受ける

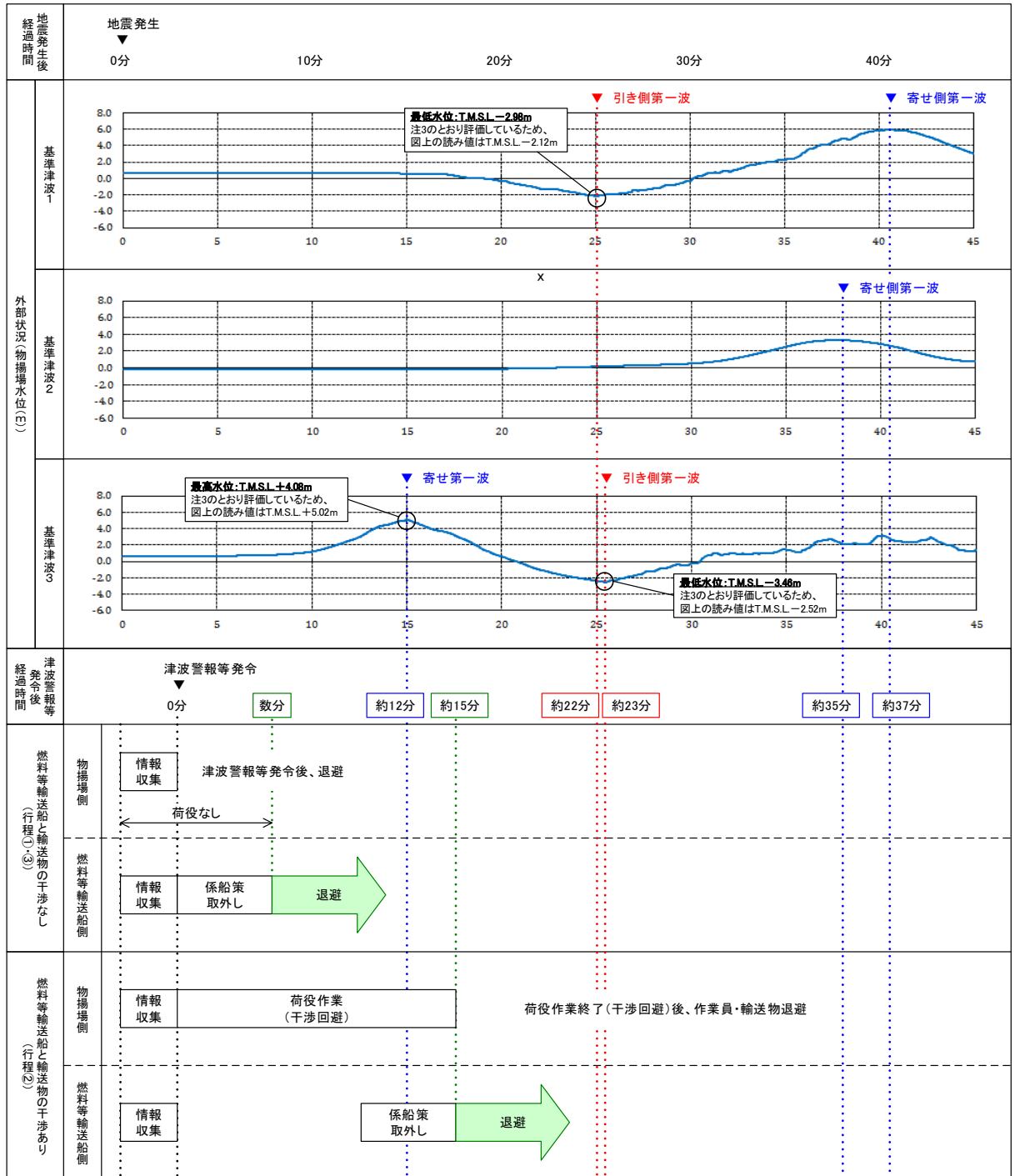
注記*2：最低水位 T.M.S.L. -3.46m（発生時刻：地震後約26分）

注記*3：基準津波1の引き波第一波は本ケースに包含される

ケース3：引き波による座礁及び転覆評価（退避中）

緊急退避中に基準津波3の引き波第一波（*4）を受ける

注記*4：ケース2と同条件



注1：津波警報等発令後経過時間は、地震発生後の3分後(気象庁HPに記載の発表目標時間)に津波警報等が発令するものとして記載
 注2：津波の到達時間は、引き側及び寄せ側ともピークの到達時間を記載
 注3：本図の津波水位は、それぞれ以下の数値を予め含めて評価した結果を示している
 ・基準津波1：朔望平均満潮位(T.M.S.L.+0.49m)、潮位のバラつき(上昇側0.16m)、地殻変動量(0.21m)
 ・基準津波2：朔望平均干潮位(T.M.S.L.+0.03m)、潮位のバラつき(下降側0.15m)、地殻変動量(0.20m)
 ・基準津波3：朔望平均満潮位(T.M.S.L.+0.49m)、潮位のバラつき(上昇側0.16m)、地殻変動量(0.29m)
 注4：燃料等輸送船の退避とは、物揚場から離岸することを示す
 注5：行程①は「物揚場への接岸」、行程②は「荷役」、行程③は「物揚場からの離岸」を示す

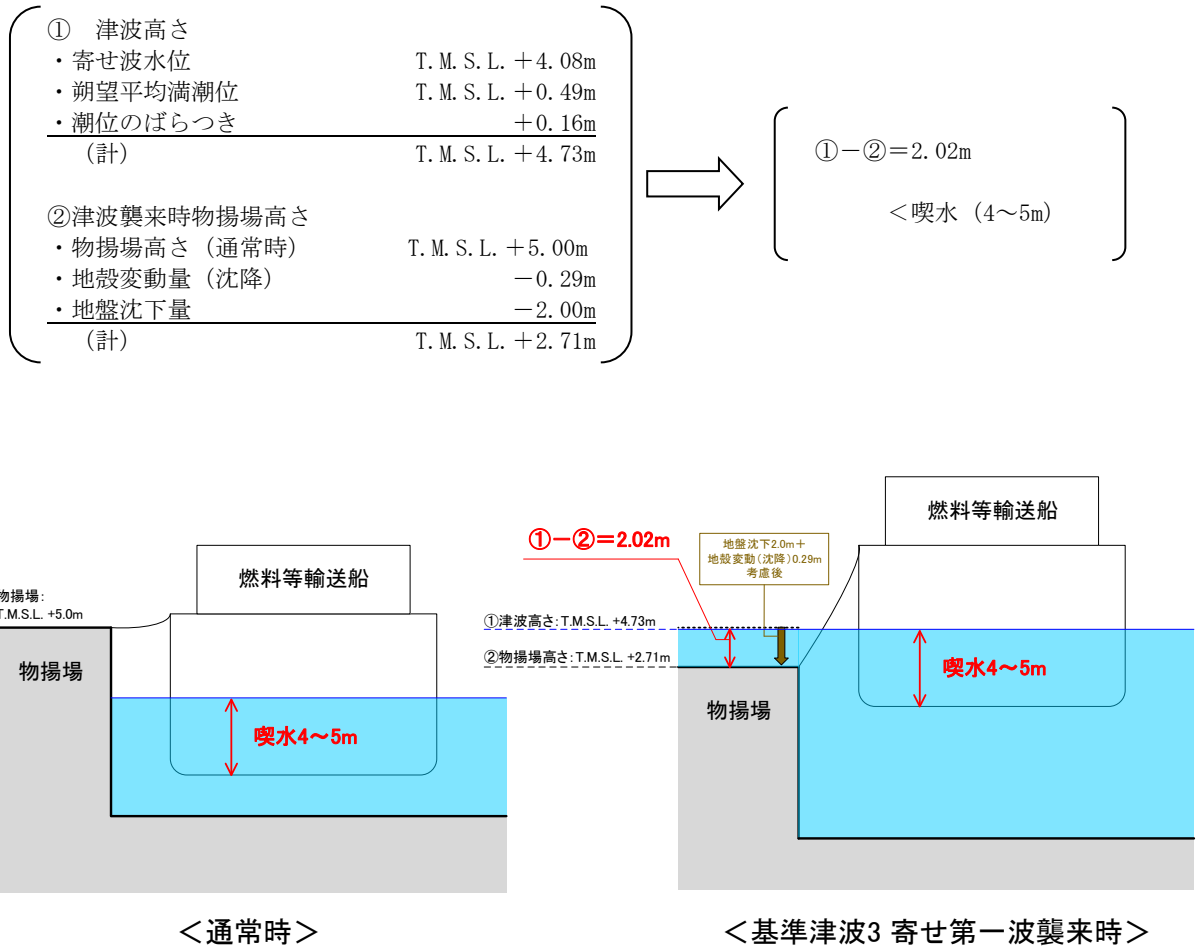
図 4.4-1 津波の到達と燃料等輸送船の緊急退避に要する時間

(3) 確認結果

a. ケース 1：寄せ波による物揚場への乗り上げ評価

寄せ波による津波高さと喫水の関係を図 4.4-2 に示す。

これより、燃料等輸送船は物揚場に乗り上げることはないことを確認した。



(備考)

- 津波の原因となる地震による地殻変動 (0.29m 沈降) を考慮した。
- 地盤変状について、基準地震動による地盤沈下を保守的に評価した値 (2.0m 沈下) を考慮しても、燃料等輸送船は物揚場に乗り上げることはない。
- なお、燃料等輸送船の喫水は、積荷、バラスト水等で変動するが、積荷なしでも過去の実績よりおよそ 4m 以上である。

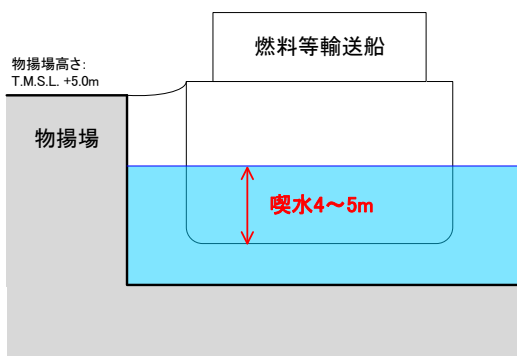
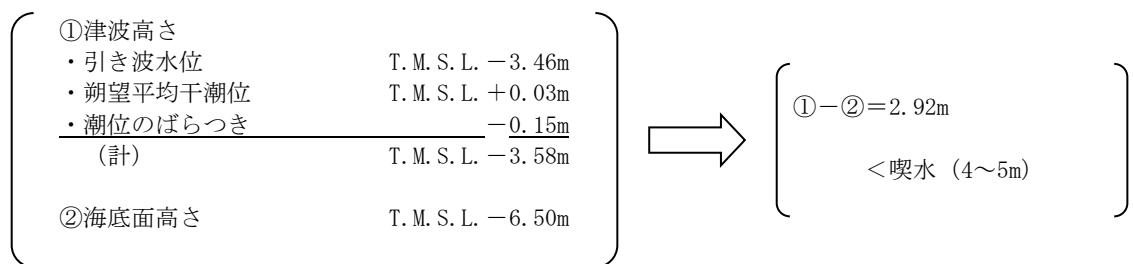
図 4.4-2 寄せ波による津波高さと喫水の関係

b. ケース 2：引き波による座礁及び転覆評価（緊急退避不能時）

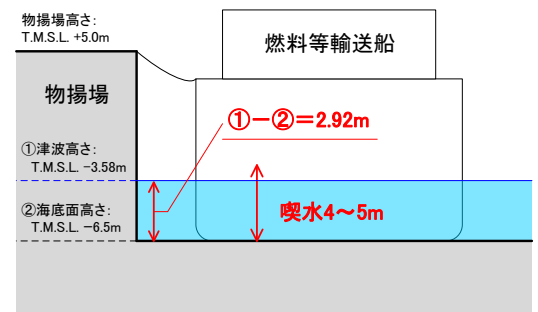
引き波による津波高さと喫水の関係を図 4.4-3 に示す。

これより、燃料等輸送船は引き波のピークの際には一時的に着底し得ることが示されるが、この場合も、以下の理由より座礁及び転覆することはない（漂流物とならない）。

- 一時的な着底があったとしても、輸送船は二重船殻構造等、十分な船体強度を有しており、水位回復後に退避が可能である。
- また、着底後の引き波による流圧力、あるいは水位回復時の寄せ波による流圧力に対する転覆の可能性については、輸送船の重量及び扁平な断面形状より、その可能性はない。なお、転覆の可能性に関わる具体的な評価を別紙に示す。



<通常時>



<基準津波3 引き第一波襲来時>

(備考)

○津波の原因となる地震による地殻変動及び地盤変状は、海底との距離が大きくなる方向に寄与するため、保守的に考慮していない。

図 4.4-3 引き波による津波高さと喫水の関係

c. ケース 3：引き波による座礁及び転覆評価（退避中）

柏崎刈羽原子力発電所の港湾内の海底面高さは、港湾内ではほぼ一定であるため、本ケースにおける引き波高さと喫水との関係はケース 2 における図 4.4-3 と同等である。

したがって、図より燃料等輸送船は、退避中、引き波のピークの際には一時的に着底し得ることが示されるが、この場合も、前述と同様、輸送船の船体強度、重量及び形状より、離岸後の輸送船は、座礁及び転覆することなく、退避可能（漂流物とならない）と判断できる。

d. 結論

朔望平均満潮位・干潮位等の保守的な条件を考慮した場合でも、燃料等輸送船は、津波高さと喫水高さの関係から寄せ波により物揚場に乗り上げることはなく、また、緊急退避ができない場合及び退避中に引き波により一時的に着底した場合でも、座礁及び転覆しない（漂流物とならない）ことを確認した。

(4) LLW輸送船の評価

LLW輸送船については、その船体仕様が以下に示すように燃料等輸送船とほぼ同じ仕様であることから、その評価及び結果についても燃料等輸送船の評価結果及び結論に包含される。

表 4.4-1 LLW輸送船と燃料等輸送船の概略仕様

項目		仕様		各評価結果への影響		
		LLW輸送船	燃料等輸送船	乗上げ	座礁	転覆
船体	全長	99.95m	100.0m	—	—	—
	全幅	16.5m	16.5m	—	—	同等
	喫水	5.4m	5m	保守側	—	同等
	船殻構造	二重構造	二重構造	—	同等	同等
	船底構造	二重構造	二重構造	—	同等	同等
	船型	船首楼・ 船尾楼付 平甲板船	船首楼・ 船尾楼付 平甲板船	—	同等	同等

以上の船体仕様比較結果より、LLW輸送船の物揚場への乗り上げ、港湾内での座礁、転覆の評価については、燃料等輸送船と同等の評価結果が想定されることから、燃料等輸送船の評価結果に包含されるものとする。

燃料等輸送船の着底時の転覆の可能性について

本別紙では、燃料等輸送船が物揚場における停泊時及び港湾内で緊急退避中に引き波により着底することを想定し、その際の転覆の可能性について評価する。

1. 評価条件

(1) 燃料等輸送船の仕様・形状

燃料等輸送船の仕様を表1に、外形図を図1及び図2に示す。転覆評価では、排水量について少ない方が保守的な評価となるため、空荷状態で評価を行った。

表1 燃料等輸送船の仕様

項目	仕様
排水量	満載状態：約7,000トン (空荷状態：4,000トン)
載貨重量トン	約3,000トン
喫水	約5m
全長	100.0m (垂線間長：94.4m)
型幅	16.5m

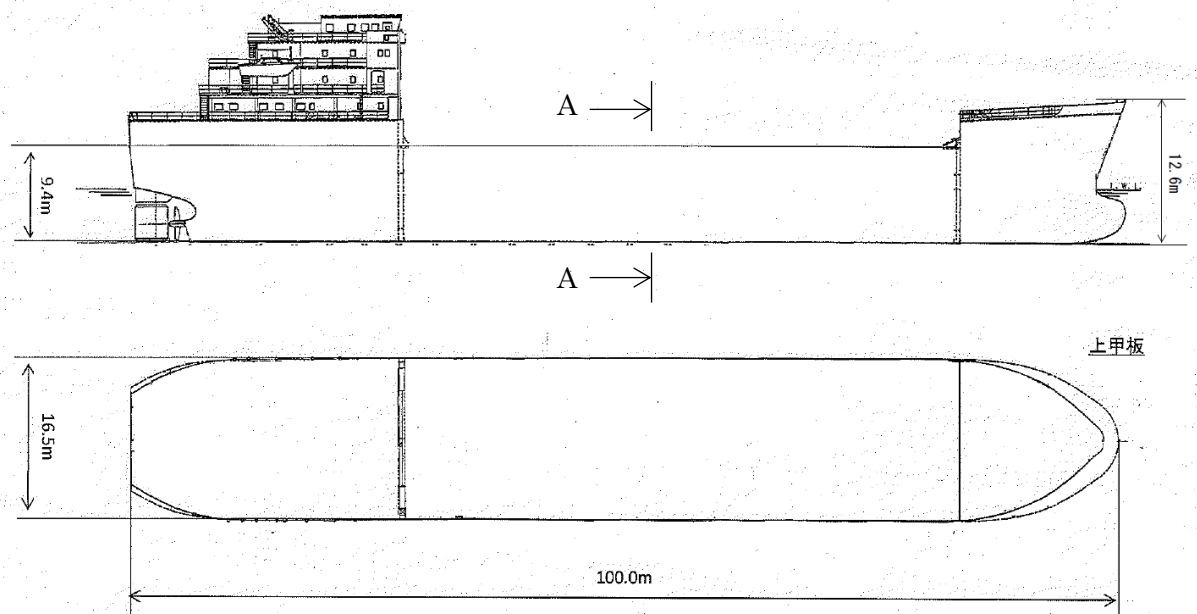


図1 燃料等輸送船外形図

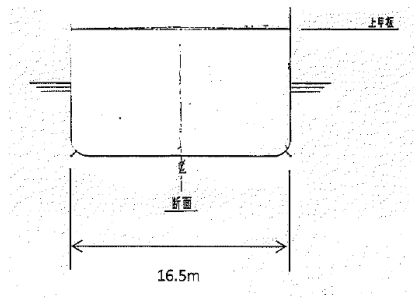


図2 燃料等輸送船外形図 (A-A 矢視)

(2) 転覆モード

小型の船舶の場合、丸型やV型の船底を有しているものがある。このような船舶の場合、図3に示すとおり引き波により着底した際には傾きが発生し、この状態で津波による流圧力を受けると転覆する可能性が考えられる。

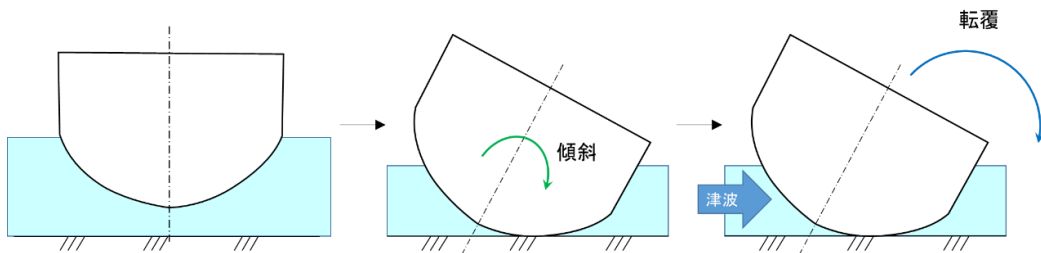


図3 丸型の船底を有する船舶の着底状態

一方、燃料等輸送船は一般のタンカーなどと同様に図2で示したとおり、断面形状が扁平であり船底が平底型である。このため、引き波により着底した場合にも傾くことなく安定していると考えられるが、ここでは保守的に、図4に示すように燃料等輸送船が津波を受けた際に船底の端部が海底に引っ掛かり、船底端部に回転する状況を想定し、転覆可能性の評価を行うものとする。

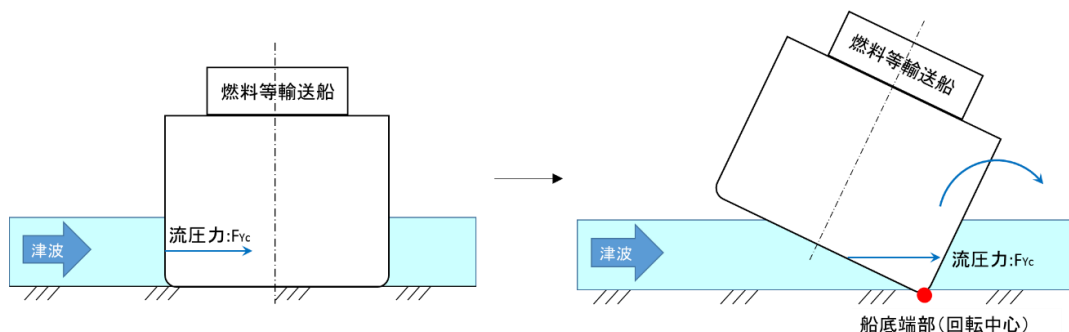


図4 想定転覆モード

2. 転覆評価

図4の転覆モードにおいて燃料等輸送船に働く力とモーメントを図5に示す。

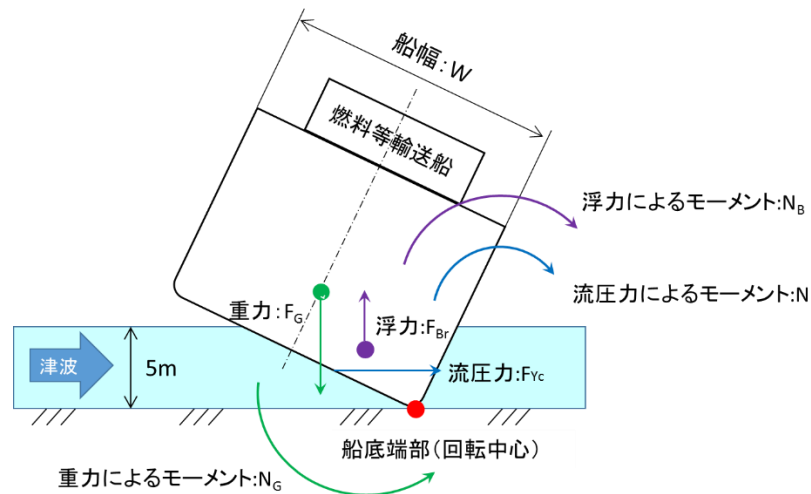


図5 燃料等輸送船に働く力とモーメント

津波を受けると流圧力 F_{Yc} によるモーメント N が発生し、船底端部を中心に燃料等輸送船を回転させる。また、浮力 F_{Br} によるモーメント N_B も流圧力によるモーメント N と同じ方向に発生する。一方、重力 F_G によるモーメント N_G がこれらのモーメントと逆方向に発生し燃料等輸送船の傾きを戻す。この際、流圧力及び浮力によるモーメントにより傾きが増大し、重心位置が回転中心の鉛直線上を超える場合には転覆する。

重心位置が回転中心の鉛直線上にあるときの傾きは約 48° であるため、ここでは傾きを 24° と仮定し、流圧力によるモーメント N と浮力によるモーメント N_B の和と重力によるモーメント N_G とのモーメントの釣り合いから転覆しないことを確認する。

重力によるモーメント N_G は次式のとおりとなる。

$$\begin{aligned} N_G &= F_G \times X(\text{GR}) \\ &= 4000 \times 4.5 \\ &= 18000 (\text{tonf} \cdot \text{m}) \end{aligned}$$

N_G : 重力によるモーメント (tonf・m)

F_G : 燃料等輸送船 (空荷状態) の重量 (tonf) (=4000)

$X(\text{GR})$: 重心と回転中心の水平方向距離 (m) (≈ 4.5)

次に流圧力によるモーメント N は次式にて計算できる。

$$N = F_{Yc} \times W \div 2$$

$$= F_{Yc} \times d \div 2$$

N : 流圧力によるモーメント (tonf・m)

F_{Yc} : 流圧力 (tonf)

W : 水位 (m)

d : 喫水 (m) (=5)

ここで、流圧力は受圧面積が最大のときに最も大きくなり、かつ、流圧力によるモーメントは流圧力の作用点と回転中心との距離が最大のときに最も大きくなるため、本評価における水位は喫水と同等とした。

また、横方向の流圧力 F_{Yc} を表 2 に示す方法で計算する。

表 2 横方向流圧力の計算方法¹⁾

<p>【流圧力計算式】</p> $F_{Yc} = 1/2 \times C_{Yc} \times \rho_c \times V_c^2 \times L_{PP} \times d$	<p>F_{Yc} : 横方向流圧力 (kgf)</p> <p>C_{Yc} : 横方向流圧力係数</p> <p>V_c : 流速 (m/s)</p> <p>L_{PP} : 垂線間長 (m) (=94.4)</p> <p>d : 喫水 (m) (=5)</p> <p>ρ_c : 水密度 (kgf・sec²/m⁴) (=105.1kgf・sec²/m⁴)</p>
--	--

このとき、流速は図 6-1 に示す早く襲来する津波の最大流速 3.2m/s を適用し、横方向流圧力係数を図 7 より 10 と仮定する。

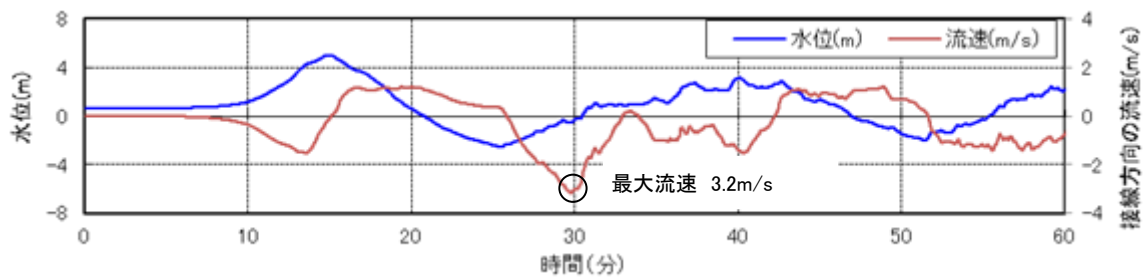


図 6-1 基準津波 3 の水位・流速 (物揚場前面)

なお、地震等により防波堤が損傷した場合でも、流速は図 6-2 に示すとおり防波堤健全時

(図 6-1) よりも小さいため、流速条件は防波堤健全時における流速に含まれる。

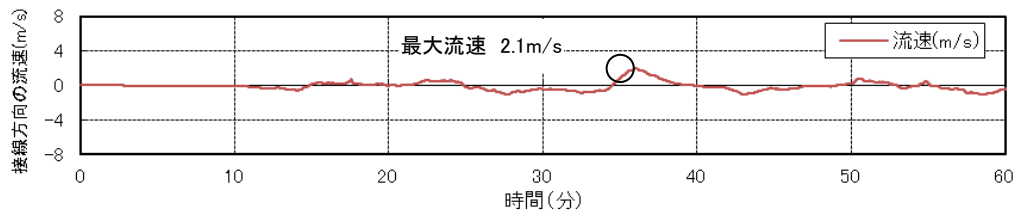


図 6-2 防波堤損傷時における基準津波 3 の流速 (物揚場前面)

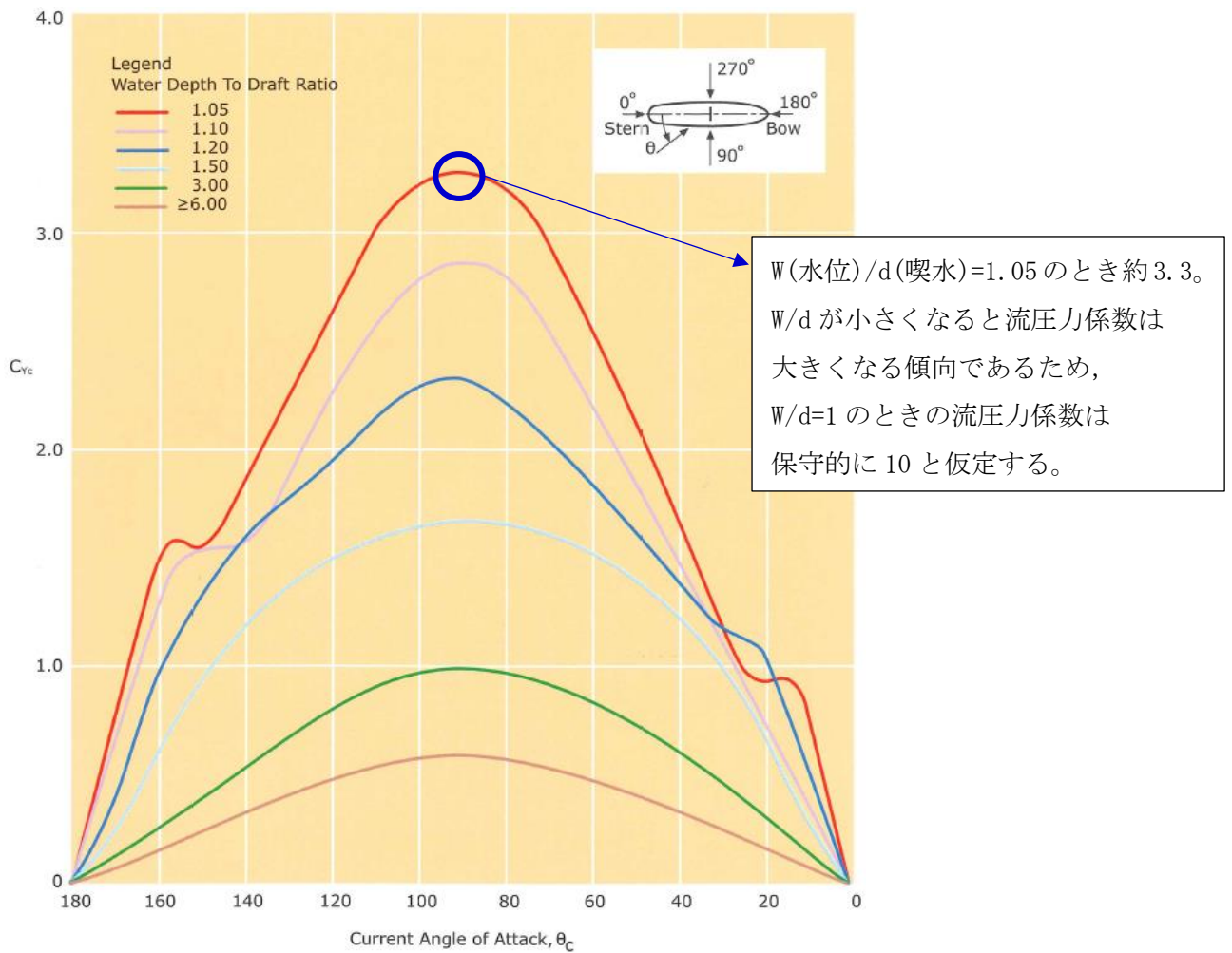


図 7 横方向の流圧力係数¹⁾

参考文献

- 1) OCIMF : Mooring Equipment Guidelines 3rd Edition, pp.178, pp.190, pp.202, 2008.

