



あなたの街を通る
プルトニウム輸送

もんじゅ燃料輸送 ドキュメント

茨城県東海村にある「日本原子力研究開発機構」の東海研究開発センター核燃料サイクル工学研究所から福島県敦賀市にある高速増殖炉「もんじゅ」へ危険なプルトニウム燃料を積んだトラックが走っています。一九九五年十一月以来、約十三年ぶりに再開された二〇〇八年の輸送では、常磐道から首都高速、東名、名神、北陸道と高速道路を経由し、敦賀インターから一般道を守るルートでした。ところが、二〇一〇年四月二十一日の輸送では、初めて関越、北陸道ルートが使われました。（裏表紙地図参照）「核ジャック」を警戒して、ルートを固定化しないつもりでしょうか？ しかし、頻繁なルート変更は習熟を妨げ、事故の危険性を高めるのではないのでしょうか。

深夜、一般車に囲まれながら走行するトラックは、前後に輸送会社（日立物流）のワゴン車が付き、さらにその前後をパトカーが警備していますが、隊列の途中に一般車が知らずに割り込むこともしばしばです。トラックの横と後ろに取り付けられている一辺二十五センチの標識に書かれている放射能マークと「放射性」の車両に近づかないこと」の文字は近づかないと読むことさえできないからです。

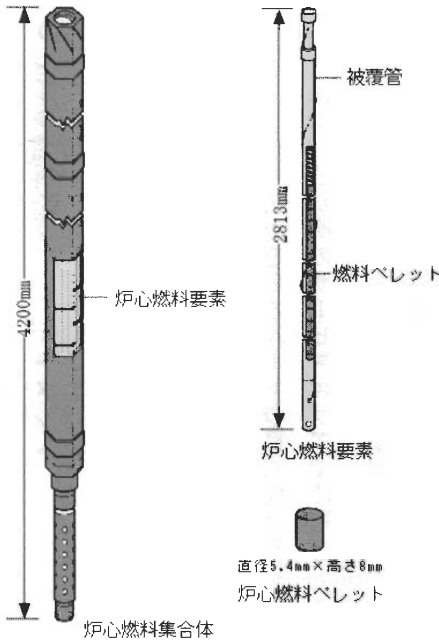
あなたの住んでいる街も核燃料輸送のルートにあたる原子力の現地かもしれません。安全、安心のためにどうすればよいのか？ 一緒に考えてみたいと思います。

もんじゅのプルトニウム燃料

電力会社の原発（軽水炉）はウランの核分裂で生じる熱を利用して発電をしています。一方、原子力研究開発機構の高速増殖炉もんじゅはプルトニウム燃料を用いるのが特徴です。

ウランが広島原爆の材料であるのに対し、プルトニウムは長崎原爆の材料で、8kgもあれば原爆製造が可能とされています。また、放射能の毒性が極めて強いのも特徴です。百万分の一グラム吸い込んだだけでも肺がんは避けられません。

炉心燃料集合体と炉心燃料要素



このように危険なプルトニウムを燃えないウラン238と混ぜて焼き固めた燃料ペレットを被覆管に納めて燃料要素とし、これを百六十九本束ねた燃料集合体が、もんじゅの燃料です。炉心内側燃料は燃えすぎないように核分裂性プルトニウムの割合が炉心外側燃料よりもやや抑えられています。内側、外側を平均すると一体の燃料集合体に含まれるプルトニウムは約7kg（核分裂性のプルトニウムで約5kg/体）もあります。

また、もんじゅ用燃料の被覆管の厚さは○・四

もんじゅへの輸送実績

輸送 出発日	初装荷(Ⅰ型)	
	炉心内側燃料	炉心外側燃料
92.7.7	24	
92.9.4	24	
92.11.13	24	
92.12.16	24	
93.3.19	13	11
93.5.18	(試験用3)	17
93.10.8		24
93.12.21		20
94.3.4		19(+試験用2)

