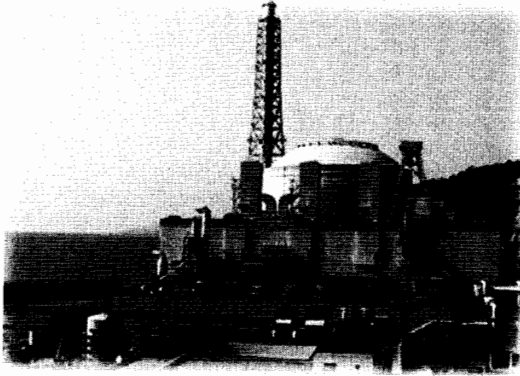


もんじゅ運転再開の資格なし



もんじゅは、ナトリウム火災事故後停止を続けました。もんじゅのように長期間停止していた原子炉の運転再開は世界的にもほとんど例がありません。

ところが、「安全総点検」を経て、二〇〇五年から二〇〇七年五月まで改造工事が行われ、運転再開が目指されました。工事後の確認試験中には、ナトリウム漏洩の誤警報が頻発。たとえ誤警報でもすぐに公表するとマニュアルで決めたにもかかわらず、通報が遅れ、ビデオ隠しの体質が何も変わっていないことを露呈しました。原子力安全・保安院でさえ「外部からの指摘を真摯に受け止め、対応しようとする姿勢や取組みが不十分」と課題を指摘せざるをえませんでした。

さらに、〇八年九月に屋外排気ダクトに腐食による穴が見つかりました。一九九八年に著しい錆と腐食の進行を認めながら、翌年に補修塗装を行ったのみで、その後〇七年十二月まで点検を行わず、また、その後の点検では穴を発見できませんでした。重要設備に劣化があっても放置して保守管理しない組織に、運転の資格はありません。

プラント確認試験は燃料交換が必要な項目が残されていますが、放射能を扱う燃料交換は排気ダクトが健全でなければ行えません。本来、腐食しているダクトを交換しなければいけないのですが、原子力機構は腐食部分約一二〇か所の内側に当て板をするなどの応急処置で済ましています。ナトリウム火災事故時から炉心に入ったままの燃料自体も劣化しました。燃料に用いられているプルトリウムは半減期二万四千年のプルトリウム239以外に四種類の同位体の混合物で、プルトリウム241の半減期が十四年しかないので核分裂性プルトリウムの割合が減少してしまつたのです。このため新品の燃料を製造・輸送し、〇九年六月に炉心燃料百九十八体中八十四体が交換されました。

二〇一〇年五月六日、一四年五カ月ぶりにもんじゅは運転を再開しました。最初の四日間だけでも百件近くの警報が鳴る中、七月まで出力〇・〇・八%で炉心の確認試験が行われました。五月十日には、マニユアルの不備による制御棒の操作ミスも発生。下請け作業員に依存する原子力機構の安全管理が改まつていないことを示しました。

八月二十六日、燃料交換に用いる炉内中継装置を約二メートルつり上げたところから炉内に落下させるといふ事故が発生しました。装置をつかむグリッパの初歩的設計ミスが原因です。重さ三・三トンもある装置は落下の衝撃で変形し、炉内から引き抜くことができなくなりました。回収は困難を極めると予想されています。仮に回収できたとしても、衝撃が炉心に与えた影響は、炉内が不透明なナトリウムに満たされており直接確認できません。中継装置を新たに製作して炉心の燃料を取り出さなければ、ナトリウムの抜き取りもできません。このような状況では試験を再開することはできません。

一一年に出力を四〇%に上げ、一二年に一〇〇%を目指すスケジュールは破綻しました。事故を機に、これ以上無駄な開発費用を支出しないで済むよう廃炉を決断すべきです。