上記の表 2 により F_{Yc} は以下のとおりとなる。

$$\begin{aligned} F_{Yc} &= 1 \div 2 \times 10 \times 105.1 \times 3.2^2 \times 94.4 \times 5 \\ &\approx 2540000 \text{ (kgf)} \\ &= 2540 \text{ (tonf)} \end{aligned}$$

従って、流圧力によるモーメントは以下のとおりとなる。

$$\begin{aligned} N &= F_{Yc} \times d \div 2 \\ &= 2540 \times 5 \div 2 \\ &\approx 6350 \text{ (tonf} \cdot \text{m)} \end{aligned}$$

最後に浮力によるモーメント N_B は次式にて評価する。

$$\begin{aligned} N_B &= F_{Br} \times X(BR) \\ &= 1700 \times 3.0 \\ &\approx 5100 \text{ (tonf} \cdot \text{m)} \end{aligned}$$

N_B : 浮力によるモーメント (tonf·m)
 F_{Br} : 傾いた際の燃料等輸送船の浮力 (tonf) (≈ 1700)
 $X(BR)$: 浮心と回転中心の水平方向距離 (m) (≈ 3.0)

以上の結果をまとめると、以下に示すとおり重力によるモーメント N_G は流圧力によるモーメントと浮力によるモーメントの和より大きくなるため、燃料等輸送船は転覆することはない。

$$\begin{aligned} N + N_B &= 6350 + 5100 \\ &= 11450 \text{ (tonf} \cdot \text{m)} < N_G = 18000 \text{ (tonf} \cdot \text{m)} \end{aligned}$$

3. 結論

燃料等輸送船は着底後に津波による流圧力を受けてもその形状から通常の状態であれば転覆することはない、また、保守的に船底の一部が固定されるような状態を想定した場合であっても転覆しないことを確認した。

4.5 浚渫船の係留可能な限界流速について

4.5 浚渫船の係留可能な限界流速について

1. 概要

浚渫作業関連船舶は、港湾内入口付近の海域で浚渫作業を実施する。作業関連船舶の内、自航式の船は曳舟と揚錨船のみであり、作業中に基準津波が発生した場合は基本的に全ての船舶が浚渫船に係船しているため、自航式船舶を除き緊急退避することは困難と考えられる。荒天時や夜間・休日においては、土運船や曳舟及び揚錨船は、基本、湾内の揚陸棧橋に係留して基準津波に対して漂流物化防止対策を採るが、浚渫船は港湾入口付近で錨泊状態であり、津波が来襲しても緊急退避はやはり困難となる。以上のことから、浚渫関連船舶はアンカーによる錨泊状態で津波を迎えることになる。

本資料では、浚渫船を中心とした浚渫作業関連船舶の基準津波に対する漂流限界流速と必要な把駐力について評価する。この際、運用上考えられる船舶の係船状態を考慮し、津波の影響を最も受けると考えられる組合せを代表として評価する。

なお、錨泊時の係船状態やアンカーの組合せについては、現場での安全性や作業性を考慮し変更する可能性があるが、その際は漂流物化させないために必要な仕様のアンカーを再選定することとする。

2. 評価

(1) 浚渫船、係船する船舶及び係船設備の仕様と錨泊状態

津波の影響を最も受けると考えられる浚渫船と係船する船舶の組合せには、浚渫作業終了時における土運船、曳舟及び揚錨船の係船状態が該当する。各船舶の仕様を表 4.5-1 に、設備の仕様、また錨泊概要の例を表 4.5-2 に、浚渫作業関連船舶の外形図を図 4.5-1～図 4.5-4 に、錨泊概要を図 4.5-5 及び図 4.5-6 に示す。

表 4.5-1 浚渫作業関連船舶の仕様

項目		仕様
浚渫船（新造）*	全長	50.00m
	幅	21.00m
	喫水（計画）	2.00m
土運船	全長	31.50m
	幅	11.00m
	喫水（計画）	2.66m
曳舟	全長	26.6m
	幅	7.15m
	喫水（計画）	3.0m
揚錨船	全長	11.5m
	幅	3.8m
	喫水（計画）	1.7m

注記*：新造船が就航予定であり、既存船よりも大きいため保守側の評価として採用。

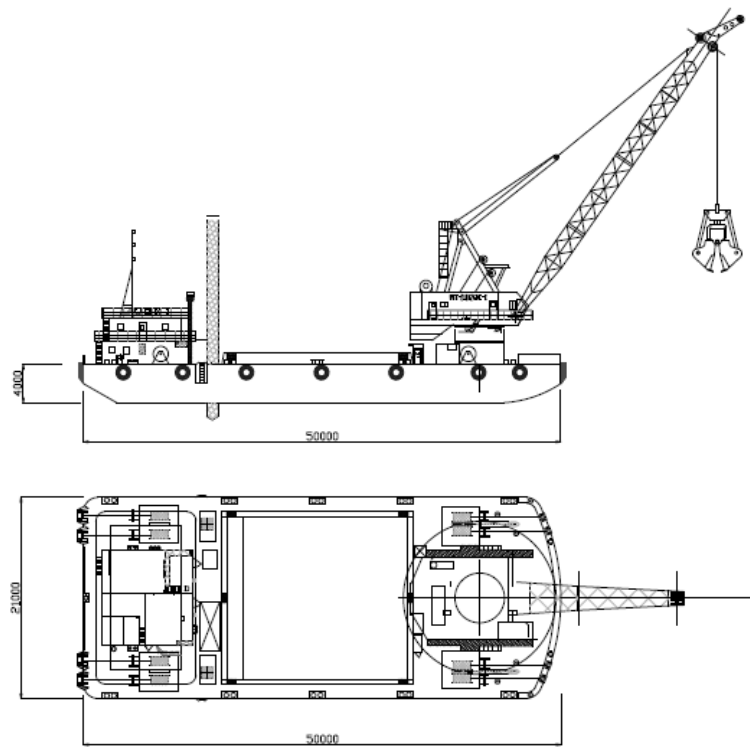


図 4.5-1 浚渫船（新造）の外形図

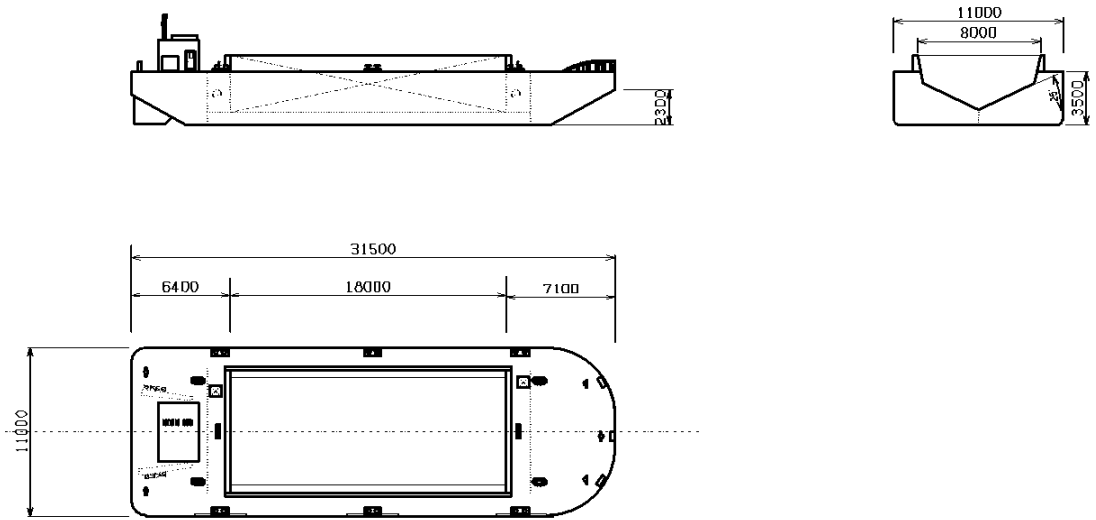


図 4.5-2 土運船の外形図

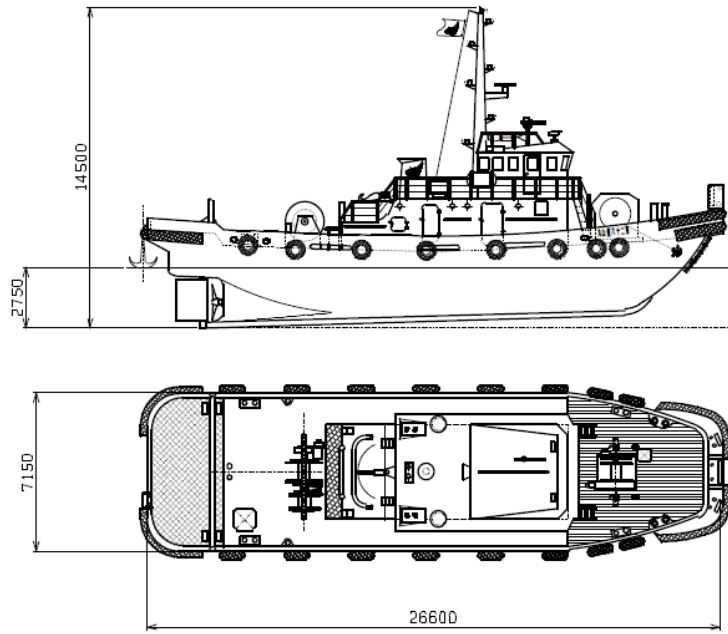


図 4.5-3 曳舟の外形図

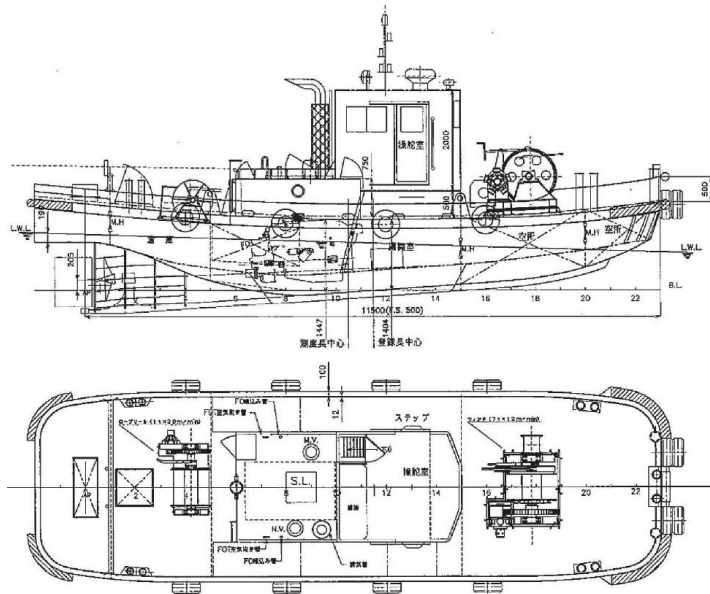


図 4.5-4 揚錨船の外形図

表 4.5-2 係留設備の仕様及び錨泊状況の例

項目		仕様
アンカー	型式	高把駐力ストックレスアンカー
	質量・数量	2.27t×4基 (平時作業中に常に投錨) 2.72t×2基 (地震発生時に投錨)
係船ロープ	種類	ワイヤーロープ φ36mm チェーン φ38mm
	錨泊予定範囲	図 4.5-5 参照
錨泊概要	錨泊状態	図 4.5-6 参照

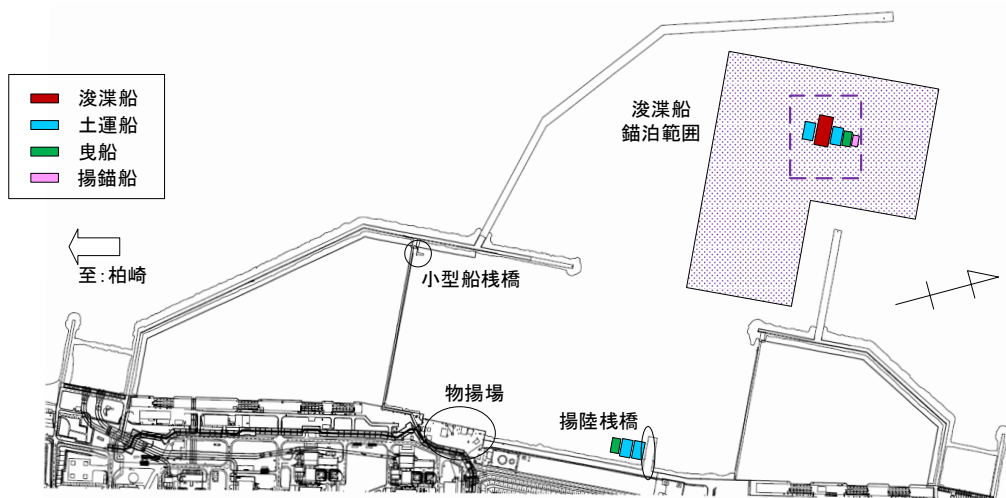


図 4.5-5 浚渫作業関連船 錨泊予定範囲

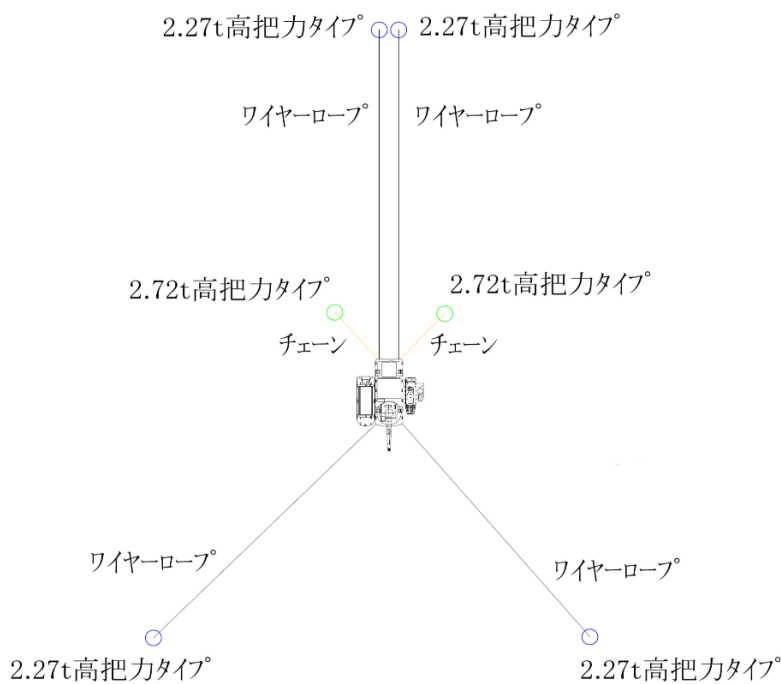


図 4.5-6 浚渫作業関連船舶 錨泊状態 (例)

(2) 漂流限界流速の評価

津波の影響を最も受けると考えられる浚渫船と係船する船舶の組合せに対して、基準津波による流向圧力が働いた場合に、浚渫船備え付けのアンカーで流されずに耐えられる限界流速について評価する。

評価において考慮する荷重は、津波流速を船体の喫水範囲に受けて生じる流向圧力とアンカーによる把駐力とする。流向圧力については、最も保守的になる船体側面への垂直方向流れを想定し、各船舶の流向圧力係数を考慮する。

●高把駐カストックレスアンカーの把駐力

高把駐カストックレスアンカーの把駐力は、次の式で算定できる¹⁾。なお、係留ロープにワイヤーロープを使用するアンカーは、海底との摩擦力による係駐力には期待しない。チェーンを使用するアンカーについても保守的に期待しないこととする。

$$\begin{aligned} P_1 &= \omega_{a1} \times \lambda_a \\ &= 2.27 \times 7 \\ &= 15.89 \quad [\text{t}] \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} P_2 &= \omega_{a2} \times \lambda_a \\ &= 2.72 \times 7 \\ &= 19.04 \quad [\text{t}] \end{aligned}$$

P : アンカー1基あたりの把駐力[ton]

ω_a : 高把駐カストックレスアンカーの質量[ton]

λ_a : 高把駐カストックレスアンカーの把駐力係数 (=7)¹⁾

高把駐カストックレスアンカーは P_1 が4基、 P_2 が2基と、全部で6基設置されるため、把駐力合計は次の通り。

$$\begin{aligned} P &= P_1 \times 4 + P_2 \times 2 = 15.89 \times 4 + 19.04 \times 2 \\ &= 101.64 \quad [\text{t}] \end{aligned}$$

● 流向圧力係数の算定

基準津波による流向圧力を船体側面に垂直に受けるものと保守的に考えて、流向圧力係数を図 4.5-7 のグラフから線形補間によって算定する。

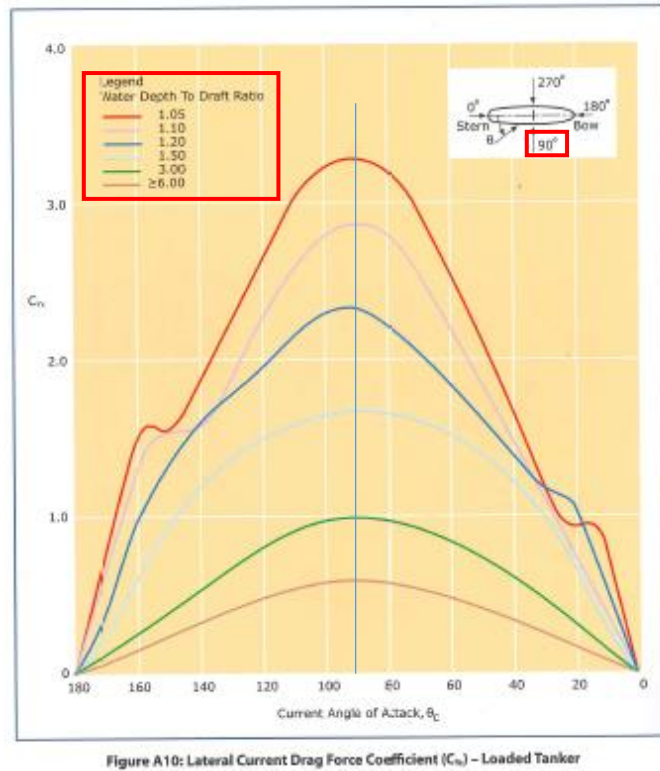


図 4.5-7 横方向流向圧力係数 $[C_{yc}]$ ²⁾

この算定において、土運船及び浚渫船については船体断面形状がタンカーと同様の箱形状であることにより図 4.5-7 の流向圧力係数の適用は可能と判断する。

表 4.5-3 各船舶 横方向流圧力係数

項目	参照値	曳き船	土運船	参照値	浚渫船	投錨船	参照値
水深と喫水の比率 WD/T	1.50	2.20	2.50	3.00	3.30	3.90	6.00
船体長手軸に対する 流向角度 θ (船尾0° 反時計回り正)	0° ~ 90° Max流向圧力係数	1.67	1.36	1.22	1.00	0.96	0.88
	90° ~ 180° Max流向圧力係数						

● 漂流限界流速の算定

流向圧力は、基準津波の流向が船体側面に垂直に当たるものと想定する。次の式によって流向圧力が算定できるが、ここでは流向圧力と浚渫船に備え付けの高把駐カストックレスアンカー把駐力が同値となった時を漂流開始時点として、その時の速度を漂流限界速度として以下の式により算定する。

$$F_{YC} = 1/2 \cdot C_{YC} \cdot \rho_0 \cdot V_L^2 \cdot L_{BP} \cdot T \quad 2)$$

F_{YC} : 流向圧力 [tonf]

C_{YC} : 横方向流向圧力係数

ρ_0 : 海水密度 [kgf・sec²/m⁴] (105.1×10⁻³[tonf・sec²/m⁴])

V_L : 漂流限界流速 [m/s]

L_{BP} : 船舶の垂線間長 [m]

T : 喫水 [m]

なお、計算に当たっては保守的に各船舶の流向圧力係数と受圧面積との積の和が最大となる方向からの流れを想定して流速を算定する。具体的には図 4.5-8 に示す船の短軸方向への流れを想定する。

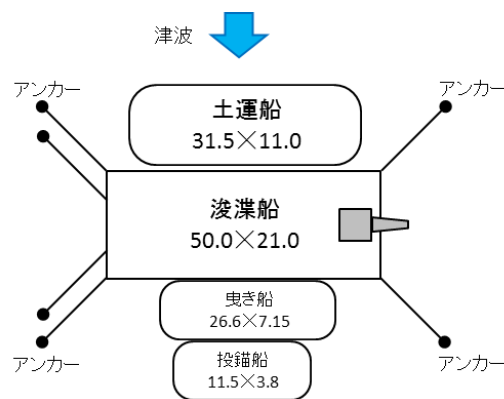


図 4.5-8 浚渫船との係船パターン (代表)

$$\begin{aligned} V_L &= \sqrt{(2F_{YC} \div (C_{YC} \cdot \rho_0 \cdot L_{BP} \cdot T))} \\ &= \sqrt{(2 \times 101.64 \div (105.1 \times 10^{-3} \times (1.22 \times 31.5 \times 2.66 \\ &\quad + 0.96 \times (50.0 - 31.5) \times 2.0 + 1.36 \times 26.6 \times (3.0 - 2.66))))} \\ &= 3.590 \dots \\ &\approx 3.5 \text{ [m/s]} \end{aligned}$$

3. 結論

以上の算定結果より、浚渫作業関連船舶が港湾入口付近で浚渫作業を実施している際に、船舶群が基準津波による流向圧力を受けた場合、設定するアンカーによる把駐力が 101t 以上あれば、把駐力を超えて漂流に至る限界流速は 3.5m/s 以上となる。

【参考文献】

1) 操船通論 本田啓之輔 (成山堂書店) p.114 表 4.7, p.115 (1)

2) Mooring Equipment Guidelines 3rd Edition (MEG3) (OCIMF) p.190, p.202

4.6 漂流物の衝突荷重算定式の適用性について

4.6 漂流物の衝突荷重算定式の適用性について

(1) 衝突荷重算定式記載の規格・基準類

耐津波設計に係る工認審査ガイドにおいて挙げられている参考規格・基準類のうち、漂流物の衝突荷重又は衝突エネルギーについて記載されているものは、①「道路橋示方書・同解説 I 共通編（平成 14 年 3 月）」¹⁾と②「津波漂流物対策施設設計ガイドライン平成 26 年 3 月」²⁾である。これに加え、先行電力にて審査実績のある③「FEMA（2012）」⁹⁾も衝突荷重の算定式として挙げられる。②は、鋼管杭等の支柱の変形及びワイヤーロープの伸びにより衝突エネルギーを吸収する考え方であり、弾性設計には適さないと考えられるため、①及び③を漂流物の衝突荷重として採用することが適切と考えられる。

① 道路橋示方書・同解説 I 共通編（(社)日本道路協会，平成 14 年 3 月）¹⁾

○ 適用範囲・考え方：

橋（橋脚）に自動車，流木あるいは船舶等が衝突する場合の衝突荷重を算定する式である。

○ 算定式：

$$\text{衝突力 } P = 0.1 \times W \times v$$

ここに，P：衝突力(kN)

W：流送物の重量(kN)

v：表面流速(m/s)

② 津波漂流物対策施設設計ガイドライン（沿岸技術研究センター，寒地港湾技術研究センター，平成 26 年）²⁾

○ 適用範囲・考え方：

「漁港・漁場の施設の設計の手引き（全国漁港漁場協会 2003 年版）」の接岸エネルギーの算定方法に準じて設定されたものであり，漁船の他，車両・流木・コンテナにも適用されるが，支柱及び漂流物補足スクリーンの変形でエネルギーを吸収させることにより漂流物の進入を防ぐための津波漂流物対策施設の設計に適用される式である。