輸送 出発日	取換用(Ⅱ型又はⅢ型)	
	炉心内側燃料	炉心外側燃料
95.7.4	(Ⅱ型)24	
95.12.1	(Ⅱ型)19	(Ⅱ型)5
08.5.15		(Ⅱ型)18
08.7.17		(Ⅱ型)14
08.12.16	(Ⅲ型)6	
09.10.29	(Ⅲ型)18	
10.4.20	(Ⅲ型)9	(Ⅲ型)6

燃えるプルトニウムの含有量(富化度)

	炉心内側燃料	炉心外側燃料
Ⅰ型	15%	20%
Ⅱ型、Ⅲ型	16%	21%

Ⅱ型は当初の製作

Ⅲ型は運転再開用の新規製作

七mmしかなく、軽水炉用に比べても薄くなっています。もしも輸送中に事故にあつたら、プルトニウムを封じ込めることができるか心配です。このように危険なもんじゅのプルトニウム燃料が過去には二〇数体も一度に運ばれています。

また、輸送中の燃料からは、放射線が出ています。軽水炉燃料と異なり、プルトニウム燃料からは中性子線が出てくるため、輸送車両に近づいた時の被曝量は大きくなります。法令値は下回っているとされるところです。

転手やガードマンなど輸送従事者の被曝が心配です。



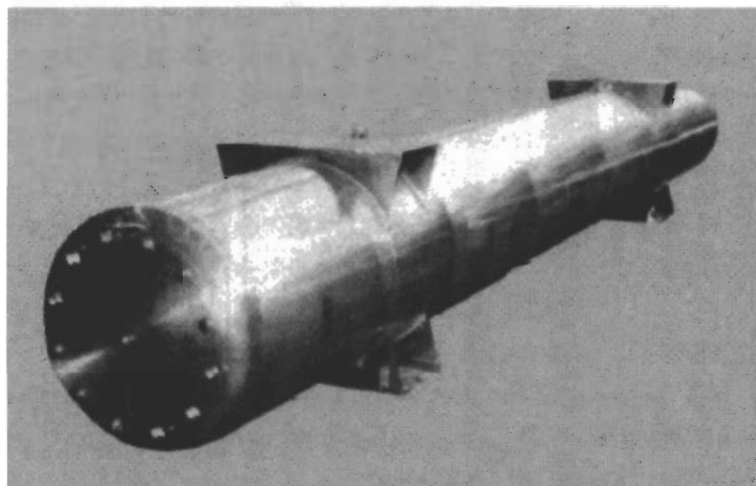
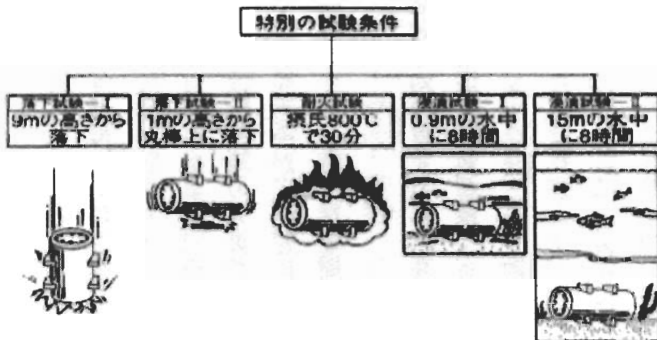
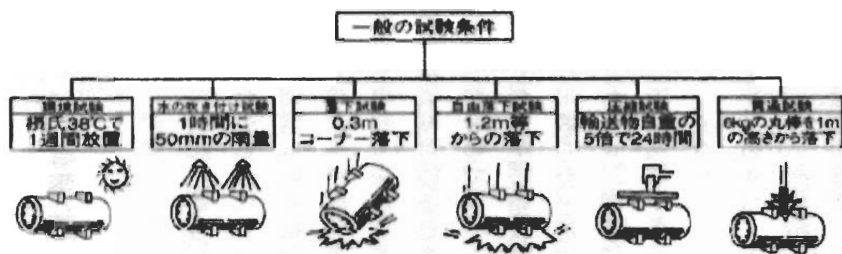
輸送容器の安全性は？

トラック輸送される核燃料は輸送容器に収納されます。中に入れる放射能の種類や量に応じて専用の容器が用いられ、I P型、L型、A型、B型（B M、B U型）に区分されます。軽水炉用新燃料はA型、プルトニウム燃料や使用済み燃料にはB型が用いられます。

輸送容器には技術基準が適用され、厳しい試験条件に合格していると宣伝されています。試験条件には一般と特別があり、落下試験であれば一般が一・二mの高さから、特別で九mの高さからの落下となります。特別の試験条件の九mからの落下試験は、計算上は速度約五〇キロで衝突した衝撃に等しくなります。核燃料輸送車は通常高速道路などを五〇キロをはるかに越えるスピードで走っています。特別といっても、厳しい条件とはいえません。

さらに試験の合格条件が問題です。軽水炉用新燃料に用いられるA型（核分裂性）の場合、一般の試験条件で破損せず、特別の試験条件で核分裂反応が臨界に達しないことが求められています。つまり、特別の試験条件の場合、破損して漏れ出すことは認められています。

プルトニウム燃料に用いられるB型ではさらに問題です。試験の合格条件は、放射能の種類ごとに漏洩する量がこれ以下ならOKという決め方になっています。プルトニウム239の場合、一般条件で二百ベクレル、特別条件で二億ベクレルまで漏洩しても試験に合格するのです。核燃料輸送車が交通事故に巻き込まれたら、放射能の飛散は覚悟しなければなりません。



もんじゅ用輸送容器。燃料集合体を2体収納できる



どんな事故の可能性があるか

それでは、最悪の場合、どのような被害を想定しなければいけないのでしょうか。

原子力安全委員会は「原子力施設等の防災対策について」を定めています。原子力防災計画策定の指針となるもので、通常「防災指針」と呼ばれています。指針の附属資料には輸送の事故想定が示されています。輸送容器の放射線遮へい性能の検討では事故時の火災が想定されています。ところが、放射能漏洩の検討では、なぜか火災も爆発も想定せず、放射能汚染が広範囲に広がることはないとして、半径十五メートル程度を確保すれば防災対策は可能としているのです。事故現場周辺は立ち入り禁止になるでしょうから、それで十分と言っているようなものです。

一方、京都大学にいた瀬尾健さん（故人）は、高速道路上で核燃料輸送車が衝突炎上し、積載プルトニウムの約半分が飛散したと仮定した事故想定を著書「原発事故 その時あなたは」（風媒社）に示しています。結論は、風下七キロ以内の住民はガンで全滅という衝撃的なものです。七キロは東京であれば銀座から新宿副都心までの距離。当然その外側にも被害は及びます。

輸送車が交通事故にあつたときにどの程度の事故になると想定するかで、このように大きな違いが生まれます。防災対策の基本は、最初に起こりうる最悪の災害を想定し、その時の被害が最小限に防げるように対策を考えることです。核燃料輸送車がタンクローリーなどと併走している現実を踏まえると、私たちの考えなければいけない最悪事故が、どちらかは明らかです。

事故時の通報基準は

JCO臨界事故が起きるまでは、原子力防災の対象は原発の事故だけでした。想定外の核燃料加工会社での臨界事故を受けて、急遽作られた原子力災害対策特別措置法では、原発に加え核燃料サイクル施設や輸送中の事故も対象に加えられました。法では、通報基準と原子力緊急事態宣言の基準が定められています。原発等の敷地境界では、通報基準は通常値の約百倍に当たる五マイクロシーベルト毎時、緊急事態宣言基準は通常値の約一万倍に当たる五百マイクロシーベルト毎時。なんと高い値でしょう。