○ 算定式：

$$\text{船舶の衝突エネルギー } E = E_0 = W \times V^2 / (2g)$$

(船の回転により衝突エネルギーが消費される (1/4 点衝突) 場合 $E = E' = W \times V^2 / (4g)$)

$$\text{ここに, } W = W_0 + W' = W_0 + (\pi/4) \times D^2 L \gamma_w$$

W : 仮想重量 (kN)

W_0 : 排水トン数 (kN)

W' : 付加重量 (kN)

D : 喫水 (m)

L : 横付けの場合は船の長さ, 縦付けの場合は船の幅 (m)

γ_w : 海水の単位体積重量 (kN/m³)

g : 重力加速度

③ FEMA (2012) ⁹⁾

○ 適用範囲・考え方：

非減衰系の振動方程式に基づき導出した荷重算定式を提案。適用にあたっては、個別の漂流物に対して軸剛性を適切に定める必要がある。

○ 算定式：

$$F_i = 1.3 u_{\max} \sqrt{(k m_d (1+c))}$$

F_i : 衝突力

c : 付加質量係数

u_{\max} : 漂流物を運ぶ流体の最大流速

m_d : 漂流物の質量

k : 漂流物の有効軸剛性

(2) 漂流物の衝突荷重算定式の適用事例

安藤ら（2006）³⁾によれば，南海地震津波による被害を想定して高知港を対象に，平面二次元津波数値シミュレーション結果に基づいた被害予測手法の検討を行い，特に漂流物の衝突による構造物の被害，道路交通網等アクセス手段の途絶について検討を行い，港湾全体における脆弱性評価手法を検討している。この中で荷役設備・海岸施設の漂流物による被害を検討するに当たって漂流物の衝突力を算定しており，船舶に対しては道路橋示方書を採用している。

表-1 各施設の許容漂流速度

		選 定 式	対象施設		
			クレーン	水門	倉庫
車両		陸上遡上津波と漂流物の衝突力に関する実験的研究 ⁴⁾	4.8 m/s	1.5 m/s	1.5 m/s
コンテナ	20ft	陸上遡上津波と漂流物の衝突力に関する実験的研究 ⁴⁾	4.9 m/s	1.5 m/s	1.5 m/s
	40ft	陸上遡上津波と漂流物の衝突力に関する実験的研究 ⁴⁾	4.7 m/s	1.5 m/s	1.5 m/s
船舶	小型	衝突荷重（道路橋示方書）	5.0m/s超	5.0m/s超	5.0m/s超
	大型	衝突荷重（道路橋示方書）	5.0m/s超	1.8 m/s	1.8 m/s
木材		陸上遡上津波と漂流物の衝突力に関する実験的研究 ⁴⁾	5.0m/s超	1.7 m/s	1.7 m/s

(3) 漂流物による衝突力評価式に関する既往の研究論文

道路橋示方書等の基準類以外でも、漂流物による衝突力評価に対する研究が複数存在している。以下に、これらの研究概要を例示するが、木材やコンテナ等を対象とした事例が多く、船舶の衝突を考慮した事例は少ない。

○ 適用範囲・考え方：

「平成 23 年度建築基準整備促進事業 40. 津波危険地域における建築基準等の整備に資する検討」（東京大学生産技術研究所（2011）⁴⁾）では、「漂流物の衝突による建築物への影響の評価については、研究途上の段階であり、また、被害調査においても、被害をもたらした漂流物の詳細な情報を得ることは難しいため、既往の知見の検証は困難であった」としている。また、津波による漂流物が建築物に衝突する際の衝突力に関する研究を以下に示しているが、「対象としている漂流物は(a), (b), (d)」が流木、(c), (d)がコンテナである。」としている。

○ 算定式(a)：

(a) 松富の評価式⁵⁾

津波による円柱形上の流木が縦向きに衝突する場合の衝突力を次式のとおり提案している。

$$F_m = 1.6 C_{MA} [v_{A0} / (gD)^{0.5}]^{1.2} (\sigma_f / \gamma L)^{0.4} \times \gamma D^2 L$$

ここに、 C_{MA} ：見かけの質量係数

（段波・サージでは 1.7、定常流では 1.9）

v_{A0} ：流木の衝突速度、 D ：流木の直径

L ：流木の長さ

σ_f ：流木の降伏応力

γ ：流木の単位体積重量

g ：重力加速度

○ 算定式(b) :

(b) 池野らの評価式⁶⁾

円柱以外にも角柱，球の形状をした木材による衝突力を次式のとおり提案している。

$$F_H = S \times C_{MA} \times (V_H / (g^{0.5} D^{0.25} L^{0.25}))^{2.5} \times g M$$

ここに， F_H ：漂流物の衝突力(kN)

S ：係数(5.0)

C_{MA} ：見かけの質量数

(円柱横向き：2.0 (2次元)，1.5 (3次元)，

角柱横向き：2.0～4.0 (2次元)，1.5 (3次元)，

円柱縦向き：2.0程度，球：0.8程度)

V_H ：漂流物移動速度(m/s)

D ：漂流物の代表高さ(m)

L ：漂流物の代表長さ(m)

M ：漂流物の質量(t)

g ：重力加速度

○ 算定式(c) :

(c) 水谷らの評価式⁷⁾

津波により漂流するコンテナの衝突力を次式のとおり提案している。

$$F_m = 2 \rho_w \eta_m B_c V_x^2 + W V_x / (g dt)$$

ここに， F_m ：漂流衝突力(kN)

dt ：衝突時間(s)

η_m ：最大遡上水位(m)

ρ_w ：水の密度(t/m³)

B_c ：コンテナ幅(m)

V_x ：コンテナの漂流速度(m/s)

W ：コンテナ重量(kN)

g ：重力加速度

○ 算定式(d) :

(d) 有川らの評価式⁸⁾

コンクリート構造物に鋼構造物（コンテナ等）が漂流衝突する際の衝突力を次式のとおり提案している。

$$F = \gamma_p X^{2/5} (5/4 \times m)^{3/5} v^{6/5}$$

$$X = 4 \times \sqrt{a} \div (3\pi \times (k_1 + k_2)), \quad k = (1 - \nu^2) / (\pi E),$$

$$m = (m_1 \times m_2) \div (m_1 + m_2)$$

ここに、a：衝突面半径の1/2

（コンテナ衝突面の縦横長さの平均の1/4）

E：ヤング率（コンクリート板）

ν ：ポアソン比

m：質量(t)

v：衝突速度(m/s)

γ_p ：塑性によるエネルギー減衰効果(0.25)

mやkの添え字は衝突体と被衝突体を示す。

(4) まとめ

既往の知見によると、さまざまな衝突力算定式が提案されており、柏崎刈羽原子力発電所ではこれらの知見及び基準津波の特徴、発電所のサイト特性に加え、衝突評価対象物（被衝突体）の設置場所並びに検討対象漂流物（衝突物）の種類及び衝突形態を踏まえた上で適切な衝突荷重算定式を採用することとする。（詳細については「補足 4.7 漂流物衝突を考慮した津波防護施設的设计について」に記載）

【参考文献】

- 1) 日本道路協会：道路橋示方書・同解説 I 共通編，平成 14 年 3 月。
- 2) 沿岸技術研究センター，寒地港湾技術研究センター：津波漂流物対策施設設計ガイドライン，平成 26 年 3 月。
- 3) 安藤誠，小田勝也，岡本修，熊谷兼太郎：地震津波に対する脆弱性評価手法の検討，沿岸技術研究センター論文集，No. 6，pp. 5-8，2006。
- 4) 東京大学生産技術研究所：平成 23 年度建築基準整備促進事業「40. 津波危険地域における建築基準等の整備に資する検討」中間報告書その 2，平成 23 年 10 月。
- 5) 松富英夫：流木衝突力の実用的な評価式と変化特性，土木学会論文集，No. 621，II-47，pp. 111-127，1999. 5。
- 6) 池野正明，田中寛好：陸上遡上津波と漂流物の衝突力に関する実験的研究，海岸工学論文集，第 50 巻，pp. 721-725，2003。
- 7) 水谷法美，高木祐介，白石和睦，宮島正悟，富田孝史：エプロン上のコンテナに作用する津波力と漂流衝突力に関する研究，海岸工学論文集，第 52 巻，pp. 741-745，2005。
- 8) 有川太郎，大坪大輔，中野史丈，下迫健一郎，石川信隆：遡上津波によるコンテナ漂流力に関する大規模実験，海岸工学論文集，第 54 巻，pp. 846-850，2007。
- 9) Guidelines for Design of Structures for Vertical Evacuation from Tsunamis Second Edition, FEDERAL EMERGENCY MANAGEMENT AGENCY , 2012.

4.7 漂流物衝突を考慮した津波防護施設的设计について

4.7 漂流物衝突を考慮した津波防護施設の設計について

4.7.1 概要

施設・設備の強度評価において考慮する漂流物の衝突荷重は、基準津波の特徴及び発電所のサイト特性に加え、衝突評価対象物（被衝突体）の設置場所並びに検討対象漂流物（衝突物）の種類及び衝突形態を考慮し、各種論文等にて提案される漂流物の衝突荷重算定式の中から適切なものを選定し算定する。

4.7.2 衝突評価対象物（被衝突体）の選定

津波防護施設及び浸水防止設備としては、表 4.7-1 に示す設備が挙げられるが、表 4.7-1 に記載のとおり、それらの設置位置を考慮し、衝突評価対象物（被衝突体）として海水貯留堰を選定した。

表 4.7-1 衝突評価対象物（衝突体）に係る整理

津波防護施設 及び浸水防止設備	範囲内/外*1	漂流物衝突 評価対象	対象外とする理由
7号機海水貯留堰	範囲内	○	—
6号機海水貯留堰*2	範囲内	○	—
取水槽閉止板	範囲内	×	取水路の最奥に位置する設備であり、取水路の前面に除塵装置が設置されること、除塵装置と補機冷却用海水取水槽の間に約 150m の距離があることから津波に伴う漂流物は衝突しないと判断
水密扉	範囲外	×	基準津波が直接到達する範囲外に設置されるため
床ドレンライン閉止治具	範囲外	×	基準津波が直接到達する範囲外に設置されるため
貫通部止水処置	範囲外	×	基準津波が直接到達する範囲外に設置されるため

注記*1：基準津波が直接到達する範囲内に設置されるか、範囲外に設置されるかを表す。

注記*2：海水貯留堰（6号機設備）については7号機における津波防護施設には該当しないが、非常用取水設備における重大事故等対処施設に該当するため、津波による影響を考慮。

4.7.3 衝突評価対象物（被衝突体）の特性

被衝突体である6号及び7号機の海水貯留堰は、図 4.7-1 に示す通りその天端高さが T. M. S. L. -3.5m であり、通常時は海水に没水している施設となる。

したがって、浮遊状態の漂流物が海水貯留堰に衝突する事象は、津波により海水位が一定程度低下する状況において発生することとなるとともに、気中衝突が発生するのは海水位が T. M. S. L. -3.5m まで低下する時間帯にのみ発生することとなる。

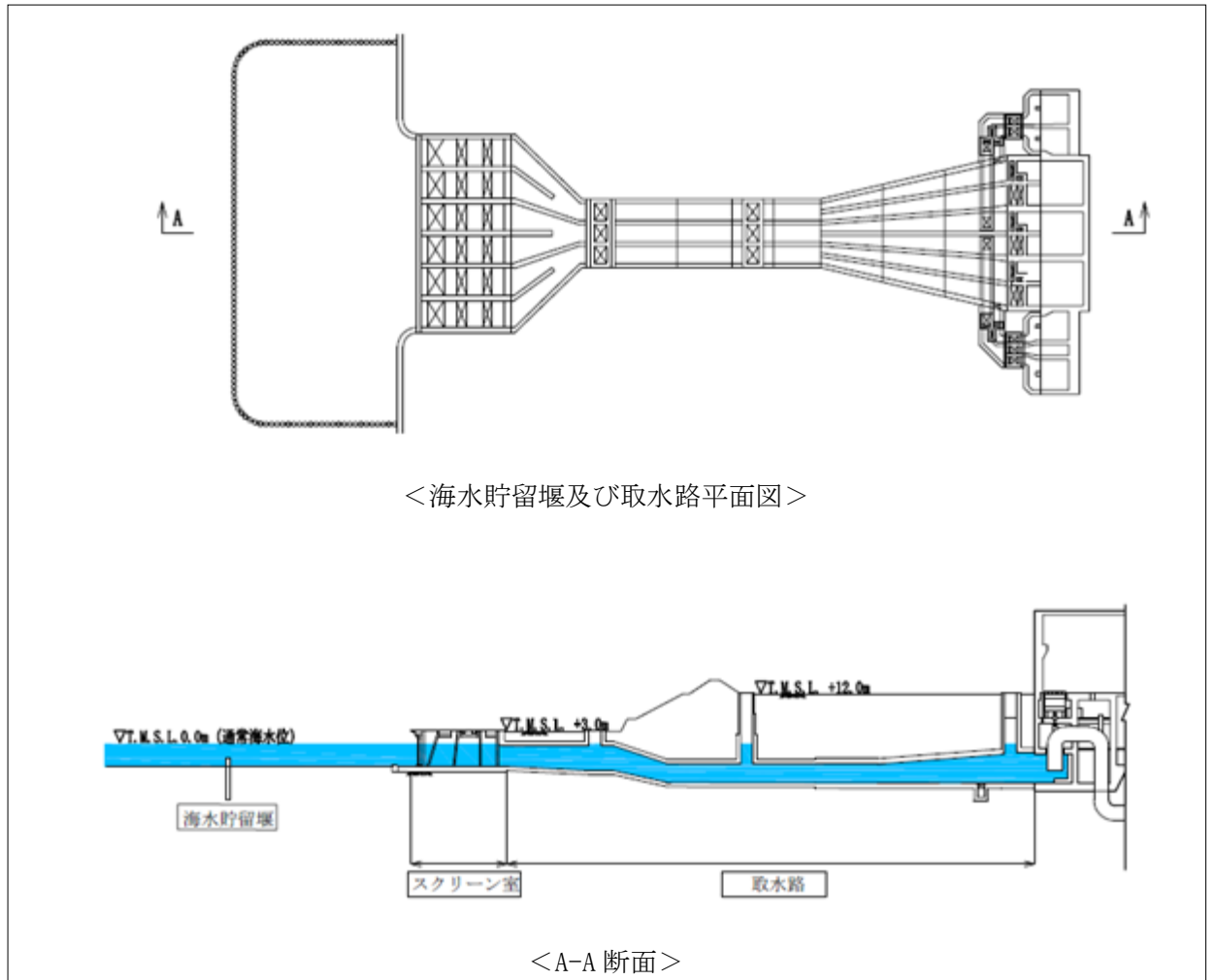


図 4.7-1 海水貯留堰の施設概要

4.7.4 検討対象漂流物（衝突物）の整理

衝突影響を評価する検討対象漂流物（衝突物）は、「4.2 漂流物による影響確認について」において 6 号及び 7 号機取水口に到達し得る漂流物とし、具体的には表 4.7-2 示す施設・設備等とした。

表 4.7-2 衝突影響を評価する検討対象漂流物一覧

状態	設置場所情報			種類	内容・名称・構造等	重量
	海域/陸域	構内/構外	場所			
浮遊	海域	構外	発電所周辺	船舶	発電所近傍で航行不能となった船舶	約 15t
		構内	発電所港湾内	船舶	作業船（ゴムボート）	1t 未満
	陸域	構内	大湊側海岸線	車両	軽自動車	1t 以下
				資機材	ユニットハウス，角材，排水用ホース，カラーコーン	1t 未満
			荒浜側海岸線	資機材	ユニットハウス，角材，排水用ホース，カラーコーン	1t 未満
				植生	保安林	約 140kg
滑動	海域	構内	発電所港湾内	防波堤	捨石・砕石	約 100kg
	陸域	構内	大湊側海岸線	建屋	コンクリート建屋（小片）	10t 未満
				車両	乗用車，中型/大型トラック，ユニック，バキューム車，建設用車両（大型クレーンを除く）	14t 以下
				資機材	足場板，角パイプ，スクリーン点検用架台，水中ポンプ，発電機等	1t 未満
				一般構築物	監視カメラ，拡声器，標識，海水放射能モニタ等	200kg 以下

4.7.5 衝突荷重算定式の選定

4.7.5.1 漂流物衝突荷重評価に係る既往の評価式の整理

浮遊状態の漂流物が衝突する際の漂流物衝突荷重に関する既往の評価式について、各種文献における記載概要及び各種文献において実施された実験の条件等を整理して表 4.7-3 に示す。

また、各種文献において実施された実験の条件等を踏まえ、柏崎刈羽原子力発電所における適用性を整理した結果を表 4.7-4 に示す。

上記整理の結果、荷重算定式の選択にあたっては、衝突物が被衝突体の近傍（直近海域）にある状態で津波が作用するのか、あるいは衝突物が被衝突体から一定程度離れた場所（前面海域）にある状態で津波が作用するのかが重要となるものと判断した。

以降では、表 4.7-2 に示す各検討対象漂流物について、津波作用時に「直近海域」又は「前面海域」のいずれに存在することとなるかを整理した上で、検討対象漂流物ごとに選択すべき評価式を整理する。

表 4.7-3 規格・基準類及び既往の研究論文の漂流物の衝突荷重算定式の整理 (1/2)

No.	出典	種類	概要及び算定式	算定式の適用性が確認された範囲 (実験条件等)
①	松富ほか (1999)	流木	<p>円柱形上の流木が縦向きに衝突する場合の漂流物の衝突荷重算定式を提案している。</p> $F_m / (\gamma D^2 L) = 1.6 C_{MA} \{v_{A0} / (gD)\}^{1.2} (\sigma_y / \gamma L)^{0.4}$ <p>F_m: 衝突力, γ: 流木の単位体積重量, D: 木材の直径, L: 木材の長さ, g: 重力加速度, C_{MA}: 見かけの質量係数 (水の緩衝機能も加味), v_{A0}: 衝突速度, σ_y: 木材の降伏応力</p>	<p>「実験に基づく推定式」</p> <ul style="list-style-type: none"> 見かけの質量係数に関する水路実験 (実験: 高さ 0.5m, 幅 0.3m, 長さ 11.0m) 流木 (丸太) の直径: 4.8cm~12cm 流木の質量: 305~8615 gf 衝突荷重に関する空中での試験 <p>水理模型実験及び空中衝突実験において, 流木 (植生林ではない丸太) を被衝突体の前面 (2.5m 以内) に設置した状態で衝突させている。</p>
②	池野・田中 (2003)	流木	<p>円柱以外にも角柱, 球の形状をした木材による漂流物の衝突荷重を提案している。</p> $F_H / (gM) = S \cdot C_{MA} \cdot \{V_H / (g^{0.5} D^{0.25} L^{0.25})\}^{2.5}$ <p>F_H: 衝突力, g: 重力加速度, M: 漂流物の質量, S: 係数 (=5.0), C_{MA}: 付加質量係数, V_H: 漂流物移動速度, D: 漂流物の直径 (角柱の場合は正方形断面辺長), L: 漂流物の長さ</p>	<p>「実験に基づく推定式」 (縮尺 1/100 の模型実験)</p> <ul style="list-style-type: none"> 漂流物の形状: 円柱, 角柱, 球 漂流物重量: 0.588 N~29.792 N <p>受圧板を陸上構造物と想定し, 衝突体を受圧板前面 80cm (現地換算 80m) 離れた位置に設置した状態で衝突させた実験である。</p>
③	道路橋示方書 (2002)	流木等	<p>橋 (橋脚) に自動車, 流木あるいは船舶等が衝突する場合の漂流物の衝突荷重を定めている。</p> $P = 0.1WU$ <p>P: 衝突力, W: 流送物の重量, U: 表面流速</p>	<p>漂流物が流下 (漂流) してきた場合に, 表面流速 (津波流速) を与えることで漂流流速に対する荷重を算定できる。</p>

表 4.7-3 規格・基準類及び既往の研究論文の漂流物の衝突荷重算定式の整理 (2/2)

No.	出典	種類	概要及び算定式	算定式の適用性が確認された範囲 (実験条件等)
④	FEMA* (2012)	流木 コンテナ	$F_i = 1.3u_{max}\sqrt{km_d(1+c)}$ $F_i : \text{衝突力}, c : \text{付加質量係数}, u_{max} : \text{漂流物を運ぶ流体の最大流速}, m_d : \text{漂流物の質量}, k : \text{漂流物の有効軸剛性}$	<p>「運動方程式に基づく衝突力方程式」</p> <p>非減衰系の振動方程式に基づいており、衝突体及び被衝突体の両方とも完全弾性体で、かつ衝突時のエネルギー減衰が一切考慮されていない前提条件での算定式であることから、衝突時に塑性変形を伴う漂流物の衝突荷重算定では、個別の漂流物に対して、実現象を再現するような軸剛性を適切に定める必要がある。</p> <p>漂流物が地表面を転がるような場合には、衝突流速を 50%として良い可能性があるとの記載がある。</p>
⑤	水谷ほか (2005)	コンテナ	<p>漂流するコンテナによる漂流物の衝突荷重を提案している。</p> $F_m = 2\rho_w\eta_m B_c V_x^2 + \left(\frac{WV_x}{gdt}\right), V_x \cong C_x = 2\sqrt{g\eta_m}$ $F_m : \text{衝突力}, g : \text{重力加速度}, W : \text{コンテナの重量}, B_c : \text{コンテナ幅}, \eta_m : \text{遡上波の最大水位}, dt : \text{衝突時間}, \rho_w : \text{水の密度}, V_x : \text{コンテナの漂流速度}, C_x : \text{津波の遡上流速}$	<p>「実験に基づく推定式」(縮尺 1/75 の模型実験)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・使用コンテナ：長さを 20 ft と 40 ft ・コンテナ重量：0.2 N~1.3 N 程度 ・遡上流速：1.0m/s 以下 ・材質：アクリル <p>被衝突体の直近のエプロン上にコンテナを設置して衝突力を求めた算定式である。衝突体と水塊が一体となって衝突し、衝突前の運動量が全て力積として作用するものとして考えた算定式であり、右辺の第 1 項は付加質量による荷重を表している。</p>
⑥	有川ほか (2007, 2010)	流木 コンテナ	<p>鋼製構造物 (コンテナ等) による漂流物の衝突荷重を提案している。</p> $F = \gamma_p x^{\frac{2}{5}} \left(\frac{5}{4}\tilde{m}\right)^{\frac{3}{5}} v^{\frac{6}{5}}, x = \frac{4\sqrt{a}}{3\pi} \frac{1}{k_1+k_2}, k = \frac{(1-v^2)}{\pi E}, \tilde{m} = \frac{m_1 m_2}{m_1+m_2}$ $a : \text{衝突面半径の } 1/2 \text{ (ここではコンテナ衝突面の縦横長さの平均の } 1/4), E : \text{ヤング係数}, v : \text{ポアソン比}, m : \text{質量}, v : \text{衝突速度}, \gamma_p : \text{塑性によるエネルギー減衰効果}, \text{添字 } 1, 2 \text{ は衝突体と被衝突体を表す。}$	<p>「実験に基づく推定式」(縮尺 1/5 の模型実験)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・使用コンテナ：長さ 1.21m, 高さ 0.52m, 幅 0.49m ・衝突速度：1.0~2.5m/s 程度 ・材質：鋼製 <p>水理模型実験では、コンテナを被衝突体の前面 1.21m (現地換算 6.05m) に設置して衝突力を求めた算定式である。</p>

注記* : FEMA : FEDERAL EMERGENCY MANAGEMENT AGENCY

表 4.7-4 各種基準類の漂流物の衝突荷重算定式の適用性の整理

No.	出典	種類	漂流物の配置	適用流速	適用性
①	松富ほか	流木	直近	衝突速度	個別の流木（丸太）の種類等に応じて、実現象を再現するようなパラメータを適切に定める必要があるという課題はあるものの、「直近海域」からの流木に対して適用可能と判断する。
②	池野・田中	流木	直近	漂流物の移動速度	流木を対象とした算定式であるが、実験の模型縮尺（1/100）を考慮すると、原子力発電所における漂流物衝突事象への適用は困難と判断する。
③	道路橋示方書	流木等	前面海域	表面流速（津波流速）	漂流物が流下（漂流）して来た場合に、表面流速（津波流速）を与えることで漂流流速に対する荷重を算定できるため、「前面海域」からの漂流物に対して適用可能と判断する。
④	FEMA	流木 コンテナ	直近	漂流物を運ぶ流体の最大流速	個別の漂流物に対して、実現象を再現するような軸剛性を適切に定める必要があるという課題はあるものの、「直近海域」からの漂流物に対して適用可能と判断する。
⑤	水谷ほか	コンテナ	直近	津波の遡上流速	エプロン上にコンテナを設置して衝突力を求めるという特殊な実験により得られた式であり、柏崎刈羽原子力発電所において想定している漂流物の衝突形態とは異なるため、適用は困難と判断する。
⑥	有川ほか	流木 コンテナ	直近	衝突速度	剛性に係る k 値を適切に定める必要があるが、対象としている種類以外への適用性がある k 値に係る k1 及び k2 の値、すなわち実験データを再現するよう同定された当該式の妥当な k1 及び k2 の値が不明であるため、現状は当該式は対象としている種類（流木）以外への適用は困難と判断する。 したがって、「直近海域」からの流木に対して適用可能と判断する。

4.7.5.2 衝突荷重算定式の選定に係る整理（浮遊状態漂流物）

4.2.1に記載する、柏崎刈羽原子力発電所の津波に関するサイト特性及び4.7.3に記載する被衝突体の特性を踏まえ、衝突荷重算定式の選定に関して、以下の観点で整理する。

- ソリトン分裂及び砕波の発生位置

- 漂流物がソリトン分裂又は砕波を伴う津波とともに海水貯留堰に衝突する場合、その衝突事象において衝撃的な荷重が発生する可能性がある。したがって、浮遊状態の漂流物が分裂波又は砕波の発生位置よりも海水貯留堰に近い位置に存在する際に津波が作用する場合は、表 4.7-4 における「直近海域」からの漂流物が衝突する事象に該当すると整理する。

- 海底露出の範囲

- 海底露出の範囲に位置する漂流物が津波とともに海水貯留堰に衝突する場合、その衝突事象において衝撃的な荷重が発生する可能性がある。したがって、浮遊状態の漂流物が海底露出範囲に存在する際に津波が作用する場合は、表 4.7-4 における「直近海域」からの漂流物が衝突する事象に該当すると整理する。

- 気中衝突の発生有無

- 浮遊状態の漂流物が海水貯留堰に気中衝突する場合、その衝突事象において衝撃的な荷重が発生する可能性がある。したがって、海水貯留堰の天端が露出する際（取水口前面水位が T. M. S. L. -3.5m まで低下している際）に浮遊状態の漂流物が海水貯留堰近傍に存在する場合は、表 4.7-4 における「直近海域」からの漂流物が衝突する事象に該当すると整理する。