輸送事故の場合、通報基準は、火災、爆発その他の状態が発生した上で、通常時の輸送条件と定められている「容器から一メートル離れた地点において一〇〇マイクロシーベルト毎時」以上が検出された場合と定められています。もともと通常時も放射線が出ているから、単に事故で容器が壊れただけでは放射線を測る必要がないというのでしょうか。また、火災や爆発時に容器から一メートルのところかどうかやっつて測れというのでしょうか。

また、輸送事故の緊急事態宣言基準は、火災、爆発その他の状態が発生した上で、通報基準の百倍の放射線が検出された場合や、放射能の種類ごとに定められた一定量以上の漏洩がある場合、「漏洩の蓋然性が高い状態」とされています。

いずれも本気で事故に備えようとしているのか疑問となる基準です。



原子力防災計画は有効か

原子力災害対策特別措置法に基づき、原発や核燃料施設の周辺にオフサイトセンターが設置され、国の原子力防災専門官が常駐するようになりました。原子力緊急事態が宣言されると、オフサイトセンターに、都道府県、市町村や原子力事業者など関係者が集まり、合同対策協議会を開催して情報を共有化し、一元的に対処するとされています。

しかし、オフサイトセンターに迅速に関係者が参集できるでしょうか。仮にできたとしても、国の権限が強化された結果、現地の対策本部で立案された避難計画案は、中央の対策本部に上申され、閣議決定された後にしか実行に移されません。また、オフサイトセンターに集約された情報は統制され、市民には正しく伝わらなると危惧されます。

核燃料輸送の緊急事態の場合は、予め事故が起こる場所が決まっているわけではないので、スタンバイしているオフサイトセンターはなく、どのように対処するのか明確ではありません。原発のない都府県の防災計画のほとんどは、連絡通報体制などを定めているだけです。

「防災指針」では、「原子力事業者と国が主体的に防災対策を行うことが実効的」とされていて、自治体が責任を果たせない現状を認識しています。

事故想定をもとに、核燃料輸送を対象とした効果的な防災計画を作らせるところから要求していかねばなりません。

もんじゅ輸送ルート都県の核燃料輸送に関する防災計画

	記述のある箇所	計画の特徴
茨城県	危険物等災害対策計画の中に	原子力災害対策計画とは、別に定めている。応急対策は事業者の役割に
千葉県	大規模事故対策計画に「放射性物質事故対策計画」	「車両接触事故等により格納容器が破損し、6 フッ化ウランが露出する事態を想定。事故現場から 15m の立入禁止、100m の範囲で重点的に対策実施」と記載
埼玉県	事故災害対策編に「放射性物質事故災害対策計画」	「本県を通過する核燃料物質の輸送物は専ら A 型輸送物であるが、対策を定めるに当たり、B 型輸送物をも視野に入れたものとする」と記載
東京都	大規模事故等対策編に「NBC 災害」	「関係防災機関担当者による連絡会を設置」と記載。災害対策本部設置は想定せず？
神奈川県	原子力災害対策計画の中に	県が安全協定に基づき運搬情報を入手した場合は、消防機関に連絡すると明記
静岡県	原子力対策編に「事業所外運搬中の事故への対策」	「県は通報を受けた場合、直ちに事故の状況把握に努めるとともに、必要に応じ緊急時モニタリングの準備態勢を整えておく」としている。なぜ準備態勢？
愛知県	風水害編の原子力災害の章に	自治体の役割は「国に専門家の派遣を要請する」など
岐阜県	事故災害対策の章の原子力災害対策に	「核燃料物質等の輸送及び原子力事業所周辺に係る防災対策の考え方」で核燃料輸送の規制や防災指針などを 5 ページにわたり解説。
滋賀県	原子力災害対策編	計画の目的の節に「輸送中における放射性物質または放射線の異常な水準での輸送容器外への放出に際しても、この計画に準じて措置する」とあるのみ
福井県	原子力防災編	計画の目的の項で、原子力災害に「事業所外運搬」を含む説明があるのみ

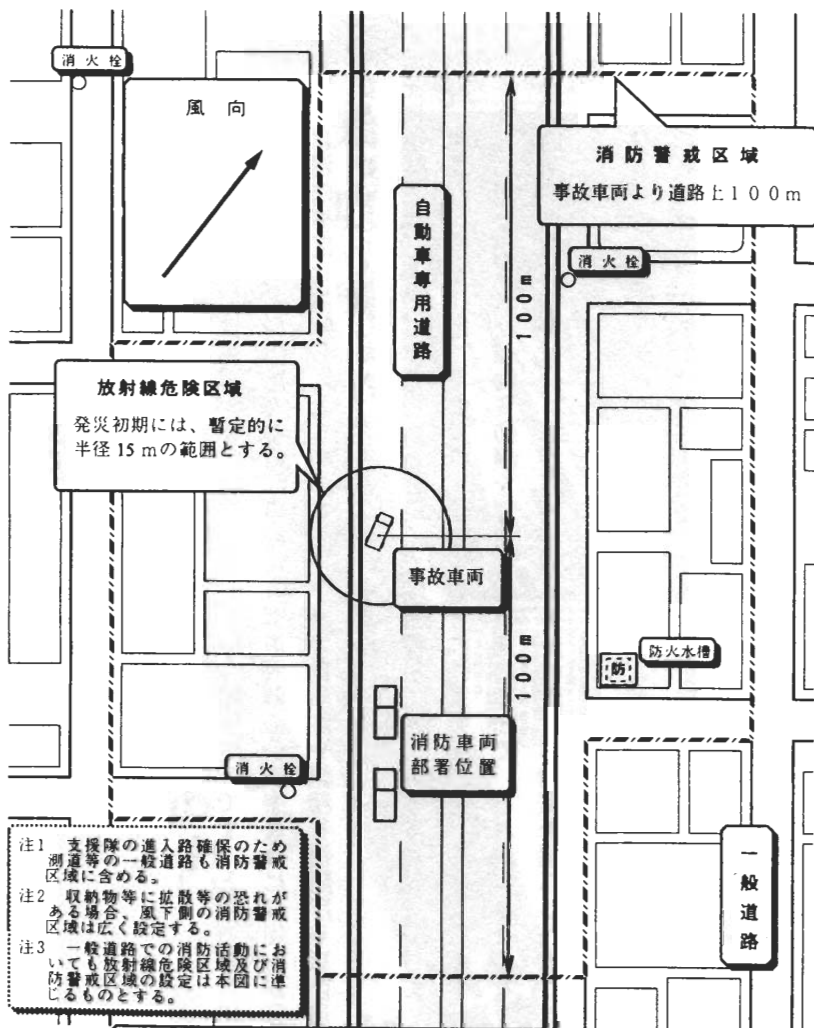


消防マニュアルでの対応

消防庁は、二〇〇一年春に「原子力施設等における消防活動対策マニュアル」を作成して、都道府県を通じて各地の消防本部に通知しています。このマニュアルは、一九八八年に通知された「放射性物質輸送時消防対策マニュアル」などを改訂したもので、核燃料輸送等で事故が起きた場合に備えたマニュアルを消防署で作らせるためのひな型に当たるものです。最寄りの消防署で最新のひな形を参考にしたマニュアルが作られているか聞いてみましょう。

消防庁のマニュアルは、通報を受けた時の情報収集、放射線測定、消火活動、救助活動、避難誘導、広報活動などのやり方を解説しています。輸送事故発災初期には暫定的に半径十五メートルを放射線危険区域とするという図も示されています。ウラン粉末、ウラン燃料、使用済燃料など輸送物ごとのデータも示されて「放射性物質の特性に応じた消防活動が必要であることから、これらを参考に活動上の留意点を事前に検討しておくこと」とされています。しかし、残念なことにこのデータ票には肝心のプルトニウム燃料が示されていません。

また、マニュアルは事前対策も求めています。整備すべき防護資機材としてアラーム付ポケット線量計、簡易型防護服、空間線量計を、整備しておくことが望ましいものとして放射能防護服（呼吸保護具内蔵型）、表面汚染検査計、除染設備、中性子線測定器などをあげています。しかし、プルトニウム輸送で必要な中性子線測定器などの配備はすすんでいません。ぜひチェックを！