(1) ソリトン分裂及び砕波の発生位置

添付資料1「分裂波発生に関する検討」に示すとおり、基準津波の水位時刻歴波形や空間分布の時間変化から砕波が発生するような段波形状も見られないとともに、水面勾配は最大で 2.57° であり、「松山ら(2005)*」における水面勾配の砕波限界 $30^\circ \sim 40^\circ$ に比べ十分小さいことから、基準津波発生時に分裂波及び砕波のいずれも発生しないものと判断した。なお、上記最大水面勾配は、基準津波2において、海水貯留堰設置位置における水位が海底標高と同程度となった後に水位が上昇している期間において確認された。（図 4.7-2 及び図 4.7-3 参照）

上記より、ソリトン分裂及び砕波の観点では「直近海域」からの漂流物は存在しないものと整理した。

注記*：松山昌史・池野正明・榊山勉・柳沢賢・藤井直樹：大陸棚上におけるソリトン分裂した津波の砕波に関する無ひずみ模型実験，海岸工学論文集 第52巻，pp. 241-245，2005

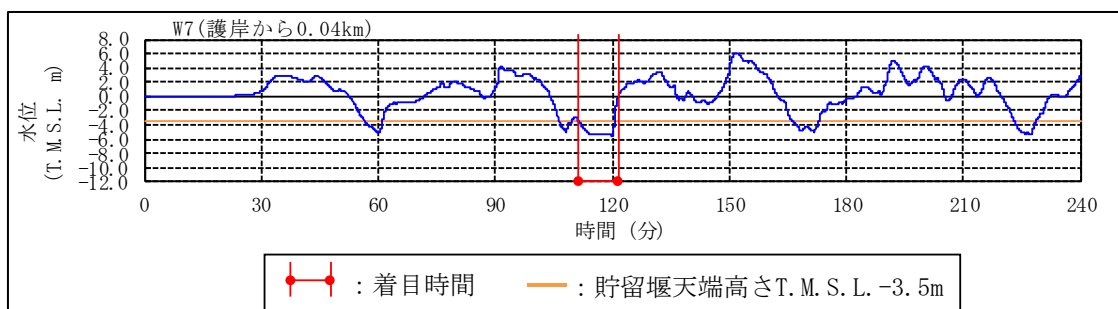


図 4.7-2 最大水面勾配が確認された時刻（基準津波 2，118 分，海水貯留堰設置位置（W7））

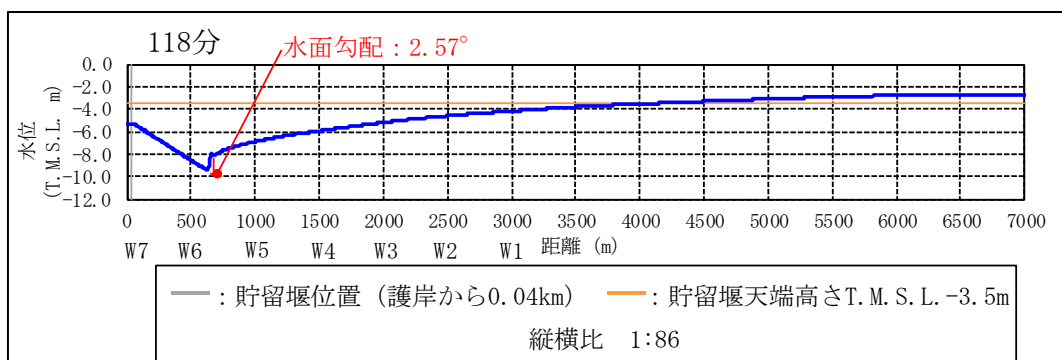


図 4.7-3 最大水面勾配が確認された時刻の津波波形（空間分布）

(2) 海底の露出範囲

柏崎刈羽原子力発電所における基準津波の特性の一つとして、引き波時に港湾内の海底が露出するという特徴がある（図 4.7-4 に港湾内の露出範囲を示す。）。図 4.7-4 に示す港湾内の海底露出が確認されるのは、基準津波 2 の地震発生後 120 分付近となり、この際漂流物が上記海底露出範囲に存在した場合、当該漂流物は「直近海域」からの漂流物となる。

以上を踏まえ、表 4.7-2 に示す各漂流物の配置を整理すると、航行不能船舶及び保安林以外の漂流物については大湊側港湾内、大湊側海岸線等にて発生する漂流物であり、基準津波 2 の地震発生後 120 分付近で港湾内の海底露出範囲に含まれる大湊側港湾内に存在する可能性を否定できないため、それらについては海底露出範囲の観点で、「直近海域」からの漂流物として整理する。

一方で、航行不能船舶及び保安林については発電所港湾外からの漂流物であり、港湾内の海底露出範囲に存在する時期が限定的であると考えられることから、基準津波 2 の地震発生後 120 分付近における漂流物の挙動を、流向・流速・軌跡シミュレーションに係る検討を実施することで確認した。

検討結果詳細については添付資料 2(a)に示し、ここでは軌跡シミュレーションの結果を抜粋して図 4.7-5 に示す。

上記検討の結果、航行不能船舶及び保安林については基準津波の 2 の地震発生後 120 分付近において、港湾内の海底露出範囲には存在しないことが確認されたため、海底露出範囲の観点では「直近海域」からの漂流物ではないと整理する。

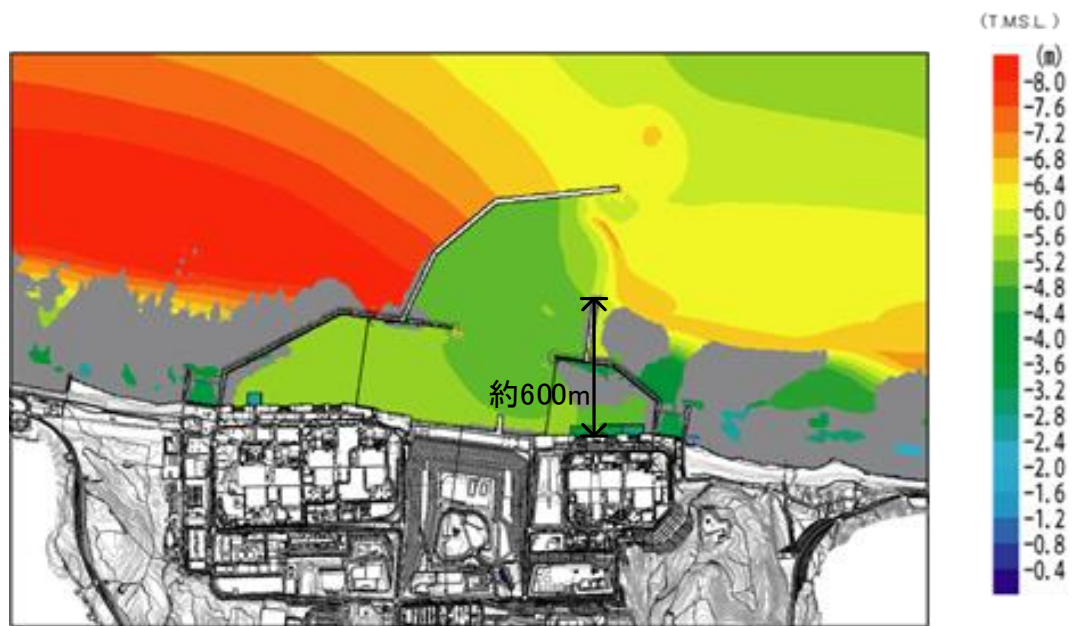
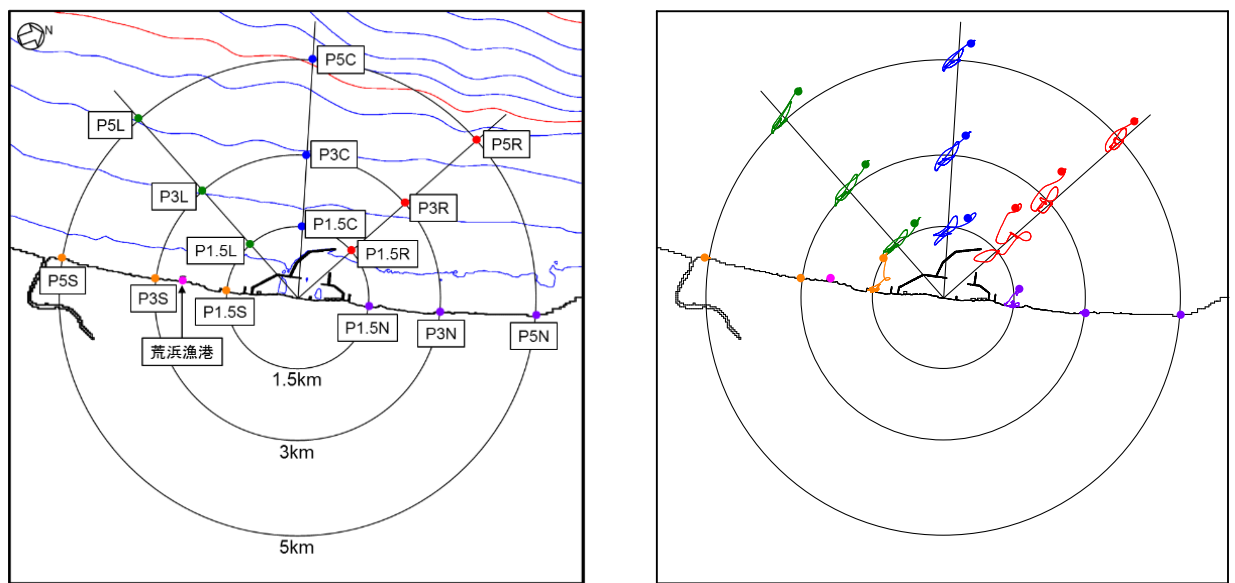


図 4.7-4 基準津波における海底露出範囲（基準津波 2 における最低水位分布）



<初期配置>

<117分時点の配置>

図 4.7-5 港湾内海底露出時の航行不能船舶及び保安線の挙動

(3) 気中衝突の発生有無

「4.7.3 衝突評価対象物（被衝突体）の特性」に記載のとおり、海水貯留堰の天端高さは T. M. S. L. -3.5m であり、通常時は海水に没水している構造となる。

一方で、引き波時の一部で港湾内の水位が T. M. S. L. -3.5m を下回ることとなり、その際に海水貯留堰への衝突事象が発生する場合、その衝突事象は気中衝突となる。

気中衝突は、港湾内の水位が T. M. S. L. -3.5m を下回っている（取水口前面水位が T. M. S. L. -3.5m まで低下している）タイミングにおいて漂流物が海水貯留堰近傍に存在する場合に発生するものと考えられるが、ここでは前述の港湾内の露出範囲に加え、図 4.7-6 に示す港湾内の流況を考慮し、図 4.7-7 に示す範囲を海水貯留堰の近傍（「直近海域」）として扱い、それ以外の範囲を「前面海域」として取り扱うこととする。

表 4.7-2 に示す各漂流物のうち、航行不能船舶及び保安林以外の漂流物については「(2) 海底の露出範囲」の記載と同様に、取水口前面の水位が T. M. S. L. -3.5m まで低下している期間に上記「直近海域」に存在する可能性を否定できないため、それらについては気中衝突の発生有無の観点で、「直近海域」からの漂流物として整理する。

一方で、航行不能船舶及び保安林については発電所港湾外からの漂流物であり、上記「直近海域」に存在する時間が限定的であると考えられることから、基準津波 1~3 について、取水口前面水位が T. M. S. L. -3.5m まで低下している期間の漂流物の挙動を、流向・流速・軌跡シミュレーションに係る検討を実施することで確認した。

検討結果詳細については添付資料 2(b) に示し、ここでは各基準津波の取水口前面における水位時刻歴及び地震発生後 12 時間までの軌跡シミュレーションの結果を図 4.7-8 及び図 4.7-9 に示す。図 4.7-8 及び図 4.7-9 に示すとおり、基準津波 2 の防波堤ありケースにおいて、取水口前面水位が T. M. S. L. -3.5m まで低下する期間があるとともに、いずれかの時間帯で漂流物が「直近海域」に侵入する可能性があることが確認されたため、上記ケースについて、取水口前面水位が T. M. S. L. -3.5m まで低下する期間における漂流物の挙動詳細を検討した（図 4.7-10 参照）。

上記挙動の詳細検討により、基準津波 2 の防波堤ありケースにおいて取水口前面水位が T. M. S. L. -3.5m まで低下する地震発生後 120 分付近においては、津波第二波後の引き波及び津波第三波による押し波・引き波に応じて港湾外の主たる流れが変化し、長期間一様な流れとなっておらず、この期間においては港湾外の漂流物（航行不能船舶及び保安林）は「直近海域」に侵入しないことが確認された。

したがって、航行不能船舶及び保安林については気中衝突の発生有無の観点では「直近海域」からの漂流物ではないと整理する。

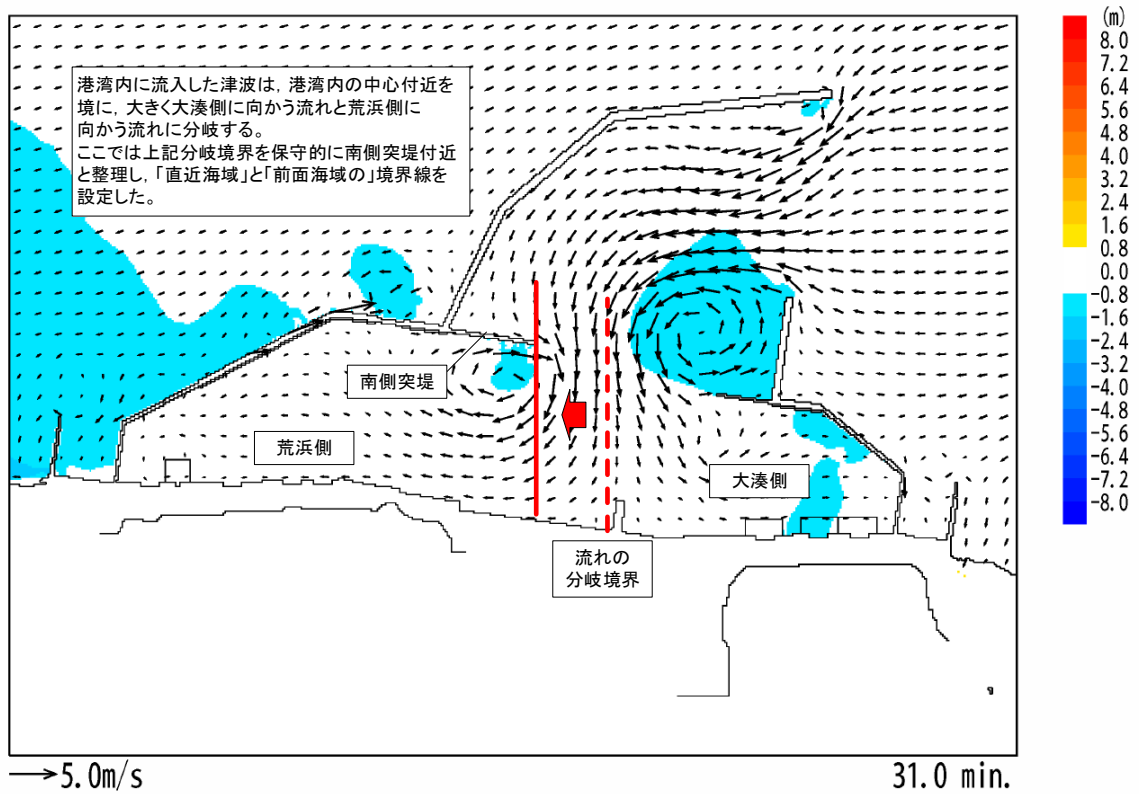


図 4.7-6 港湾内の流況（基準津波 1 防波堤あり 31 分を抜粋）

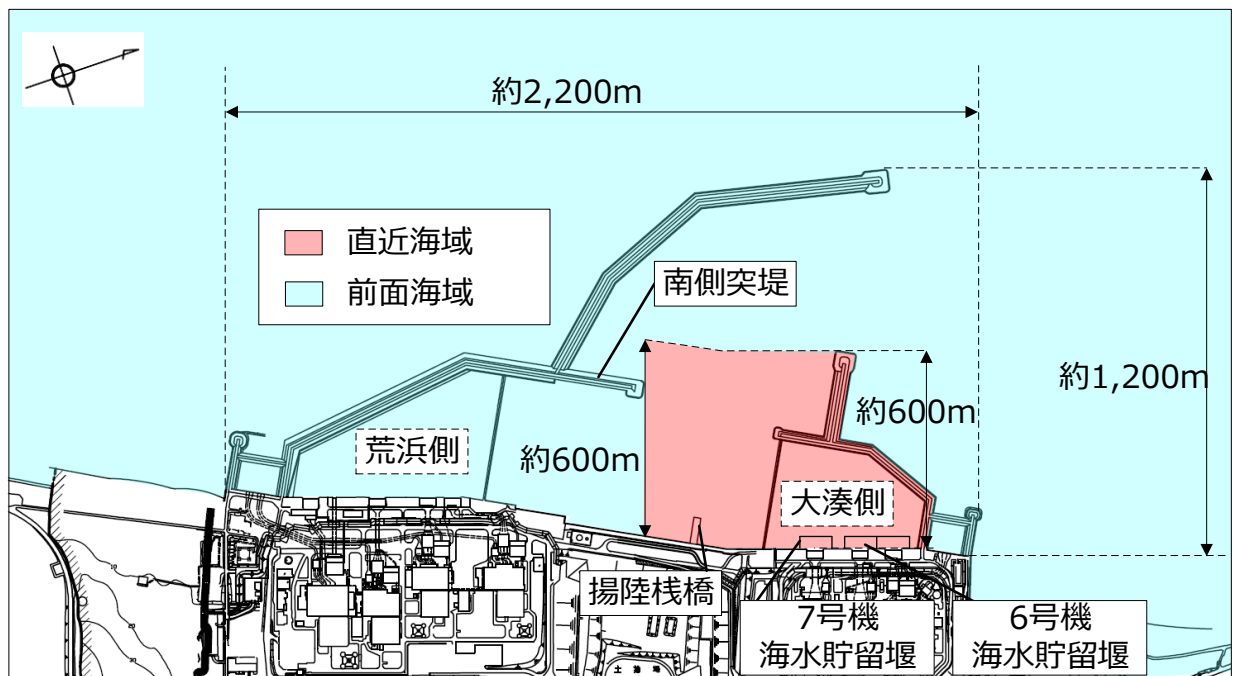


図 4.7-7 気中衝突有無の評価における「直近海域」と「前面海域」の整理

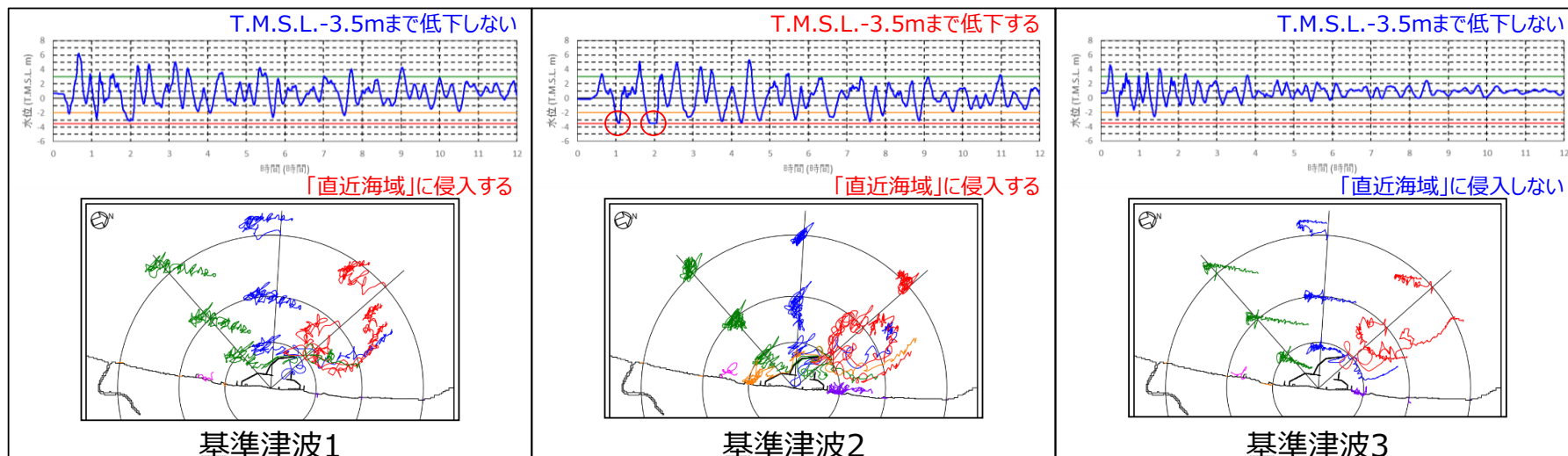


図 4.7-8 地震発生後 12 時間の発電所周辺の漂流物の挙動 (防波堤ありケース)

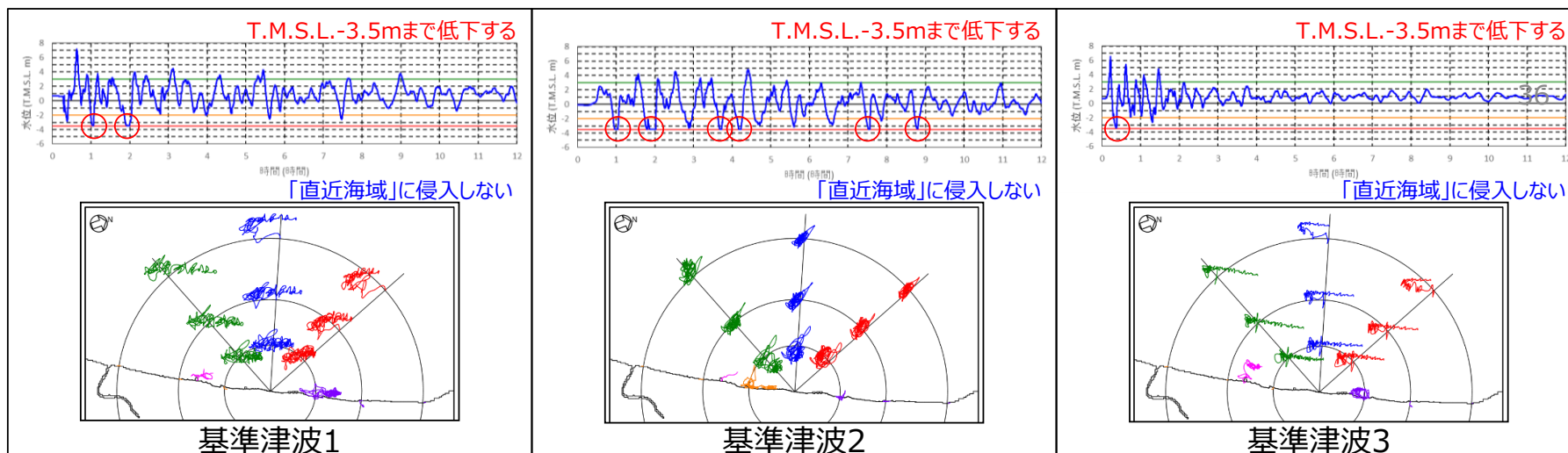


図 4.7-9 地震発生後 12 時間の発電所周辺の漂流物の挙動 (防波堤なしケース)

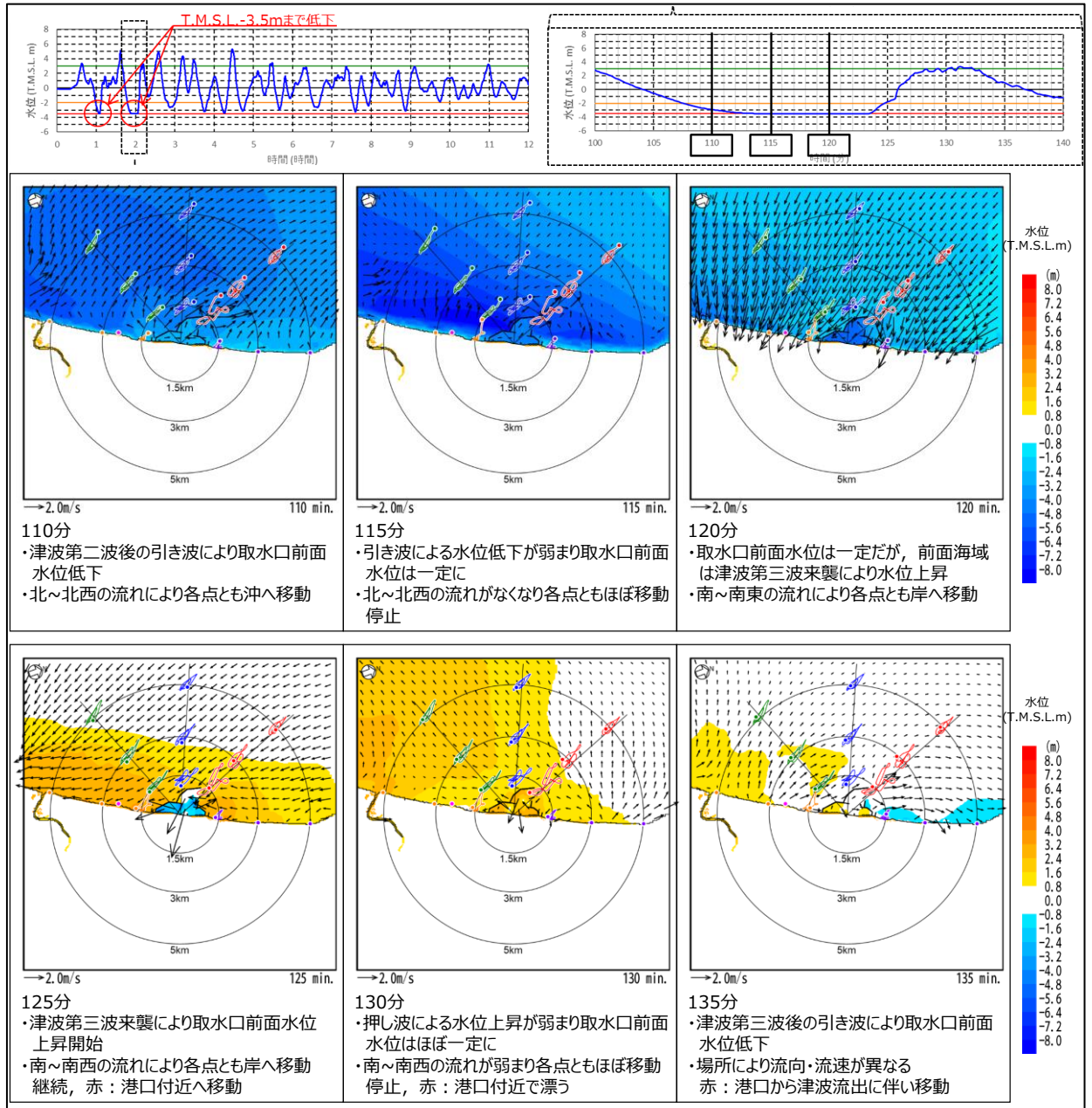


図 4.7-10 発電所周辺の漂流物の挙動に係る詳細検討（基準津波 2 防波堤ありケース）

4.7.5.3 衝突荷重算定式の選定結果（浮遊状態漂流物）

以上の検討を踏まえ、漂流物の存在位置及び漂流物の種類、材質等による包含関係を考慮し、具体的に衝突荷重を算定する浮遊状態の漂流物と適用式を表 4.7-5 に整理して示す。

表 4.7-5 衝突荷重算定式の選定結果（浮遊状態の漂流物）

設置場所情報			種類	内容・名称・構造等	重量	漂流物の存在位置	包絡関係	算出対象	適用式
海域/陸域	構内/構外	場所							
海域	構外	発電所周辺	船舶	発電所近傍で航行不能となった船舶	15t	前面海域	—	○	道路橋示方書(2002)
	構内	発電所港湾内	船舶	作業船(ゴムボート)	1t未満	直近海域	軽自動車に包絡	×	—
陸域	構内	大湊側海岸線	車両	軽自動車	1t	直近海域	—	○	FEMA(2012)
			資機材	ユニットハウス	1t未満	直近海域	軽自動車に包絡	×	—
				角材, ホース, カラーコーン	数 kg	直近海域	軽自動車に包絡	×	—
		荒浜側海岸線	資機材	ユニットハウス	数 kg	直近海域	軽自動車に包絡	×	—
				角材, ホース, カラーコーン	数 kg	直近海域	軽自動車に包絡	×	—
			植生	保安林	140kg	前面海域	—	○	道路橋示方書(2002)

4.7.5.4 その他の衝突モードに係る整理

浮遊状態での衝突とは異なった形態での衝突となる、「滑動状態での衝突」及び「直接落下による気中衝突」について、浮遊状態での衝突による荷重との包絡関係及び事象発生有無について以下のとおり検討を行った。

(1) 滑動状態での衝突について

海底を滑動するものの衝突荷重算定式に関する知見は比較的少ないが、FEMA (2019) によれば、漂流物の衝突に関して最新の ASCE/SEI 7-16 (米国土木学会基準, 2016) に従うよう記載されており、ASCE/SEI 7-16 の中で、流速 4m/s の条件下で 2,270kg の石材・コンクリート殻が海底を滑動する際の衝突荷重が例示されている。

上記を参考とし、表 4.7-2 に示す滑動状態での漂流物のうち、最も重量の大きいバキューム車 (14t) について図 4.7-11 に示すとおり滑動状態での衝突荷重を算定した結果、その荷重は 168kN となり、後述する軽自動車が浮遊状態で衝突する際の荷重 (499kN) に比べ小さいことから、滑動状態での衝突については影響が小さいものと判断した。

なお、図 4.7-11 に示す算定過程においては、保守的に車両の有効軸剛性は石材・コンクリート殻の軸剛性と同等という仮定のもと算定を実施している。したがって、車両の有効軸剛性を精緻に考慮して衝突荷重を算定した場合、荷重は 168kN よりもさらに小さくなるものと考えられる。

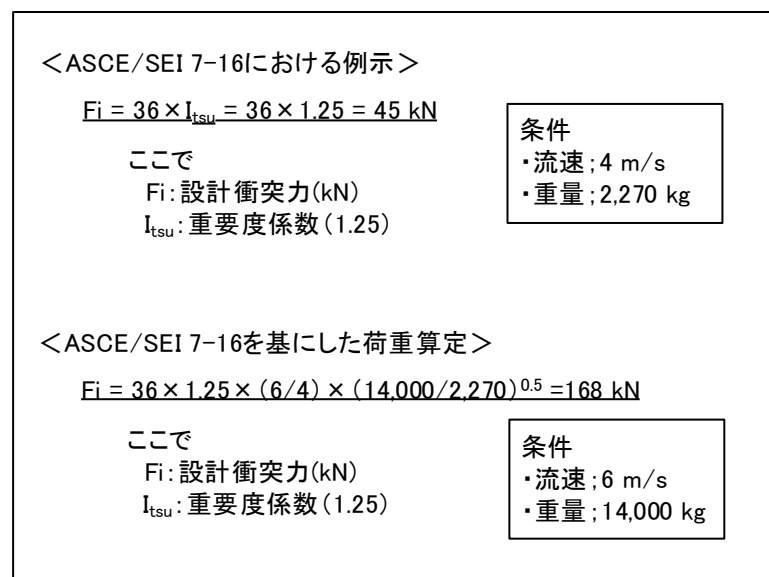


図 4.7-11 ASCE/SEI 7-16 を基にした滑動での衝突荷重算定結果

(2) 直接落下による気中衝突について

海水貯留堰の天端が露出している間に、大湊側護岸部を滑動する漂流物が海水貯留堰に向けて落下した場合、気中衝突が発生し、衝撃的な荷重が発生する可能性があるため、上記事象の発生有無について検討を行った。

図 4.7-12 に基準津波 2 の防波堤ありケースにおける地震後 95 分から 120 分における大湊側護岸部の水位時刻歴と取水口前面水位の時刻歴の関係を示す。

図 4.7-12 より、取水口前面水位が T.M.S.L. -3.5m となり、海水貯留堰が露出する時刻 (113 分頃) には既に大湊側護岸部の水位は概ね 0m となっており、漂流物の滑動は停止しているため、この際に海水貯留堰に向けて漂流物が落下する事象は発生しない。

また、大湊側護岸部で漂流物が滑動し、海域に落下する可能性がある時間帯 (概ね 104 分まで) は、取水口前面の水位が海水貯留堰の天端標高 T.M.S.L. -3.5m よりも高いため、仮にこの時点で漂流物が海域に落下した場合でも、気中衝突のような衝撃的な荷重は発生しない。なお、「基準津波 2 の防波堤あり」以外のケースに係る検討を添付資料 3 に示すが、いずれのケースも「基準津波 2 の防波堤あり」のケースと同様の傾向を示すことを確認した。

以上より、直接落下による気中衝突は発生しないものと判断した。

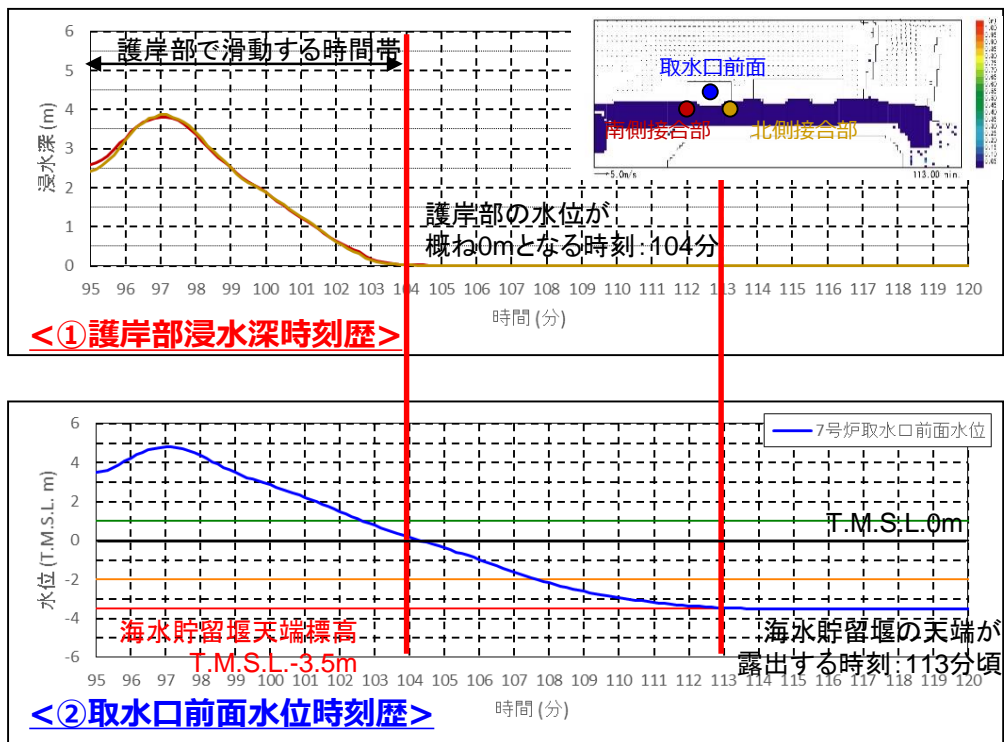


図 4.7-12 大湊側護岸部の浸水水位と取水口前面水位との関係

4.7.6 漂流物の衝突荷重算定における設計上の配慮

(1) 漂流物の衝突荷重算定で用いる流速

設定方法の詳細は「4.1 設計に用いる遡上波の流速」に示すが、漂流物の衝突速度は、大湊側港湾内全域における海水貯留堰方向の流速を評価し、その中の最大津波流速を設定する。抽出された最大津波流速は 5.64 m/s となるため、保守的に切り上げ 6.0 m/s とする。

(2) 漂流物の衝突荷重を作用させる標高

設計上最大モーメントとなり最も厳しくなる海水貯留堰の天端に漂流物の衝突荷重を作用させる。

(3) 津波荷重と漂流物の衝突荷重の組合せについて

津波荷重と漂流物の衝突荷重の組合せについては、実際に施設に作用する荷重としては、津波による最大荷重と漂流物による最大荷重が同時に作用する可能性は小さいものの、設計上の配慮として津波による最大荷重（越流直前の波力）と漂流物による最大荷重（最大流速時における漂流物の衝突荷重）の組合せを考慮する。

4.7.7 漂流物衝突荷重の算定結果

以上の整理を踏まえた漂流物衝突荷重の算定結果を表 4.7-6 に示す。（算定過程については添付資料 4 参照）

表 4.7-6 漂流物衝突荷重の算定結果

状態	種類	内容・名称	重量	漂流物の存在位置	荷重算定方法	漂流物衝突荷重 [kN]
浮遊	船舶	航行不能船舶	15t	前面海域	道路橋示方書 (2002)	89
	車両	軽自動車	1t	直近海域	FEMA (2012)	499
	流木	保安林	140kg	前面海域	道路橋示方書 (2002)	1
					FEMA (2012)	(参考値*) 143
					松富ほか (1999)	(参考値*) 424
				有川ほか (2010)	(参考値*) 274	
滑動	車両	バキューム車	14t	—	4.7.5.3 参照	(参考値) 168

注記* 保安林については前述のとおり「前面海域」からの漂流物と整理できるため、道路橋示方書にて衝突荷重を算定するが、基準津波発生時に、既に港湾内に流木（津波由来のものではない。）が存在する可能性を考慮し、参考として流木の重量を保安林の重量と同等と仮定し、FEMA(2012)等による算定値を記載する。なお、それらの荷重はいずれも軽自動車による荷重に包絡される。

ソリトン分裂波や砕波発生に関する検討

1. 概要

本資料では、4.7.2「衝突評価対象物（被衝突体）の選定」にて選定された海水貯留堰に考慮する漂流物の衝突荷重の算定において、漂流物（衝突物）が分裂波または砕波が発生するような波に乗った場合、漂流物の衝突荷重に影響を及ぼす可能性があることから、発電所のサイト特性を踏まえ、津波による分裂波および砕波の発生の有無を確認する。

ソリトン分裂現象は、伝播する波動の先端において、元の波動より周期の短い波が現れる現象である。ソリトン分裂した波は、本体より波高が大きく、周期が10数秒と短いため砕波現象を起こすことが多い。また、池野ら（2001年）¹⁾は「各漂流物の衝突直前の水平移動速度は、上流側と下流側の静水位差が大きくなり発生段波の波高が大きくなるとともに増加している。」と指摘しており、ソリトン分裂現象においても波高の増幅に伴い、漂流物の移動速度は大きくなると考えられる。

過去の事例では、日本海側では日本海中部地震(1983)の際に秋田県峰浜村の海岸でソリトン分裂波が発生したとされているが、柏崎刈羽原子力発電所敷地周辺の海域についてはソリトン分裂波は観測されていない。また、峰浜村の海岸は海底勾配が1/200程度の遠浅海岸である²⁾点で海底勾配が1/75程度の柏崎刈羽原子力発電所敷地周辺海域とは異なる。なお、北海道南西沖地震(1993)を代表とする日本海側の過去の津波地震ではソリトン分裂の発生は確認されていない。

2. 検討方針

本資料では、図4.7添1-2-1に示す検討フローに従って検討を行う。

ソリトン分裂に関しては、「防波堤の耐津波設計ガイドライン³⁾」において、津波と海底地形の特徴からその発生有無を判定する方法が示されており、本検討においても、第一ステップとして上記判定法を用いる。ガイドラインに基づく評価により、ソリトン分裂が発生する可能性がある場合や局所的に海底勾配が緩やかであることが認められる場合については、数値計算による評価を行うこととする。なお、安田ほか（2006）⁸⁾は、ソリトン分裂が発達するためには十分な伝播距離が必要であるとしている。

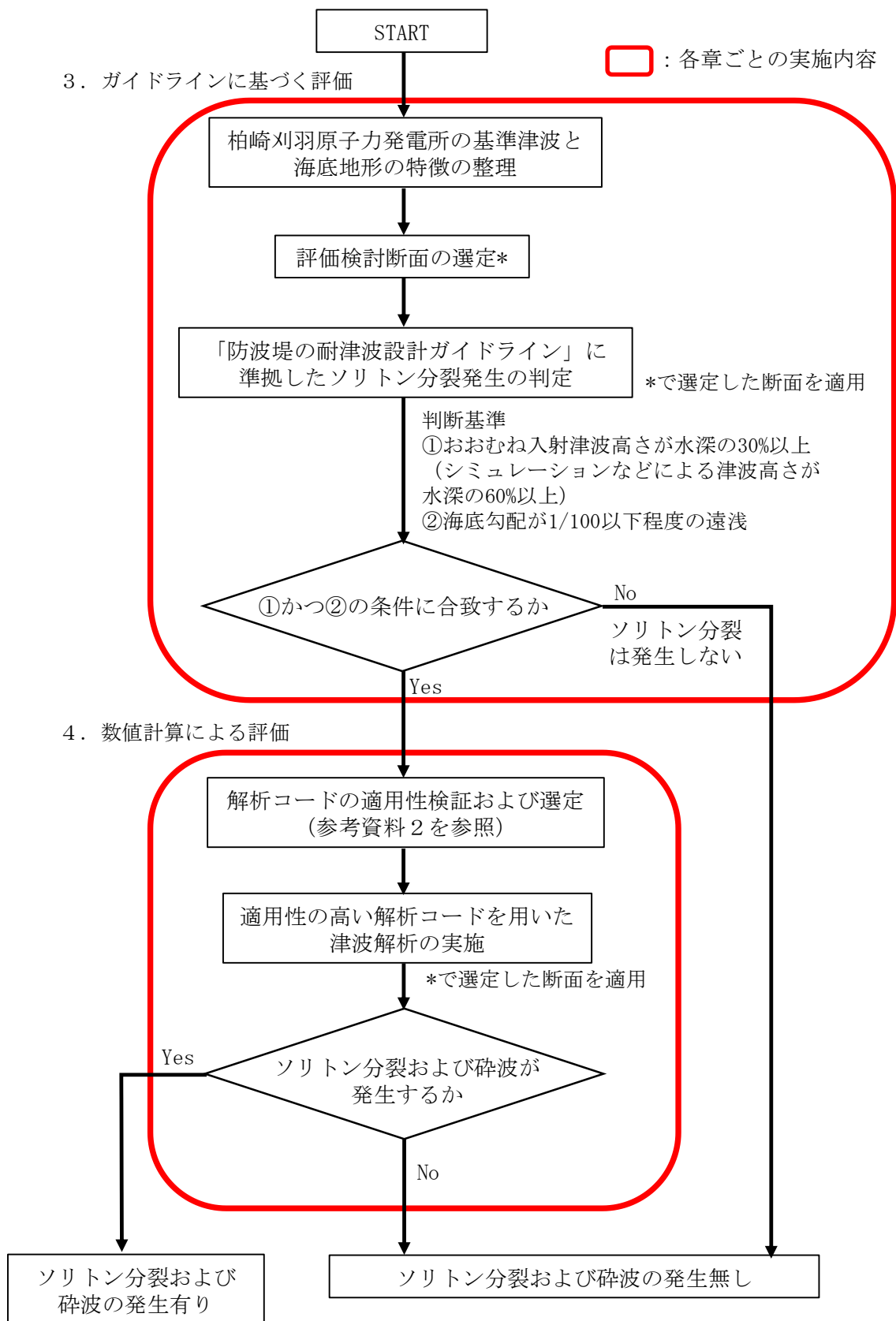


図 4.7 添 1-2-1 検討フロー

3. ガイドラインに基づく評価

3.1 検討概要

沖合から伝播してくる津波がサイト前面においてソリトン分裂波を伴うか否かの判定について「防波堤の耐津波設計ガイドライン³⁾」では、ソリトン分裂が発生する条件は、おおむね入射津波高さが水深の30%以上（シミュレーション等による津波高さが水深の60%以上）で、かつ海底勾配が1/100以下程度の遠浅である場合とされている。このことから、以下の2つの条件について当てはまるか否かを検討する。

- ① おおむね入射津波高さが水深の30%以上（シミュレーション等による津波高さが水深の60%以上）
- ② 海底勾配が1/100以下程度の遠浅

3.2 柏崎刈羽原子力発電所の基準津波の特徴

柏崎刈羽原子力発電所の基準津波は、「地震による津波」、「地すべりによる津波」、「地震による津波と海底地すべりによる津波の組合せ」の中から選定し、取水口前面および荒浜側防潮堤内敷地において最高水位を示す津波を基準津波1、取水口前面において最低水位を示す津波を基準津波2、荒浜側防潮堤前面において最高水位を示す津波を基準津波3と定義している。

基準津波1は、「地震と地すべりの組合せによる津波」のうち、日本海東縁部（2領域モデル）と海底地すべりLS-2の組合せケース、基準津波2は、「地震による津波」のうち、日本海東縁部（2領域モデル）のケース、基準津波3は、「地震と地すべりの組合せによる津波」のうち、海域の活断層（5断層連動モデル）とLS-2の組合せケースである。

なお、基準津波策定位置は、敷地前面海域の海底地形の特徴を踏まえ、施設からの反射波の影響が微小となる水深100m（敷地の沖合約7km）の地点を選定している。

3.3 柏崎刈羽原子力発電所の海底地形の特徴

本検討の対象となる柏崎刈羽原子力発電所の海底地形の平面図を図4.7添1-3.3-1に示す。当サイトの海底勾配は、敷地から基準津波策定位置までの区間（約7km）ではほぼ一定である。

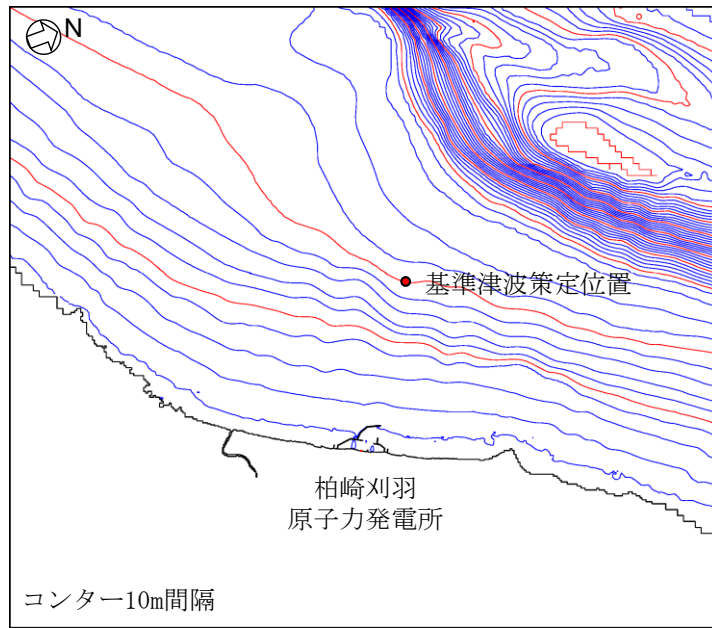


図 4.7 添 1-3.3-1 海底地形平面図

3.4 検討断面の選定

ソリトン分裂発生の有無の検討に用いる評価対象断面は、津波が等深線に直交して進行する性質および当サイトの海底勾配の特徴を考慮し、図 4.7 添 1-3.5-1 に示す基準津波策定位置から等深線に概ね直交して敷地に至る断面を、柏崎刈羽原子力発電所全体の代表的な断面とした。断面の海底地盤高さは「設置変更許可申請書」第 5 条：津波による損傷の防止（以下、「5 条まとめ資料」という。）の津波シミュレーションで用いた地形モデルを基に設定している。なお、5 条まとめ資料では海域は一般財団法人 日本水路協会(2011)、一般財団法人 日本水路協会(2008~2011)、深淺測量等による地形データを用いている。

3.5 ソリトン分裂発生の判定結果

条件①を確認するため、5 条まとめ資料で実施した基準津波 1 から 3 を対象とした津波シミュレーションの結果を引用した。このとき、前面海域のうち最も津波高さが大きくなる 7 号機取水口前面に着目して、津波高さと水深の関係を整理した結果を表 4.7 添 1-3.5-1 に示す。同表より、津波シミュレーションによる入射津波高さは水深の 60%以上であり、①の条件に合致する。

条件②の海底勾配については、「3.4 検討断面の選定」で選定した代表的な断面について検討したところ、図 4.7 添 1-3.5-1 に示す敷地周辺の海底勾配において、基準津波策定位置から護岸位置までの平均的な海底勾配は約 1/75 であることを確認した。しかしながら、基準津波策定位置から護岸までの区間において、局所的に海底勾配が 1/100 を下回る箇所があることから、②の条件に合致しないとはいえない。

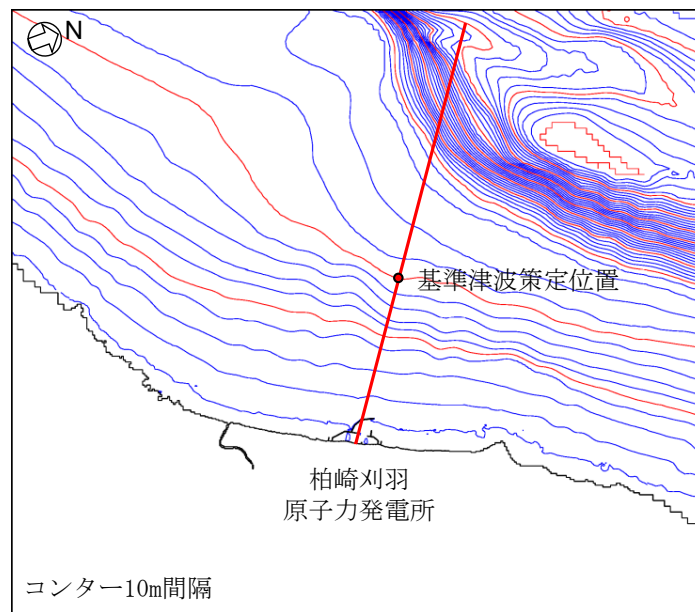
過去の事例や文献では、日本海側では日本海中部地震（1983）時に、秋田県峰浜村の海底勾配 1/200 程度の遠浅海岸で、ソリトン分裂が発生したとされているが、柏崎刈羽原子力発電所敷地周辺海域では観測されていない。また、安田ほか(2006)⁸⁾は、ソリトン分裂が発達するためには十分な伝播距離が必要であるとしている。

以上のことから、過去の事例や文献ではソリトン分裂発生の可能性は低いと考えられるものの、ガイドラインに基づく評価では局所的に海底勾配が緩やかであり、ソリトン分裂発生の可能性を完全に否定できないため、数値計算による評価を実施することとした。

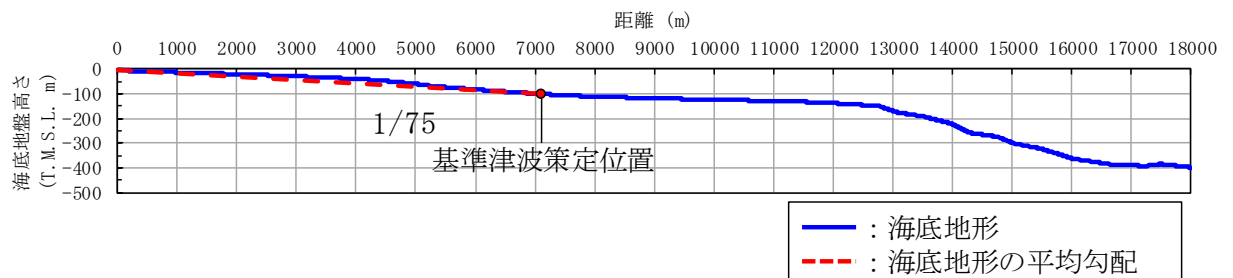
表 4.7 添 1-3.5-1 7号機取水口前面における津波高さと水深の関係

	① 海底地盤高さ	② 潮位*	③ シミュレーション による津波水位	④ 水深 (②-①)	⑤ シミュレーション による津波高さ (③-②)	⑤/④
基準津波 1	T. M. S. L. -5.5m	T. M. S. L. 0.65m	T. M. S. L. 7.2m	6.15m	6.55m	107%
基準津波 2	T. M. S. L. -5.5m	T. M. S. L. -0.12m	T. M. S. L. 5.2m	5.38m	5.32m	99%
基準津波 3	T. M. S. L. -5.5m	T. M. S. L. 0.65m	T. M. S. L. 6.6m	6.15m	5.95m	97%

注記* : 5条まとめ資料と同様に潮位のばらつきを考慮



(1) 平面図



(2) 断面図

図 4.7 添 1-3.5-1 敷地前面の海底勾配

4. 数値計算による評価

4.1 概要

「3. ガイドラインに基づく評価」に示したとおり、発電所前面の海底地形条件が基準津波策定位置から護岸までの区間において、局所的に1/100を下回る海底勾配箇所があることを踏まえ、本項では数値計算による評価を実施する。

4.2 判断基準

(1) ソリトン分裂の波形

「原子力土木委員会 津波評価部会 委員会報告⁴⁾」では、図4.7添1-4.2-1に示す大陸棚を模擬した大型造波水路を用いた水理模型実験の結果と1次元数値計算の結果を比較しており、実験で発生するソリトン分裂を数値計算によって良好に再現している。実験の詳細については参考資料3「1次元解析によるソリトン分裂に関する検討実績」に示す。また、本実験においてソリトン分裂が発生したときの波形は、「原子力発電所の津波評価技術2016⁵⁾」において図4.7添1-4.2-2のとおり示されている。同図のように遡上過程で周期の長い波形に周期の短い波形が重なる挙動を示す場合は、ソリトン分裂が発生していると判断する。なお、同図に示す各グラフの横軸(時間軸)の表示範囲は、各観測点でソリトン分裂の発生が確認できる時間で設定している。