以下に掲げる区域を基準として放射線危険区域を設定するものとする

- (1) A型及びB型輸送物については、暫定的に輸送物から15mの範囲
- (2) 輸送責任者又は専門家から情報を得て協議のうえ定める区域
現場に原子力事業者等がない場合は、(3) - (5)を考慮して定める。
- (3) 0.5mSv/h以上の放射線が検出される区域
- (4) 火災等発生時に核燃料物質の飛散が認められ又は予想される区域
- (5) 煙、流水等で汚染が認められ又は予想される区域

「消防活動対策マニュアル」から



輸送情報の隠蔽と核物質防護

消防マニユアルでも、事故が起こる前の平常時の事前対策が重要とされています。そのために欠かせないのが、いつどこをどのような放射性物質が運ばれているかという輸送情報です。ところが、消防機関に、この情報は知らされていません。核燃料輸送の場合、事前に各都道府県の公安委員会には届出が行なわれますが、核物質防護を理由に消防機関には知らされないのです。多くの自治体や総務省消防庁も事前通報の必要性を認め、警察庁などに要望してきましたが、改善されていません。

原発の地元自治体では、かつては電力会社と結んだ安全協定で輸送の事前連絡を受けていました。鳥根県松江市、安来市、鹿島町（現松江市）などでは、連絡をもとに注意を呼びかける住民広報も行われていました。ところが、一九九二年に出された核物質防護を理由とした国の通知で、それができなくなりました。さらに二〇〇五年には、原子炉等規制法が改悪され、日時やルートを特定する情報を漏らした者には罰則までもが設けられました。

放射能から市民を守ることよりテロリストから放射能を守ることが優先されると、健全な民主主義社会のあり方とは反する結果につながります。核燃料輸送の監視行動をしていた市民グループが核ジャック犯と報道される事件も過去には起きています。軍事物質であるプルトニウム利用を拡大し、核管理社会を容認するの难道か、私たちは、今、岐路に立たされています。

核燃料 極秘ルートがもれた

名神の輸送車妨害

電力会社・警察に衝撃



名神高速道路の輸送車

乗っ取り図る

核燃料輸送車を妨害
原発反対の過激派が
乗用車4台割り込み包囲

名神
高速

訂正 十三日付夕刊、十四日付朝刊「核燃料輸送車の極秘ルートがもれた」「電力会社の極秘ルートがもれた」「電力会社の極秘ルートがもれた」の誤り訂正。核燃料の輸送車は、名神高速道路の輸送車として運行されている。核燃料の輸送車は、名神高速道路の輸送車として運行されている。核燃料の輸送車は、名神高速道路の輸送車として運行されている。

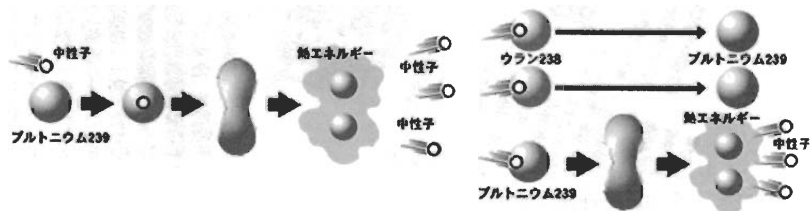
1979年11月13日読売新聞夕刊に不当な記事が掲載されました。3日間10数時間に及ぶ交渉の末、事実誤認を認めた読売新聞は当初掲載記事の80分の1の大きさの訂正記事をようやく載せましたが、誰が読んだでしょうか。

そもそも「もんじゅ」とは

石油の代替エネルギーとして期待された原子力ですが、ウランも使い続けられれば枯渇します。しかも天然のウランには核分裂するウラン235は〇・七%しか含まれていません。そこで、核分裂しないウラン238に中性子をあてて生じるプルトニウム239の利用が計画されました。使用済核燃料の中から再処理によってプルトニウムを取り出し、燃料として再利用しようというのです。