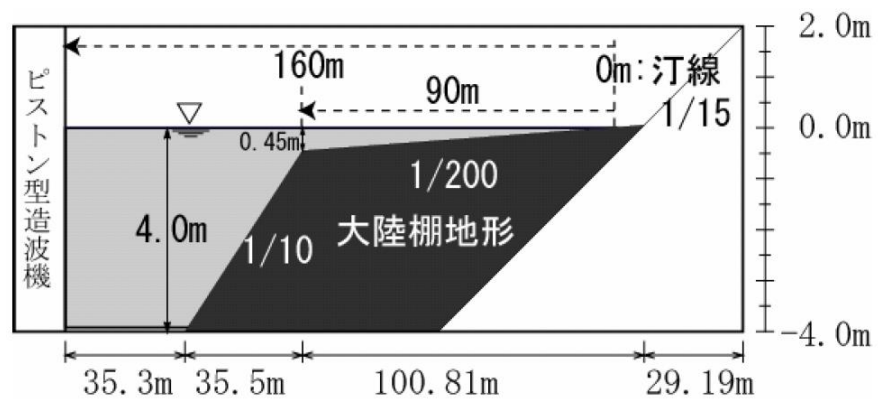


図4.7添1-4.2-1 実験水路の概要(原子力土木委員会 津波評価部会 委員会報告⁴⁾)

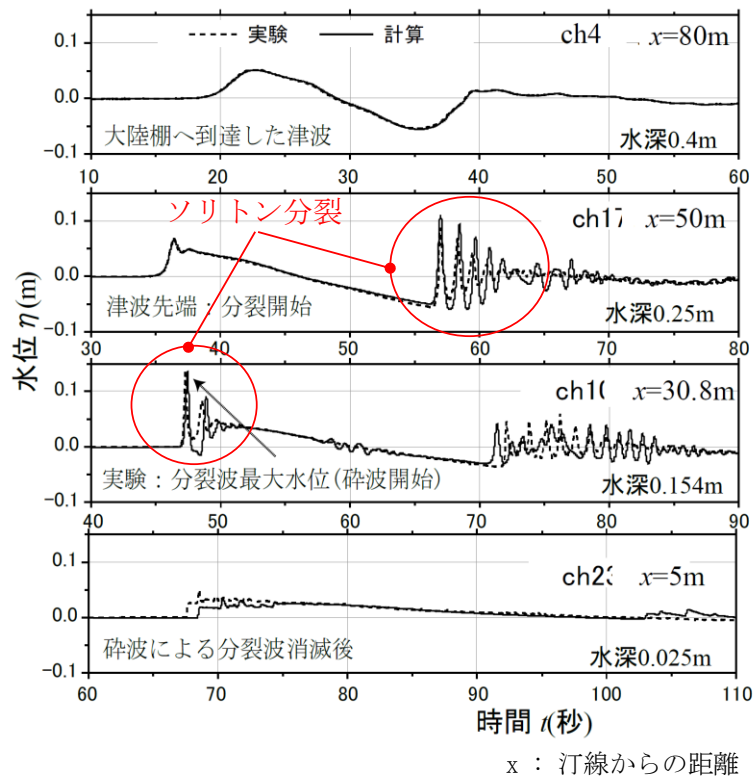


図 4.7 添 1-4.2-2 ソリトン分裂波形の例 (原子力発電所の津波評価技術 2016⁵⁾に加筆)

(2) 砕波発生の有無

図 4.7 添 1-4.2-2 では、切り立った段波形状の波が砕波していることが示されている。砕波の発生有無については、護岸方向に進行する津波に、砕波に至るような段波形状の波形が見られるかどうかで確認できる。また、「松山ら(2005)⁶⁾」では、砕波限界の水面勾配を 30 度から 40 度としているため、今回の数値計算においても水面勾配 30° を砕波の発生有無を判断する参考値とする。

4.3 検討方針

ソリトン分裂および砕波の発生の有無を確認するにあたっては、1次元モデルや断面2次元モデルを用いた数値計算による検討が有効である。

参考資料2に示すとおり、代表的な解析コード（「BSNSQ」、「OpenFORM」、「CADMAS-SURF 2D」）を用いて、まずソリトン分裂および砕波の発生の再現性を検証するとともに、柏崎刈羽原子力発電所における基準津波を用いたソリトン分裂および砕波の発生有無の検討に対する適用性について検討した。

今回の評価対象となる海水貯留堰は海面下に設置されており、引波時に貯留機能を確保するための設備であるため、基準津波によって押波と引波が複数回繰り返した場合における検討が必要である。

このため、押波と引波が繰り返し到達した場合においても、護岸からの反射波等による影響が小さく、ソリトン分裂および砕波の発生有無を判断することのできる「BSNSQ」を用いて検討することとする。

なお、参考資料4「1次元津波水位解析に用いた解析コード「BSNSQ」の適用性について」に解析コードの検証および妥当性確認結果を示す。

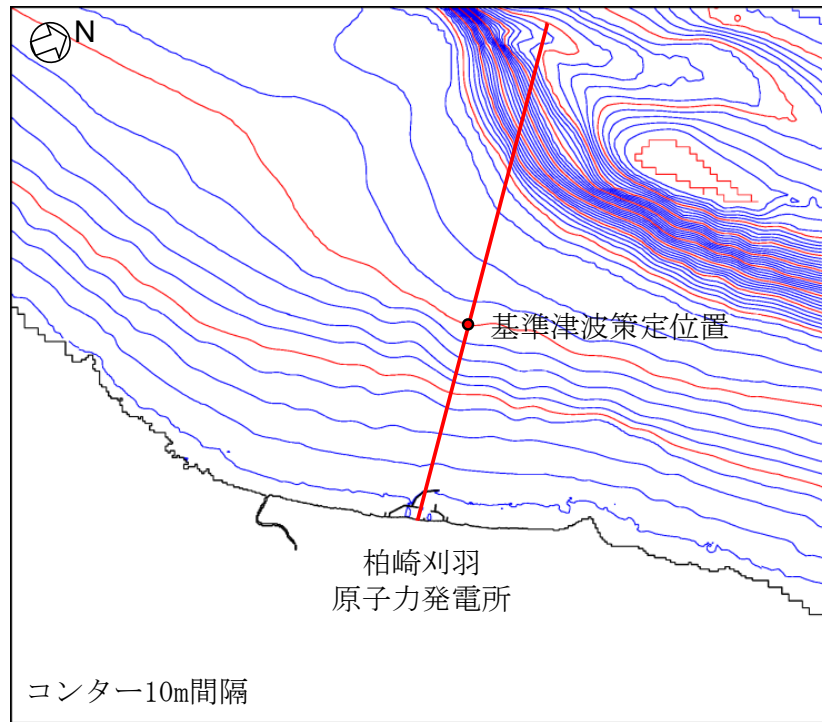
4.4 数値解析による検討

(1) 解析モデル

本検討では、ソリトン分裂波および砕波が表現可能な解析コード「BSNSQ」を使用する。

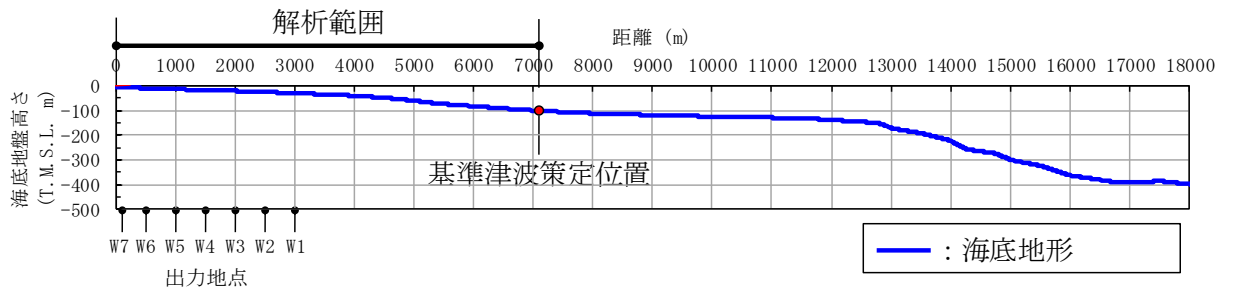
解析モデルにおいては、「3.4 検討断面の選定」で示したとおり、基準津波策定位置を通り等深線と直交する直線の断面をモデル化した。計算格子間隔は「津波浸水想定の設定の手引き⁷⁾」によると「最小計算格子間隔は10m程度より小さくすることを目安とする」との記載があることから、5条まとめ資料の津波シミュレーションの最小格子サイズと同じ5mとした。なお、基準津波策定位置から護岸までのモデル化においては、一様に最小格子サイズ5mとした。

また、ソリトン分裂および砕波の発生有無を検討する上では、防波堤をモデル化しないことにより、港湾内の水位上昇が大きくなると考えられるため、障害物となる防波堤がない状態をモデル化した。また、安田ら(2006)⁸⁾は、ソリトン分裂波は水平な海底上を伝播するにつれて波高が高くなるとしていることから、波高の増幅を保守的に評価するため、港湾内の海底地盤高さ(T.M.S.L.-5.5m)よりも浅い地形については、一定水深とした。1次元モデルによる検討断面の位置を図4.7添1-4.4-1に、1次元モデルを図4.7添1-4.4-2に示す。なお、沖合から護岸に向かって進行する津波の波形の変化を確認するため、図4.7添1-4.4-2および表4.7添1-4.4-1に示すとおり、局所的に海底勾配が1/100を下回る箇所のある沖合3kmから護岸までの範囲で、0.5km間隔の地点(W1からW6)に海水貯留堰設置地点(W7)を加えた7か所で津波波形を出力する。

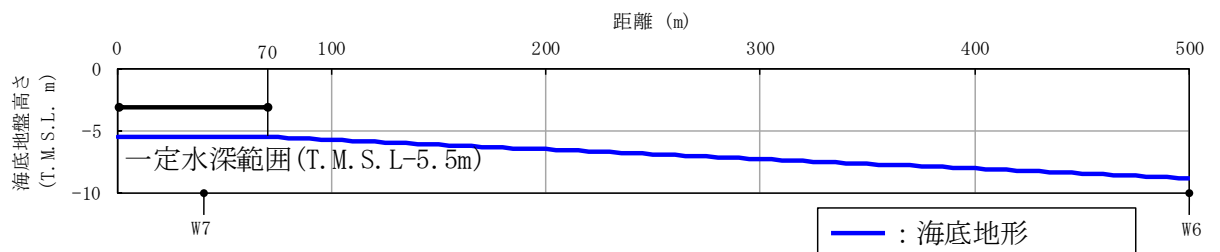


広域

図 4.7 添 1-4.4-1 検討断面の位置



全範囲



拡大

図 4.7 添 1-4.4-2 解析モデル

表 4.7 添 1-4.4-1 津波波形の出力位置

出力地点	護岸からの距離(km)
W1	3.0
W2	2.5
W3	2.0
W4	1.5
W5	1.0
W6	0.5
W7	0.04 (貯留堰設置位置)

(2) 解析条件

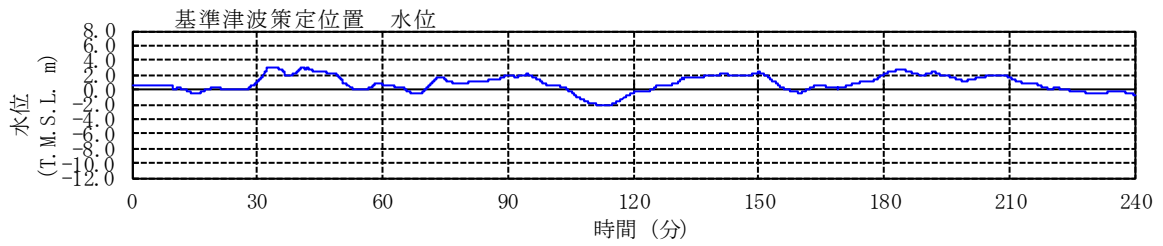
解析条件を表 4.7 添 1-4.4-2 に示す。

表 4.7 添 1-4.4-2 解析条件

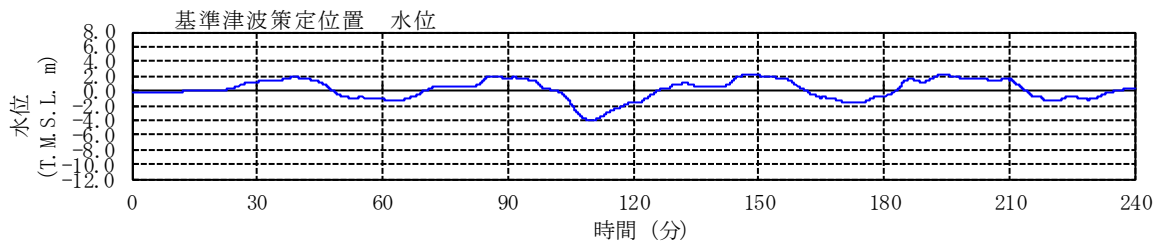
モデル化	基準津波策定位置～護岸 (防波堤はモデル化せず, 港湾内の T.M.S.L. -5.5m 以浅は, 一定水深)
計算格子間隔	5m
計算時間間隔	0.05 秒
潮位条件	朔望平均満潮位・干潮位に潮位のばらつきを考慮 基準津波 1 : T.M.S.L. 0.65m 基準津波 2 : T.M.S.L. -0.12m 基準津波 3 : T.M.S.L. 0.65m
境界条件	ソリトン分裂および砕波の発生有無を検討する上では, 海域での水位変動量が重要となることや, 陸域での護岸, 大湊側防潮堤や中央土捨場等の敷地内の現地形を踏まえ, 護岸で完全反射とした。
摩擦係数	マンニングの粗度係数 ($n=0.03\text{m}^{-1/3}\cdot\text{s}$) * 設置変更許可申請書では, 当該発電所の津波評価を実施するにあたり, 事前に歴史津波の痕跡高の再現解析によって解析手法や地形モデル, 解析パラメータの妥当性を検証している。その際, マンニングの粗度係数の適正値を $n=0.03\text{m}^{-1/3}\cdot\text{s}$ とした。
計算時間	4 時間

(3) 入力波形

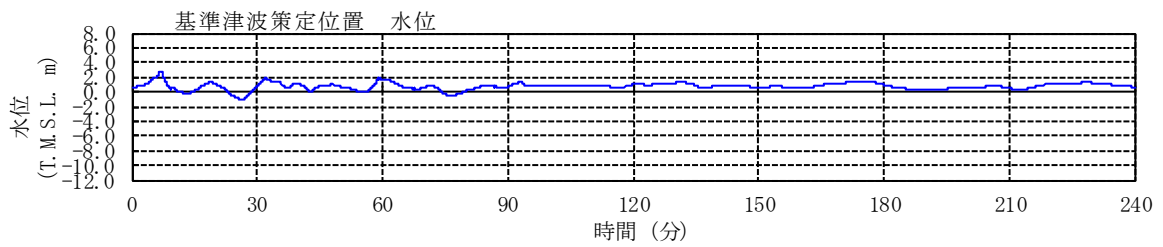
入力波形は設置変更許可申請書に示した基準津波 1 から 3 を対象とした。また、基準津波策定位置を入力位置とした。基準津波策定位置における入力波形を図 4.7 添 1-4.4-3 に示す。



基準津波 1



基準津波 2



基準津波 3

図 4.7 添 1-4.4-3 入力波形

(4) 解析結果

解析の結果として、沖合 3km から護岸まで 0.5km 間隔の地点 (W1 から W6) に海水貯留堰設置地点 (W7) を加えた 7 か所の地点における水位の時刻歴波形を出力した。本検討では海水貯留堰を評価対象としていることから、引波により海水貯留堰が露出した後の押波に着目してソリトン分裂の発生有無を確認した。また、「津波の辞典(平成 19 年 11 月)⁹⁾」において、ソリトン分裂は波が切り立ってきた箇所で発生すると示されていることから、基準津波ごとに水位時刻歴波形において波が切り立っているように見える時間帯についても、ソリトン分裂発生の有無を確認した。全出力点の水位時刻歴グラフについては参考資料 1 「1 次元津波水位解析によるソリトン分裂および砕波の発生有無の確認」(以下、参考資料 1 という。)に示す。

さらに、水面勾配から砕波発生の有無を確認するため、水位の空間分布を出力した。ここで空間分布とは、ある時刻の波形の断面図を示したものである。なお、各基準津波の空間分布の詳細については参考資料 1 に示す。

a. 基準津波 1

基準津波 1 の出力点ごとの水位時刻歴波形を図 4.7 添 1-4.4-4 に示す。同図に示す波形の中で、波が切り立っている時間帯にソリトン分裂や砕波が発生しやすいと考えられる。そこで、海水貯留堰位置 (W7) で水位が海水貯留堰天端高さ (T. M. S. L-3.5m) を下回り、かつ、水面勾配が大きい 60 分から 70 分の時間範囲についてソリトン分裂および砕波の発生有無を確認した。着目時間範囲を図 4.7 添 1-4.4-5、着目時間範囲を拡大した水位時刻歴波形を図 4.7 添 1-4.4-6 に示す。また、水位の空間分布 (全景) の時間変化を図 4.7 添 1-4.4-7 に、水面勾配が最大となる時点の水位の空間分布および水面勾配を図 4.7 添 1-4.4-8 から図 4.7 添 1-4.4-11、水位の空間分布 (貯留堰設置位置近景) の時間変化を図 4.7 添 1-4.4-12 に示す。ここで、図 4.7 添 1-4.4-10、図 4.7 添 1-4.4-11 に示す水面勾配は護岸で反射した波が沖合に向かうときのものである。なお、その他の着目時間における検討結果は参考資料 1 に示す。

算出した水位時刻歴波形では、「4.2 判断基準」で示したソリトン分裂と考えられるような波形は見られない。また、沖合から護岸方向へ進行する波形の空間分布の時間変化からも、ソリトン分裂は発生しないと判断した。さらに、水位時刻歴波形や空間分布の時間変化からは砕波が発生するような段波形状も見られず、護岸方向へ進行する波の水面勾配も最大で 0.41° と十分に小さいことから、砕波も発生しないと判断した。

以上より、基準津波 1 のケースではソリトン分裂および砕波は発生しないことを確認した。

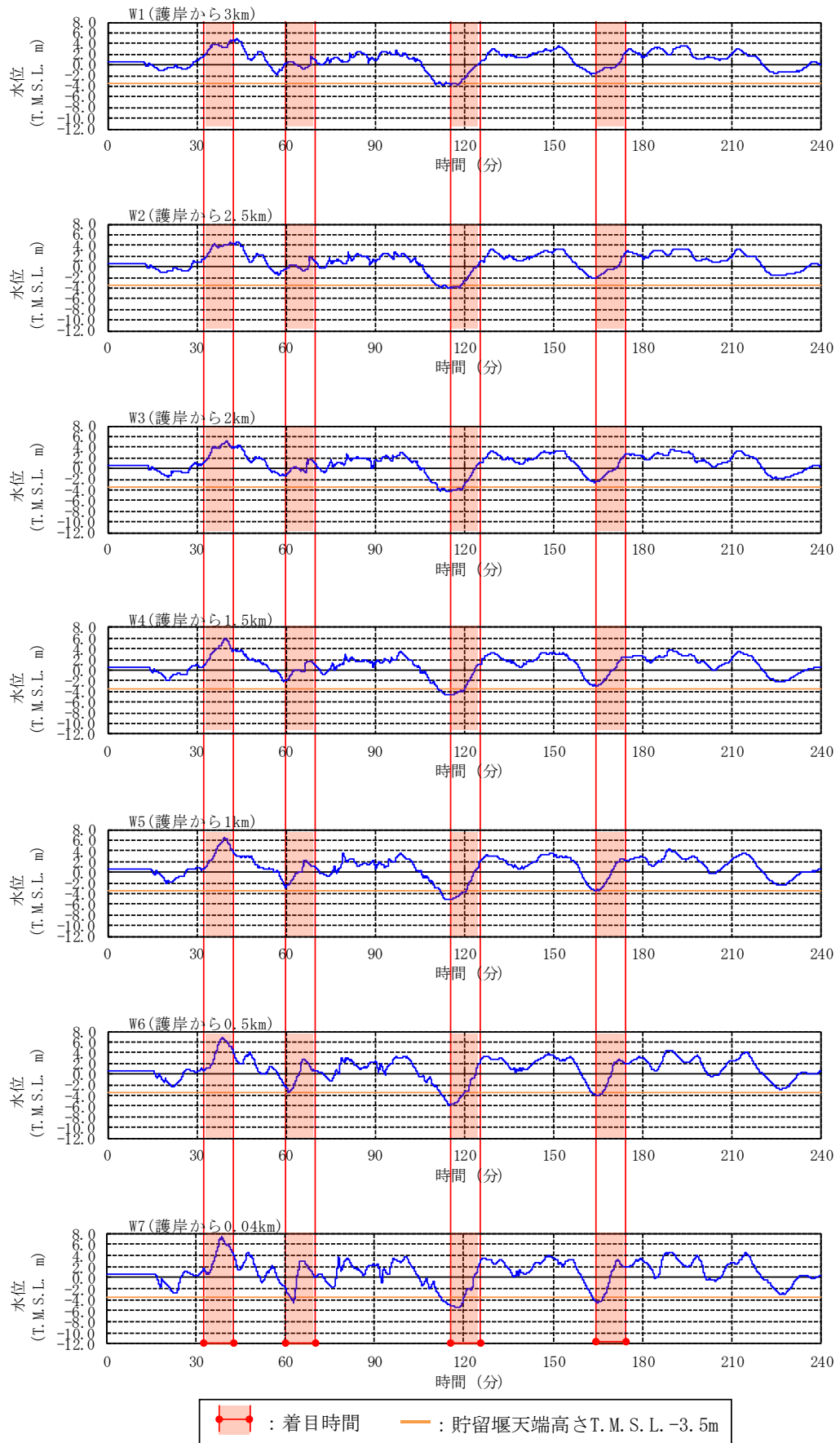


図 4.7 添 1-4.4-4 出力点ごとの水位時刻歴波形 (基準津波 1) [0-240 分]

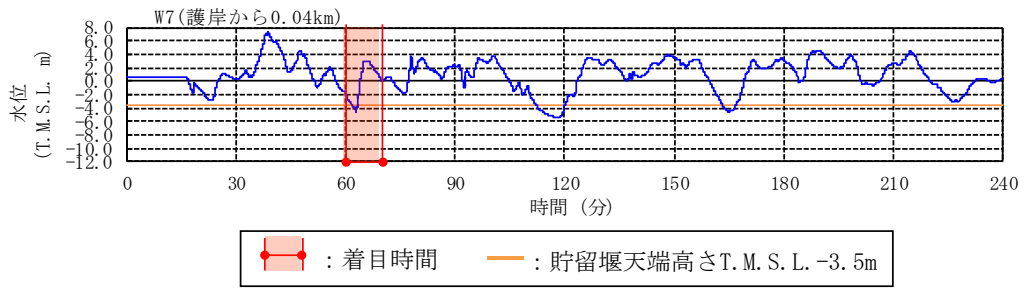


図 4.7 添 1-4.4-5 水位時刻歴波形の着目時間範囲 (基準津波 1)

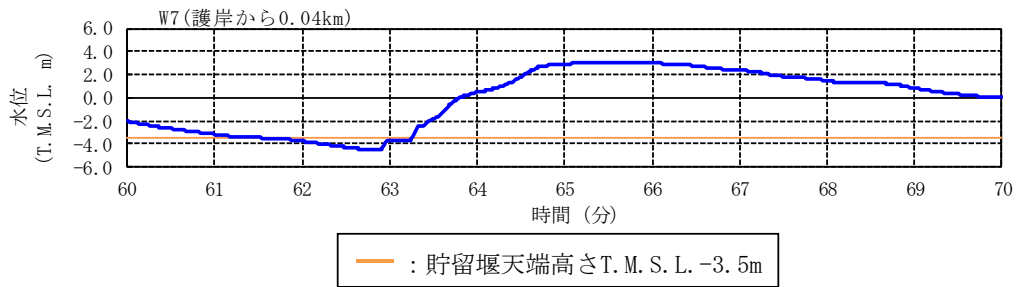


図 4.7 添 1-4.4-6 水位時刻歴波形 (基準津波 1) [60-70 分を拡大]

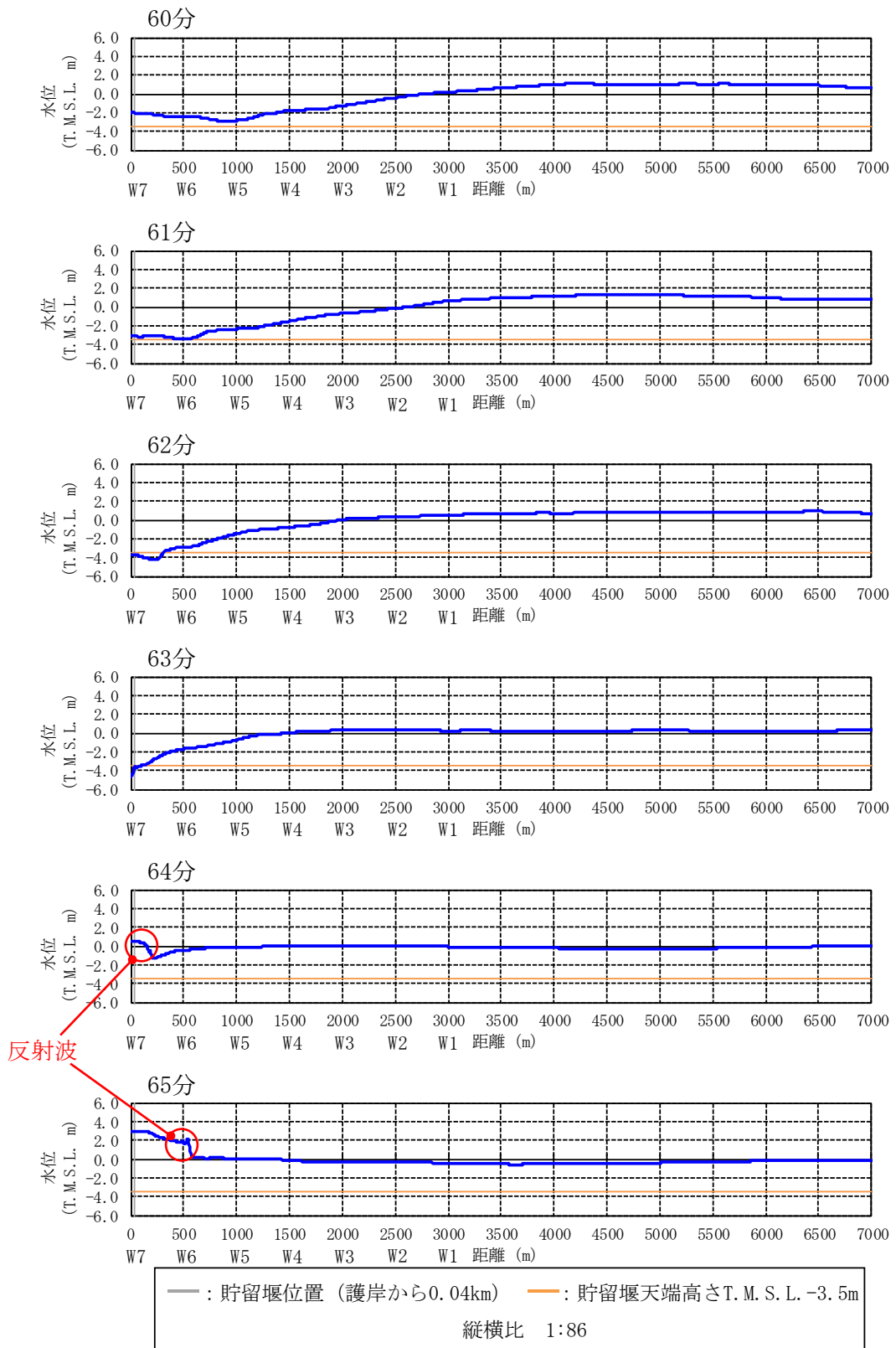


図 4.7 添 1-4.4-7 水位の空間分布の時間変化 (基準津波 1) [60-65 分]

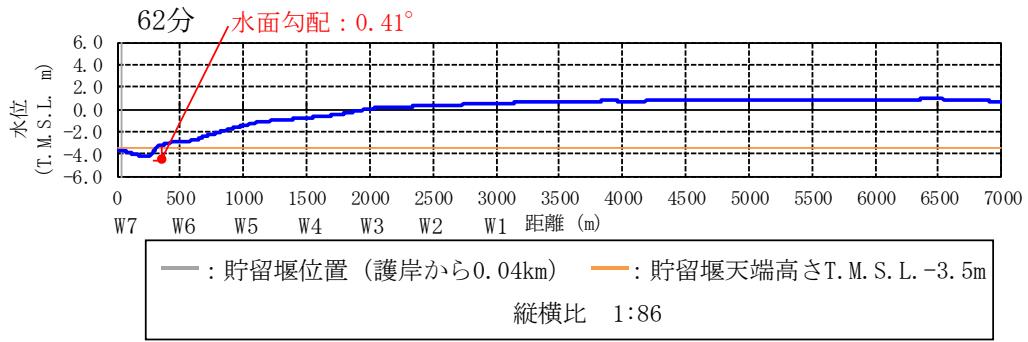


図 4.7 添 1-4.4-8 水位の空間分布と最大水面勾配 (基準津波 1, 62 分時点)

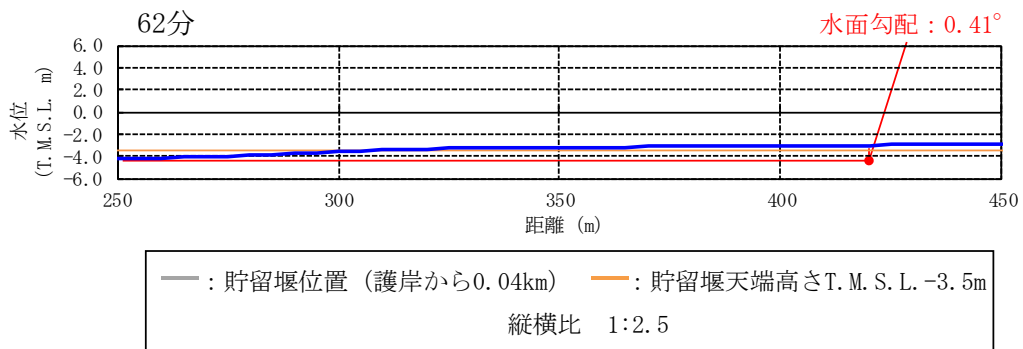


図 4.7 添 1-4.4-9 水位の空間分布 (基準津波 1, 62 分時点) [250-450m を拡大]

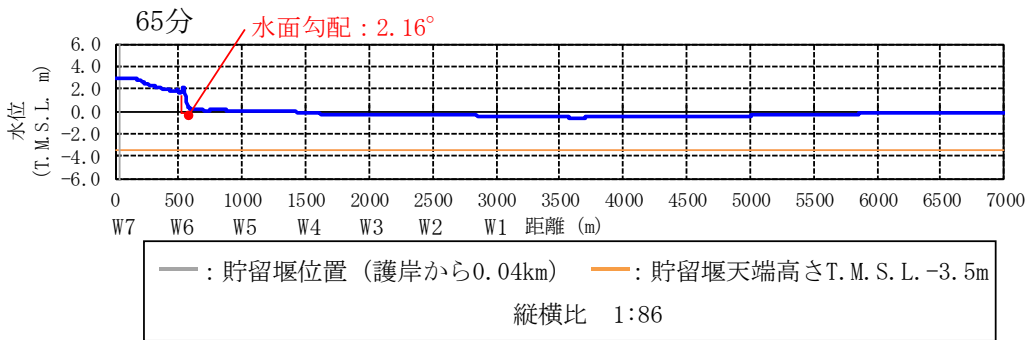


図 4.7 添 1-4.4-10 水位の空間分布と水面勾配 (基準津波 1, 65 分時点)

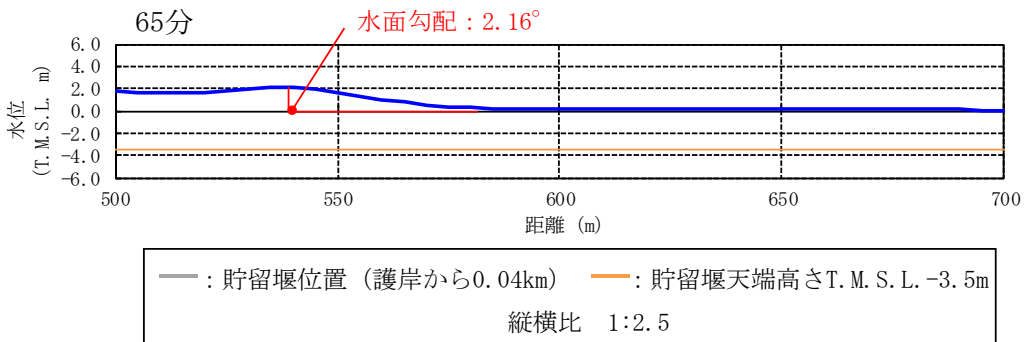


図 4.7 添 1-4.4-11 水位の空間分布 (基準津波 1, 65 分時点) [500-700m を拡大]

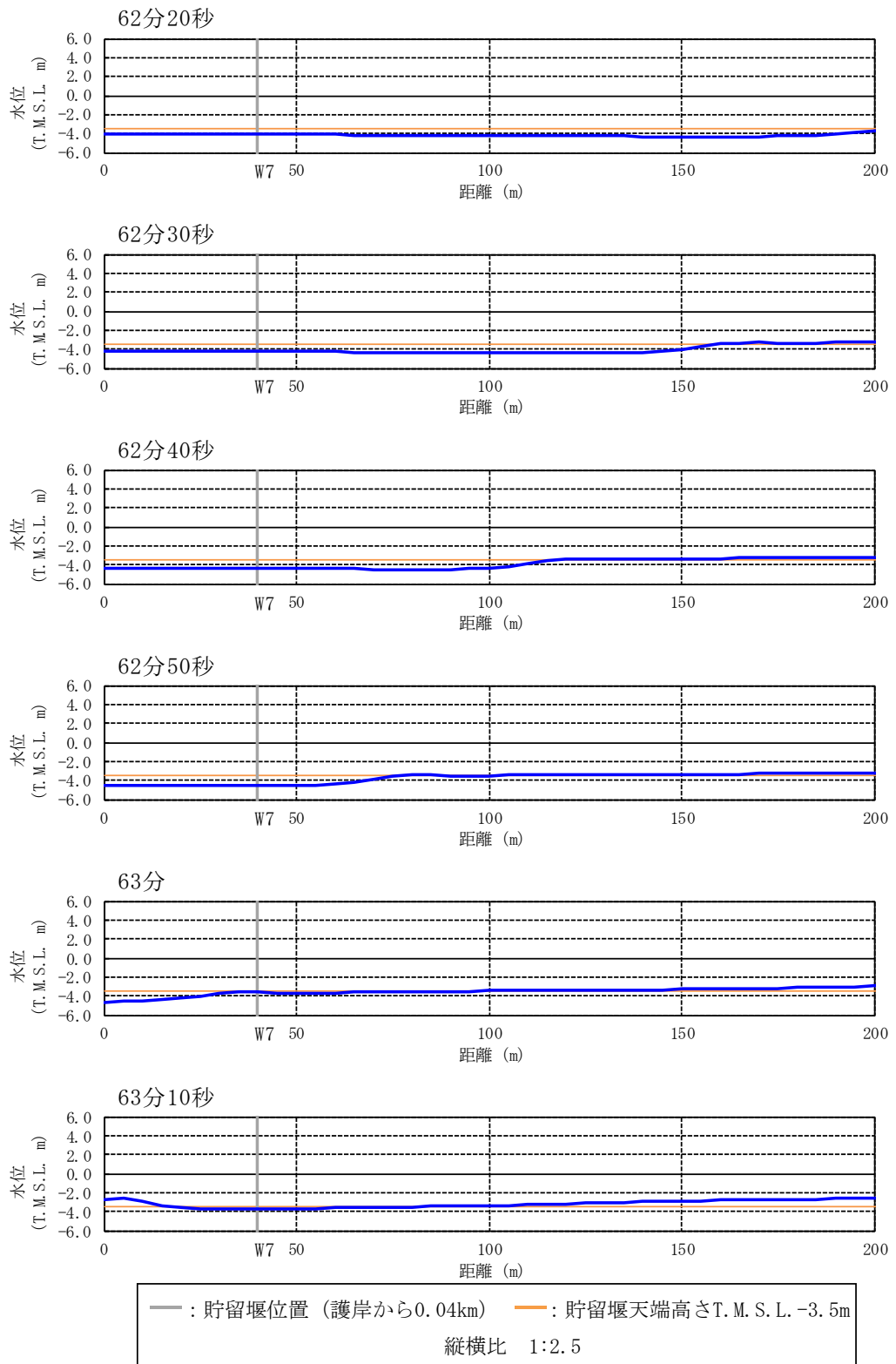


図 4.7 添 1-4.4-12 水位の空間分布の時間変化 (基準津波 1)

[62分20秒-63分10秒, 0-200mを拡大]

b. 基準津波 2

基準津波 2 の出力点ごとの水位時刻歴波形を図 4.7 添 1-4.4-13 に示す。基準津波 1 のときと同様に、波が切り立っている時間帯に着目し、海水貯留堰位置(W7)で水位が海水貯留堰天端高さ(T.M.S.L-3.5m)を下回り、かつ、水面勾配が大きい 112 分から 122 分の時間範囲についてソリトン分裂および砕波の発生有無を確認した。着目時間範囲を図 4.7 添 1-4.4-14、着目時間範囲を拡大した水位時刻歴波形を図 4.7 添 1-4.4-15 に示す。また、水位の空間分布(全景)の時間変化を図 4.7 添 1-4.4-16 に、水面勾配が最大となる時点の水位の空間分布および水面勾配を図 4.7 添 1-4.4-17 から図 4.7 添 1-4.4-20、水位の空間分布(貯留堰設置位置近景)の時間変化を図 4.7 添 1-4.4-21 に示す。ここで、図 4.7 添 1-4.4-19、図 4.7 添 1-4.4-20 に示す水面勾配は護岸で反射した波が沖合に向かうときのものである。なお、その他の着目時間における検討結果は参考資料 1 に示す。

算出した水位時刻歴波形では、「4.2 判断基準」で示したソリトン分裂と考えられるような波形は見られない。また、沖合から護岸方向へ進行する波形の空間分布の時間変化からも、ソリトン分裂は発生しないと判断した。さらに、水位時刻歴波形や空間分布の時間変化からは砕波が発生するような段波形状も見られず、護岸方向へ進行する波の水面勾配も最大で 2.57° と十分に小さいことから、砕波も発生しないと判断した。

以上より、基準津波 2 のケースでもソリトン分裂および砕波は発生しないことを確認した。

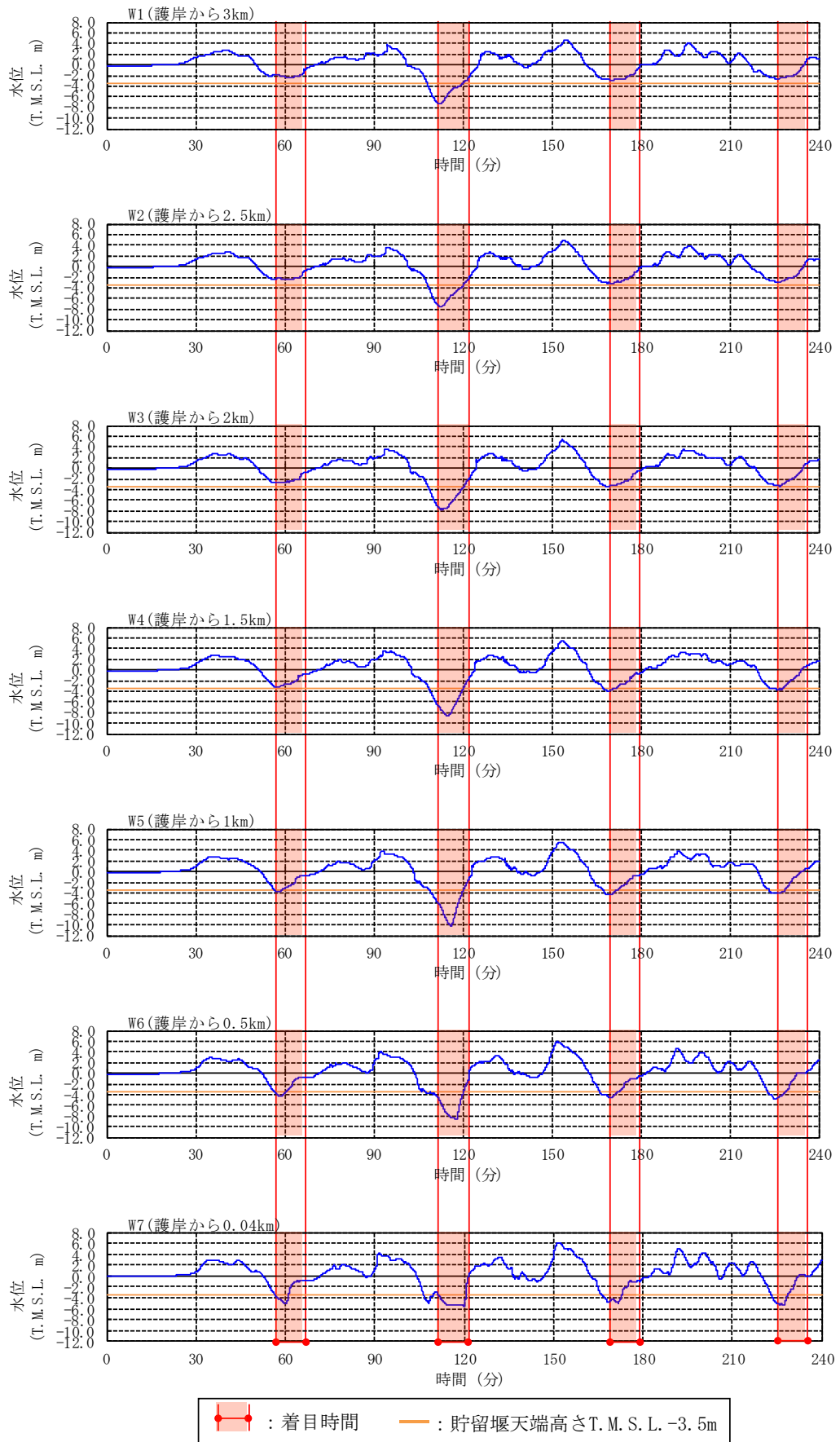


図 4.7 添 1-4.4-13 出力点ごとの水位時刻歴波形 (基準津波 2) [0-240 分]

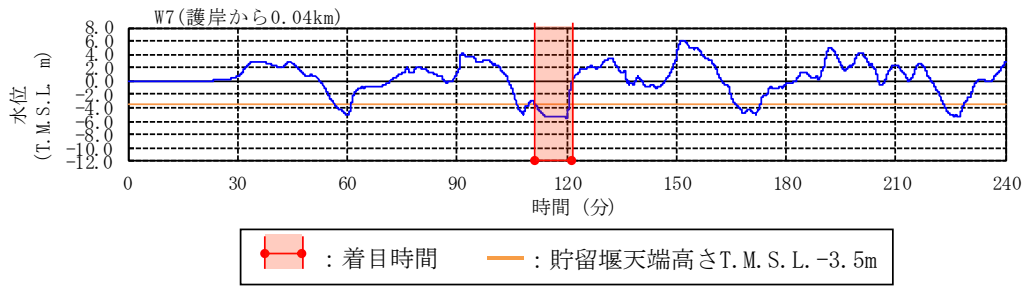


図 4.7 添 1-4.4-14 水位時刻歴波形の着目時間範囲（基準津波 2）

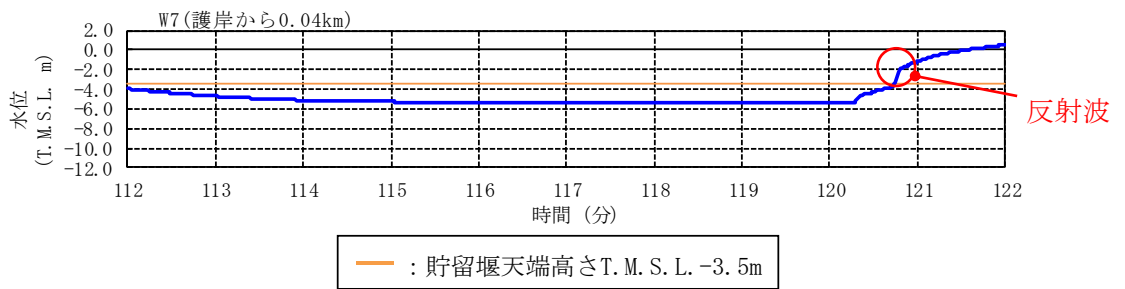


図 4.7 添 1-4.4-15 水位時刻歴波形（基準津波 2） [112-122 分を拡大]

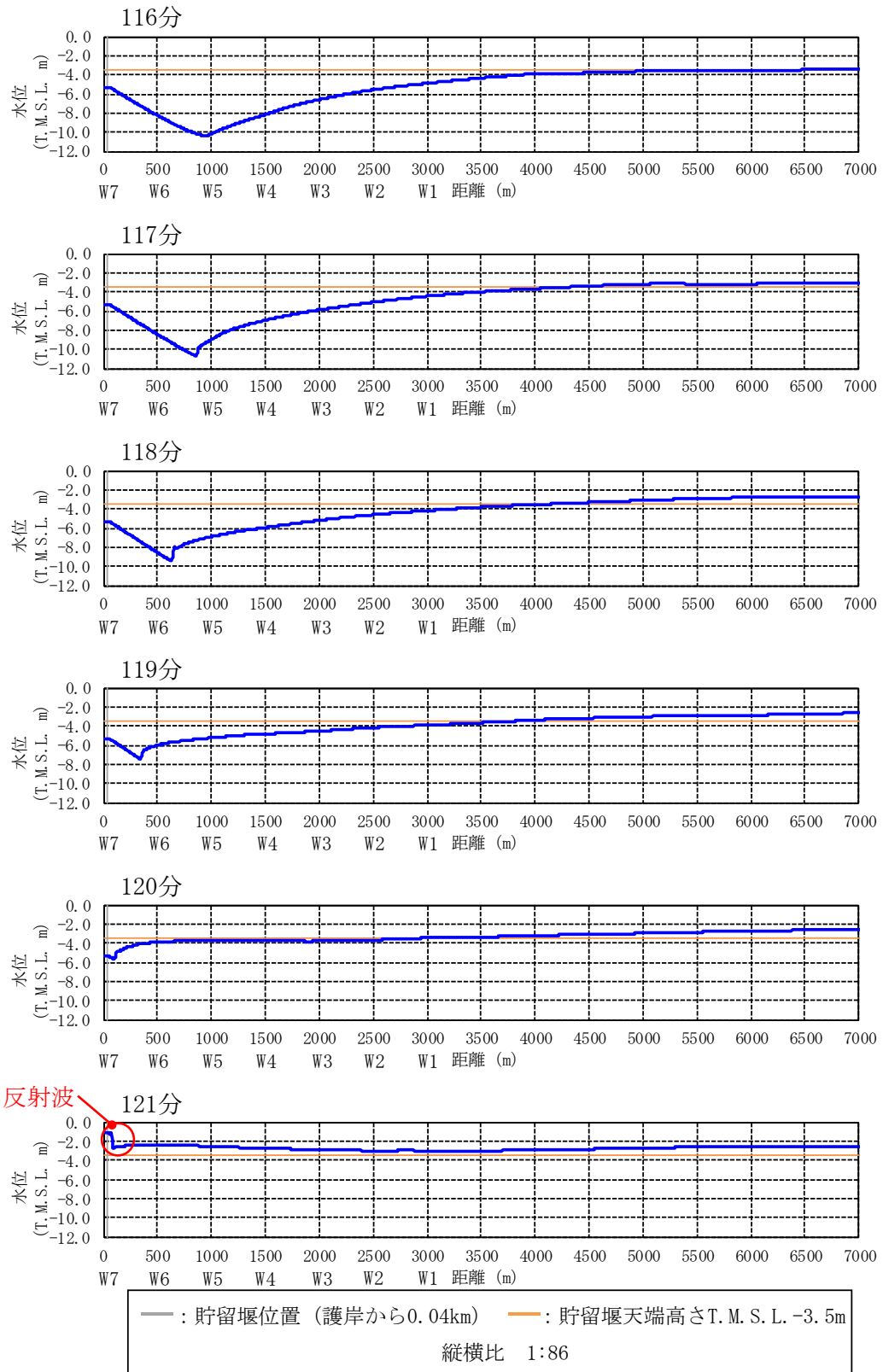


図 4.7 添 1-4.4-16 水位の空間分布の時間変化 (基準津波 2) [116-121 分]

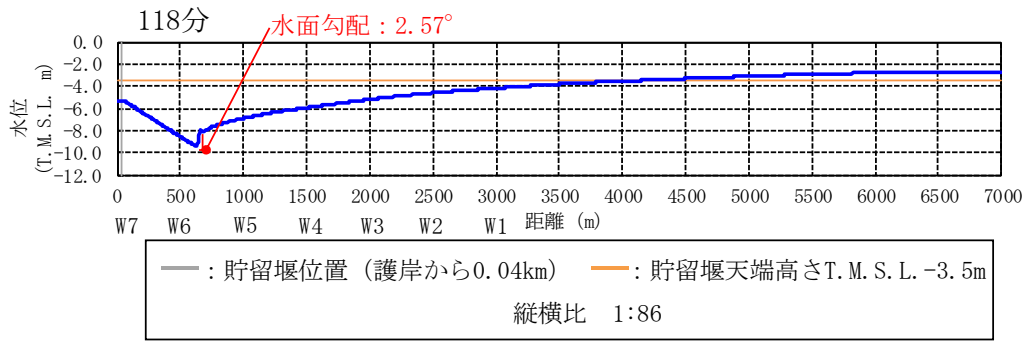


図 4.7 添 1-4.4-17 水位の空間分布と最大水面勾配 (基準津波 2, 118 分時点)

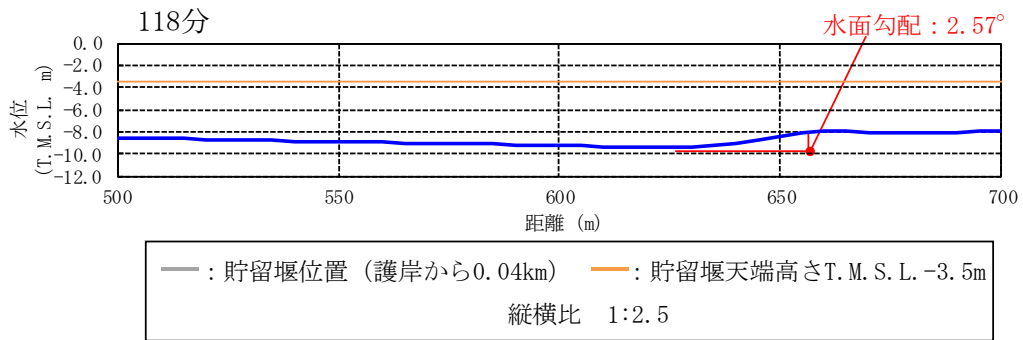


図 4.7 添 1-4.4-18 水位の空間分布と最大水面勾配 (基準津波 2, 118 分時点)
[500-700m を拡大]

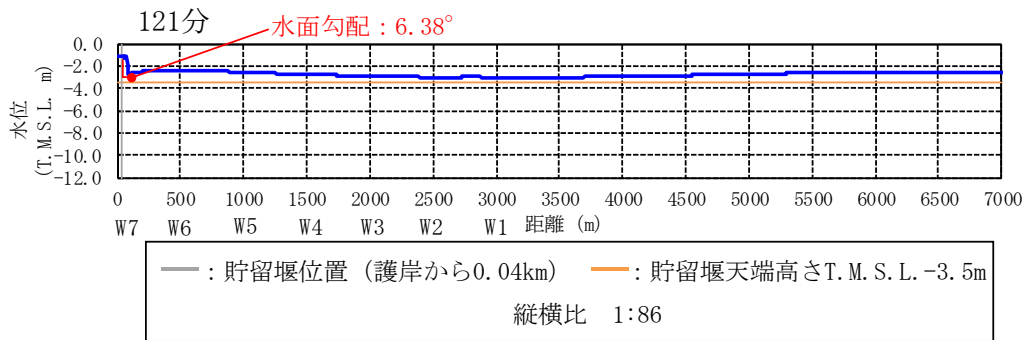


図 4.7 添 1-4.4-19 水位の空間分布と水面勾配 (基準津波 2, 121 分時点)

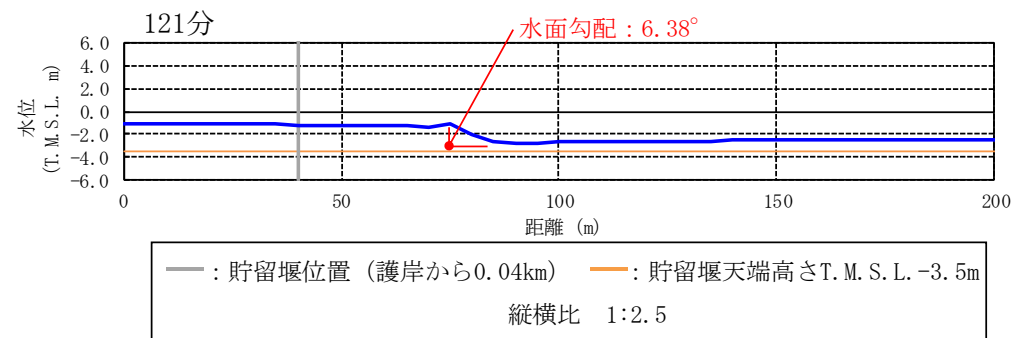


図 4.7 添 1-4.4-20 水位の空間分布 (基準津波 2, 121 分時点) [0-200m を拡大]

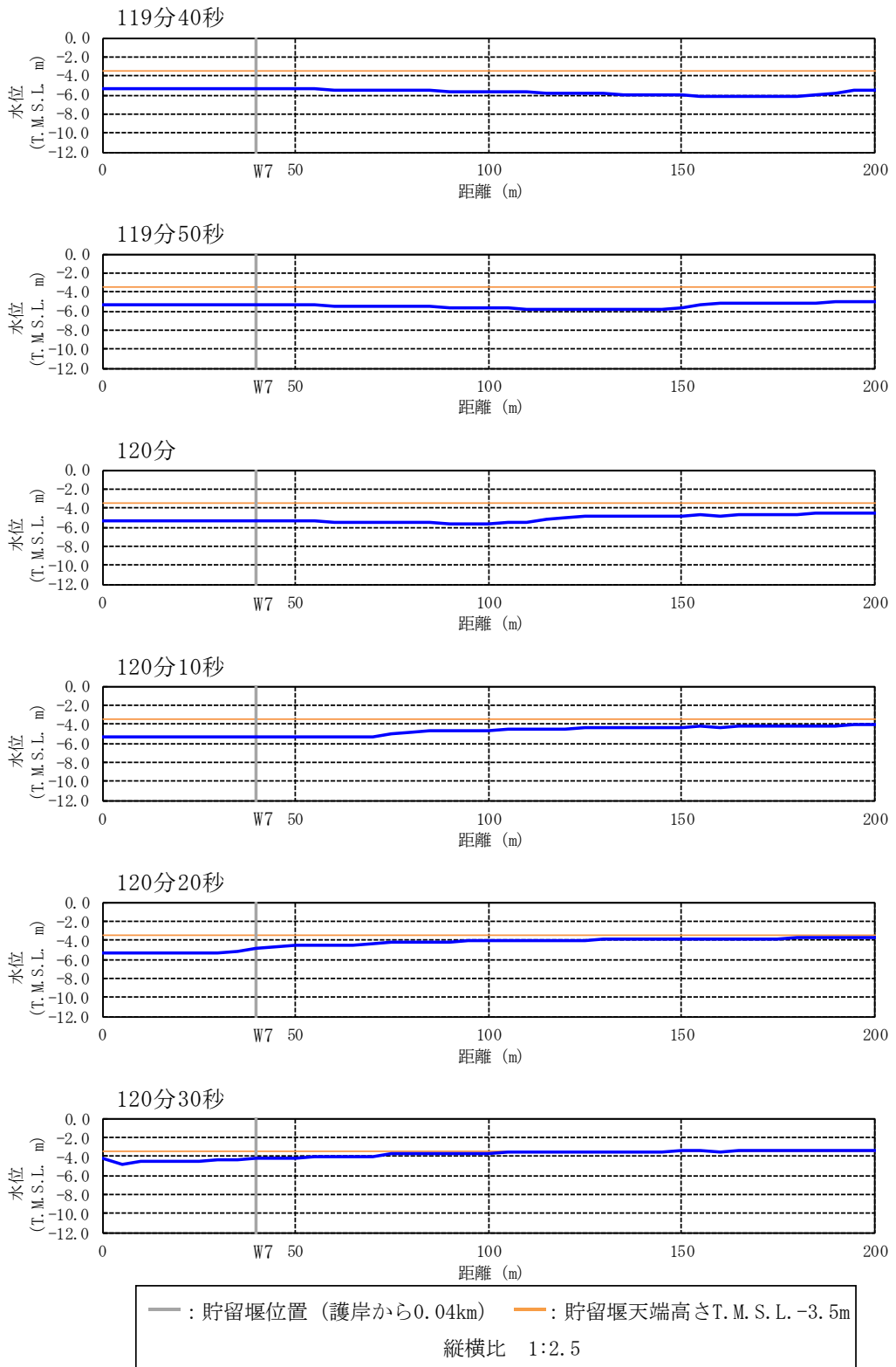


図 4.7 添 1-4.4-21 水位の空間分布の時間変化 (基準津波 2)
[119 分 40 秒-120 分 30 秒, 0-200m を拡大]

c. 基準津波 3

基準津波 3 の出力点ごとの水位時刻歴波形を図 4.7 添 1-4.4-22 に示す。基準津波 1, 2 と同様に、波が切り立っている時間帯に着目し、海水貯留堰位置(W7)で水位が海水貯留堰天端高さ(T. M. S. L-3.5m)を下回り、かつ、水面勾配が大きい 48 分から 58 分の時間範囲についてソリトン分裂および碎波の発生有無を確認した。着目時間範囲を図 4.7 添 1-4.4-23, 着目時間範囲を拡大した水位時刻歴波形を図 4.7 添 1-4.4-24 に示す。また、水位の空間分布(全景)の時間変化を図 4.7 添 1-4.4-25 に、水面勾配が最大となる時点の水位の空間分布および水面勾配を図 4.7 添 1-4.4-26 から図 4.7 添 1-4.4-29, 水位の空間分布(貯留堰設置位置近景)の時間変化を図 4.7 添 1-4.4-30 に示す。ここで、図 4.7 添 1-4.4-28, 図 4.7 添 1-4.4-29 に示す水面勾配は護岸で反射した波が沖合に向かうときのものである。なお、その他の着目時間における検討結果は参考資料 1 に示す。

算出した水位時刻歴波形では、「4.2 判断基準」で示したソリトン分裂と考えられるような波形は見られない。また、沖合から護岸方向へ進行する波形の空間分布の時間変化からも、ソリトン分裂は発生しないと判断した。さらに、水位時刻歴波形や空間分布の時間変化からは碎波が発生するような段波形状も見られず、護岸方向へ進行する波の水面勾配も最大で 2.55° と十分に小さいことから、碎波も発生しないと判断した。

以上より、基準津波 3 のケースでもソリトン分裂および碎波は発生しないことを確認した。

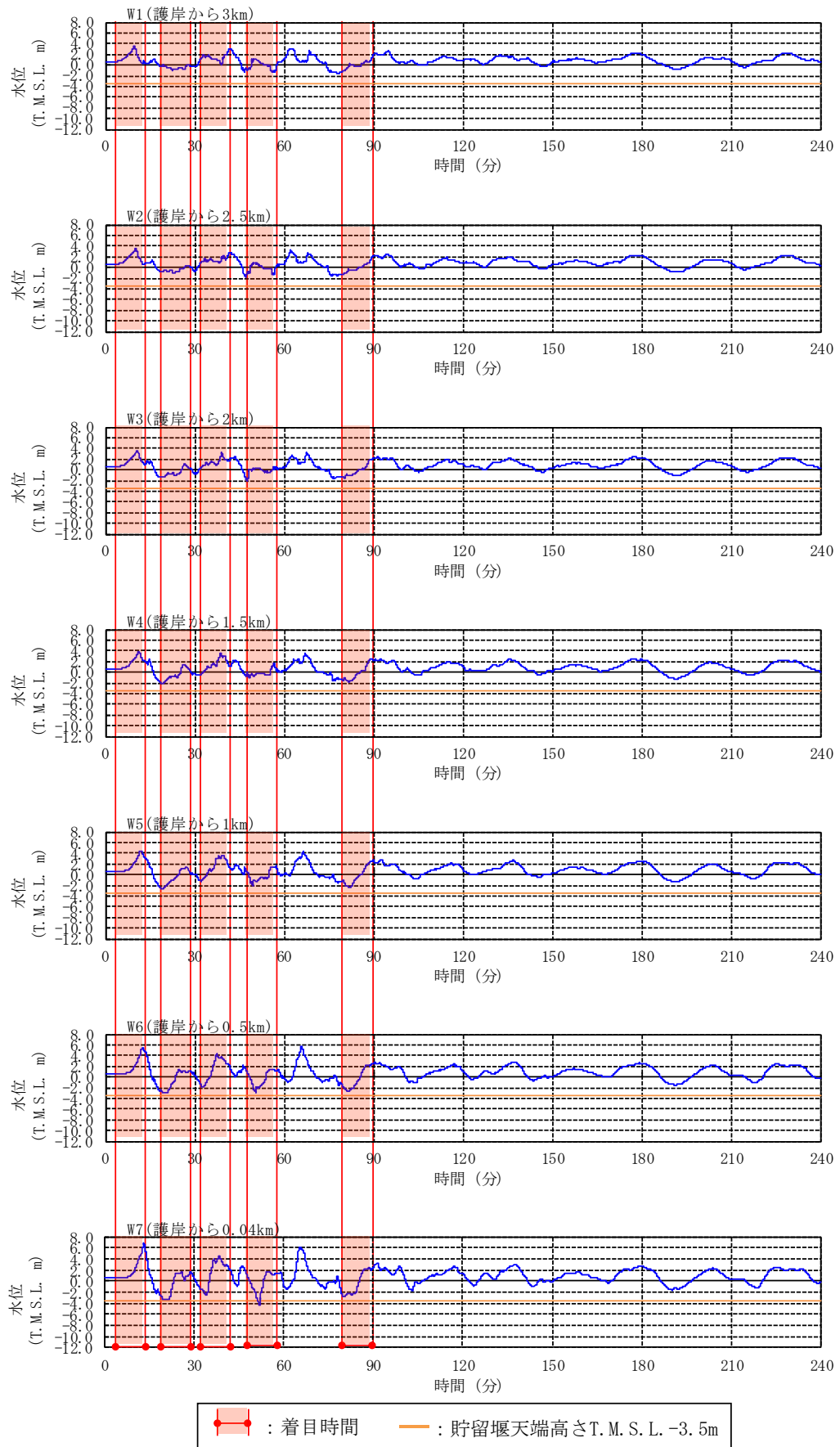


図 4.7 添 1-4.4-22 出力点ごとの水位時刻歴波形 (基準津波 3) [0-240 分]

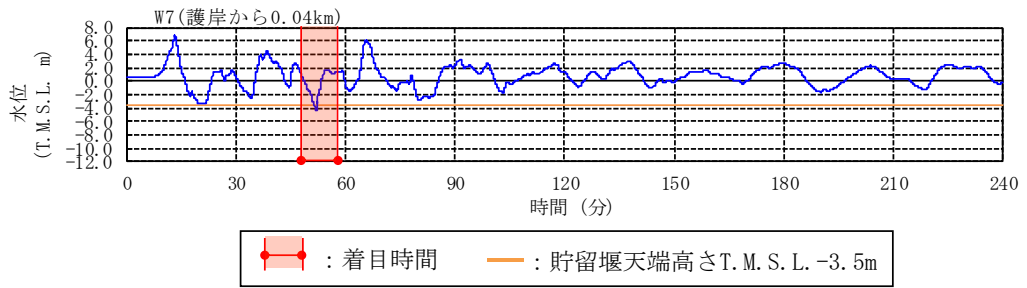


図 4.7 添 1-4.4-23 水位時刻歴波形の着目時間範囲 (基準津波 3)

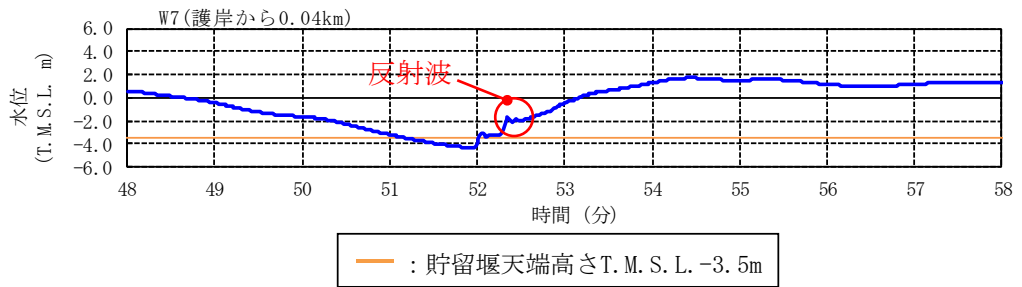


図 4.7 添 1-4.4-24 水位時刻歴波形 (基準津波 3) [48-58 分を拡大]

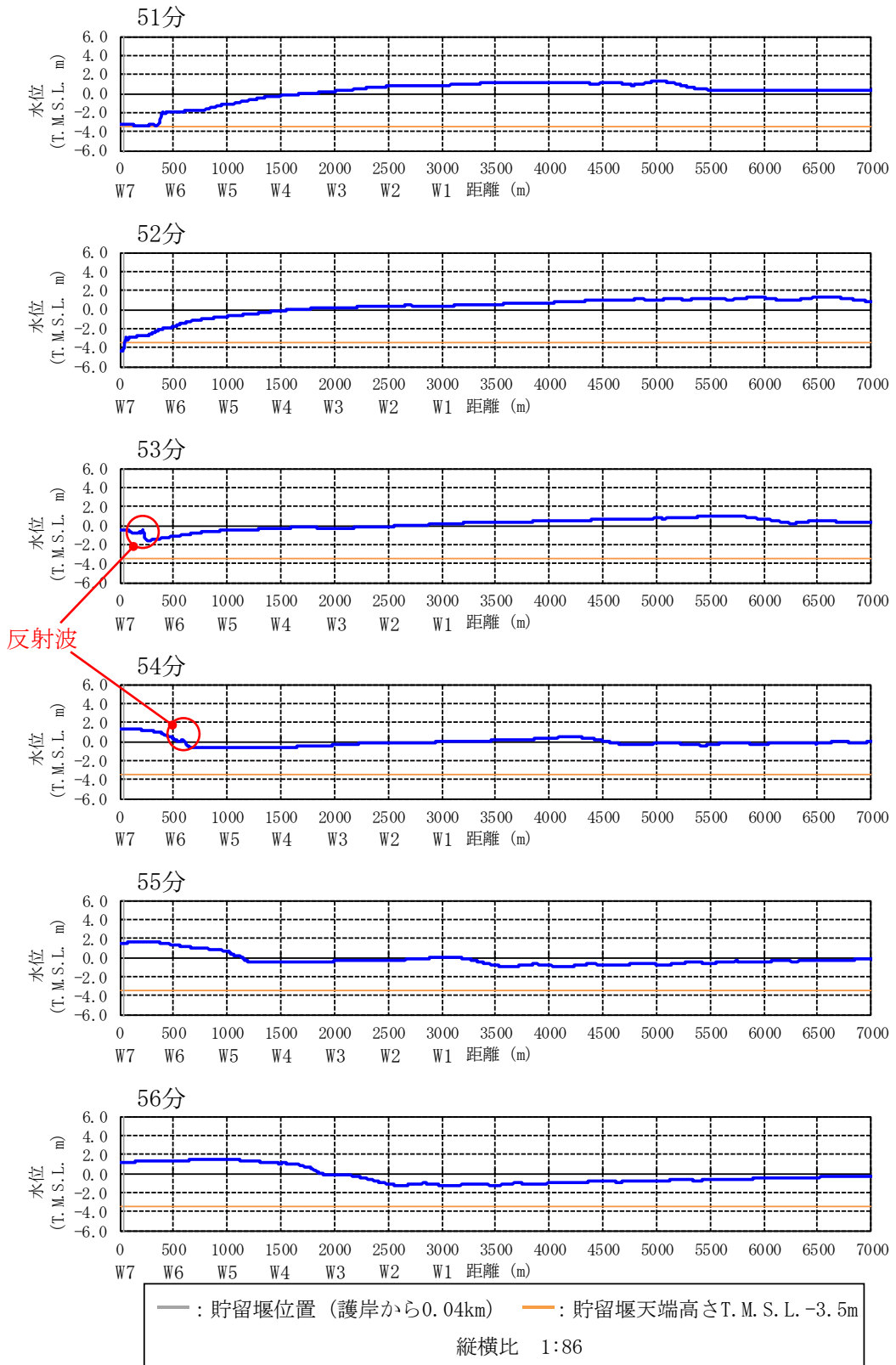


図 4.7 添 1-4.4-25 水位の空間分布の時間変化 (基準津波 3) [51-56 分]

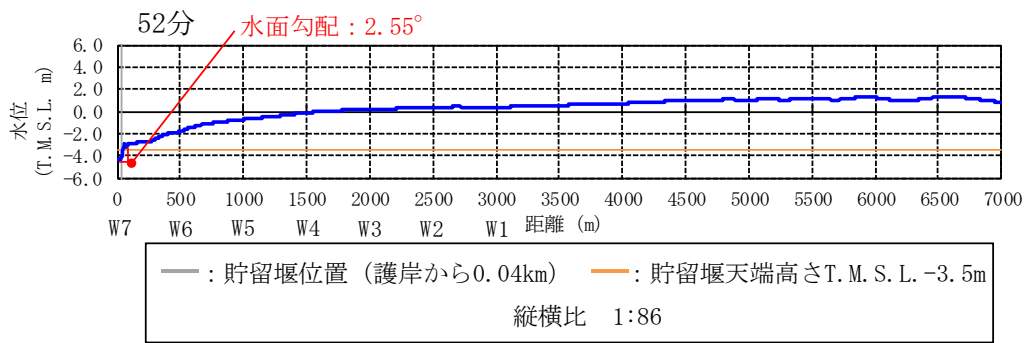


図 4.7 添 1-4.4-26 水位の空間分布と最大水面勾配 (基準津波 3, 52 分時点)

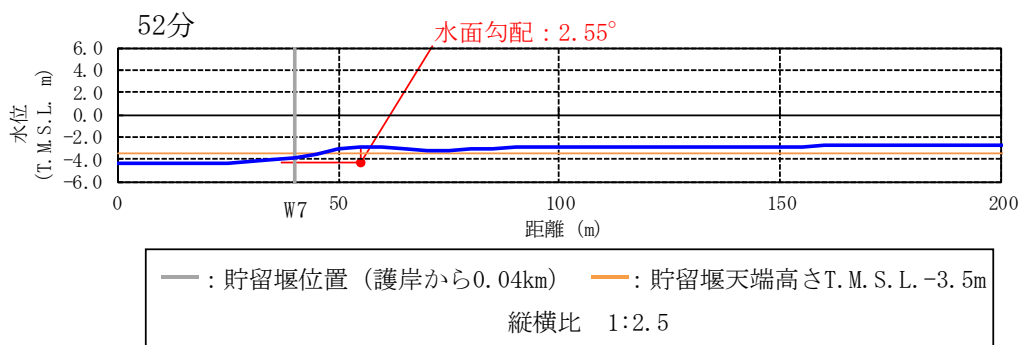


図 4.7 添 1-4.4-27 水位の空間分布 (基準津波 3, 52 分時点) [0-200m を拡大]

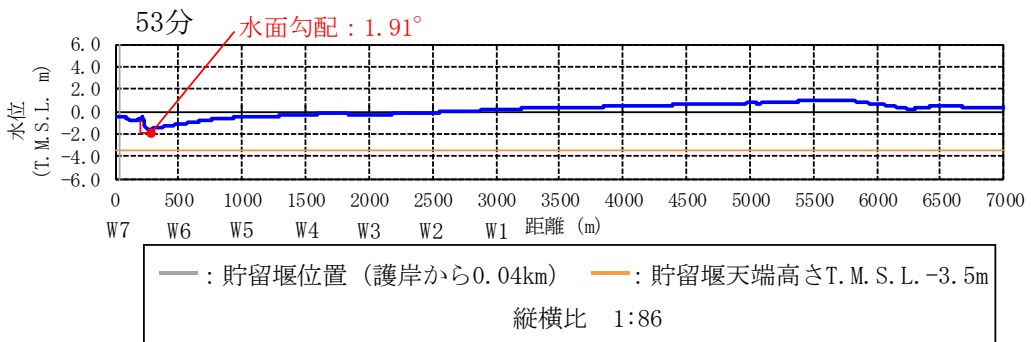


図 4.7 添 1-4.4-28 水位の空間分布と最大水面勾配 (基準津波 3, 53 分時点)

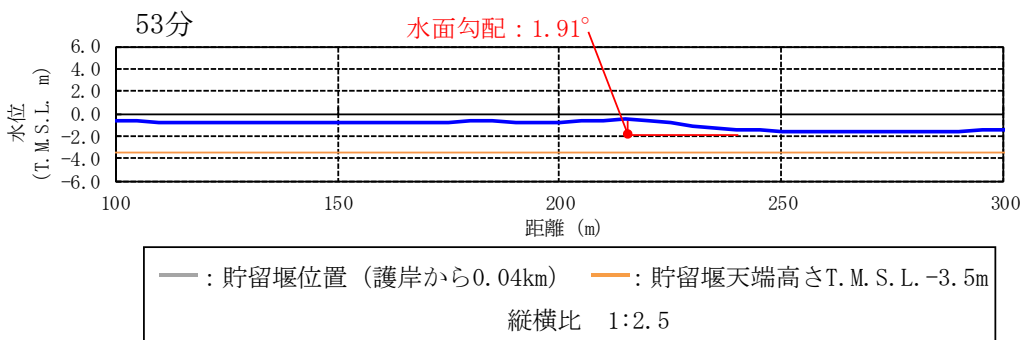


図 4.7 添 1-4.4-29 水位の空間分布 (基準津波 3, 53 分時点) [100-300m を拡大]

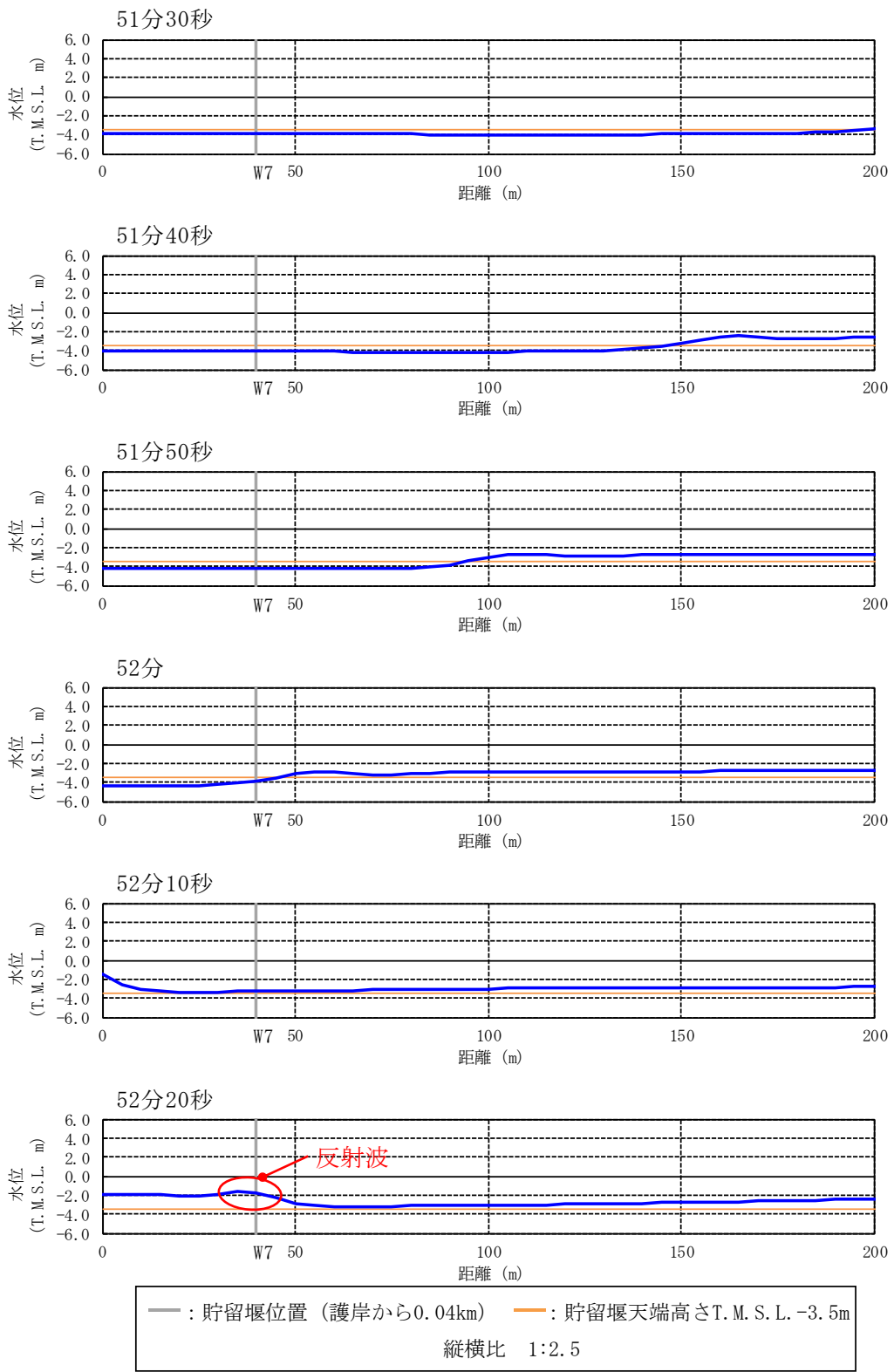


図 4.7 添 1-4.4-30 水位の空間分布の時間変化 (基準津波 3)
[51 分 30 秒-52 分 20 秒, 0-200m を拡大]

4.5 分裂波発生に関する検討まとめ

本資料では、柏崎刈羽原子力発電所の基準津波を対象として、ソリトン分裂および砕波の発生有無について検討を行った。「防波堤の耐津波設計ガイドライン」に基づくソリトン分裂発生有無の判定では、当該地点の基準津波高さが水深に対して比較的大きいこと、敷地前面の海底勾配が比較的小さく局所的には1/100を下回る領域もあることから、ソリトン分裂の発生の可能性を完全に否定しきれないとして、数値計算による評価を実施した。

数値計算は、当該サイトに対して適用性が高いことを検証した1次元モデル（解析コードBSNSQ）を用いた。

解析の結果、津波の水位時刻歴波形および空間分布にソリトン分裂現象と考えられる挙動は認められなかった。また、津波の水面勾配も既往の文献で提言されている砕波発生限界 $30^{\circ} \sim 40^{\circ}$ に対して最大でも 2.57° と十分に小さいことが確認できた。

また、過去の事例からも、日本海側では日本海中部地震(1983)の際に秋田県峰浜村の海岸でソリトン分裂波が発生したとされているが、柏崎刈羽原子力発電所敷地周辺海域の海底地形の特徴とは異なっており、その他に当該サイト周辺海域で過去にソリトン分裂波が観測された事例もない。

以上より柏崎刈羽原子力発電所の敷地前面では、津波のソリトン分裂および砕波は発生しないことが確認できた。

5. 参考文献

- 1) 池野正明・森信人・田中寛好：砕波段波津波による波力と漂流物の挙動・衝突力に関する実験的研究，海岸工学論文集 第48巻，pp. 846-850，2001
- 2) 後藤智明：北秋田海岸における日本海中部地震津波の計算に関する検討，第31回海岸工学講演会論文集，pp. 233-236，1984
- 3) 「防波堤の耐津波設計ガイドライン」国土交通省，2013年9月
- 4) 原子力土木委員会 津波評価部会 委員会報告：津波評価手法の高精度化研究－津波水位の確率論的評価法ならびに分散性と砕波を考慮した数値モデルの検討－，土木学会論文集 B Vol. 63 No. 2，pp. 168-177，2007
- 5) 「原子力発電所の津波評価技術 2016」土木学会原子力土木委員会 津波評価小委員会，2016年9月
- 6) 松山昌史・池野正明・榊山勉・柳沢賢・藤井直樹：大陸棚上におけるソリトン分裂した津波の砕波に関する無ひずみ模型実験，海岸工学論文集 第52巻，pp. 241-245，2005
- 7) 「津波浸水想定の設定の手引き」国土交通省水管理・国土保全局海岸室，2012年10月
- 8) 安田誠宏・高山知司・山本博紀：ソリトン分裂津波の変形と波力特性に関する実験的研究，海岸工学論文集 第53巻，pp. 256-260，2006
- 9) 「津波の辞典」朝倉書店，2007年11月