さらに、燃料として燃やすプルトニウムよりも核反応で生じるプルトニウムが多くなる増殖炉が開発できれば莫大なエネルギーが利用できると考えられました。もんじゅでは、約一・四トンのプルトニウムを含む炉心燃料の周りにウラン238でできたプランケット燃料が配置され、ここに新たに生じたプルトニウム239がたまる仕組みです。

しかし、開発が早かったアメリカは暴走事故などで撤退。その後リードしていたフランスは、実証炉を一九九八年に廃止、動いていた原型炉も今年閉鎖されます。イギリスやドイツも断念。運転中の実験炉を持つのはロシアとインドですが、ロシアの炉はウラン燃料、インドの炉は軍事用で、参考になりません。唯一、開発計画にしがみついているのは日本だけです。



高速増殖炉でのプルトニウムの増殖

日本の増殖炉の開発は、開発の第2段階にあたる原型炉「もんじゅ」が担うはずでした。

初臨界から徐々に出力を上げる試験を実施中の一九九五年十二月八日、もんじゅはナトリウム漏れ火災事故を起こしました。電力会社の原発では、冷却材に水が使われていますが、もんじゅでは金属のナトリウムが用いられています。ナトリウムは空気と触れると爆発的に燃える性質があり、設計ミスの温度計が折れたところから漏洩したナトリウムが火災を起こしたのです。当時の動燃事業団は、事故現場を撮影したビデオの存在を隠して大きな社会問題となりました。

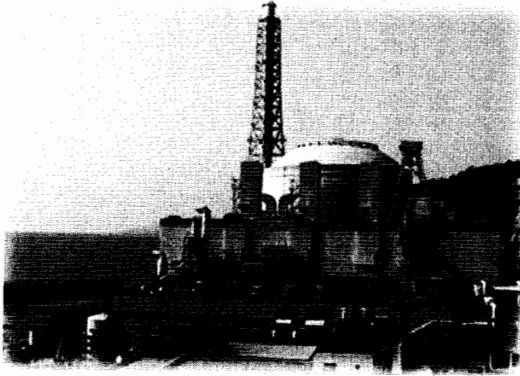
「もんじゅ」の建設や改造工事などにかけた費用は、約九千四百億円。停止中でも一日当たり約五百万円の運用費がかかります。これまでの原発（軽水炉）に比べて高すぎるため、次の実証炉では設計の根本見直しが決まっています。つまり、もんじゅは原型炉としては運転する意義がなくなっているのです。

もんじゅを含む高速増殖炉開発は、〇九年に行われた事業仕分けで、「莫大な経費を投入すべきか否か、必要性を検証する必要がある」と財務省から指摘されました。ところが「事業見直し」と判定されたにもかかわらず、予算は削減されていません。

プルトニウム利用炉の開発状況(2010年11月現在)

	実験炉	原型炉	実証炉	実用炉
新型転換炉	—	「ふげん」 2008年2月 廃炉	× 経済性を理由に 計画撤回	× 開発断念
高速増殖炉	「常陽」 事故 停止中	「もんじゅ」 事故停止14年 強。再稼動も トラブル続き	? 経産省「原子力立国計 画」では「2050年より も前を目指して」	? 原子力政策大綱では「2050年 頃から商業ベースでの導入を 目指す」

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。

地震への備えは？

もんじゅが十三年余りも停止している間に、技術水準や安全基準も変わっています。最大の焦点は裁判などでも争われた耐震性能です。

これまで旧動燃はもんじゅ直下に活断層はないと主張してきました。ところが、○六年九月に耐震設計指針が二十八年ぶりに見直され、既設の原発にもバックチェックの指示が出されました。調査の結果、原子力機構はそれまで認めていなかったもんじゅ周辺の活断層を認めざるを得なくなりました。しかも、白木―丹生断層



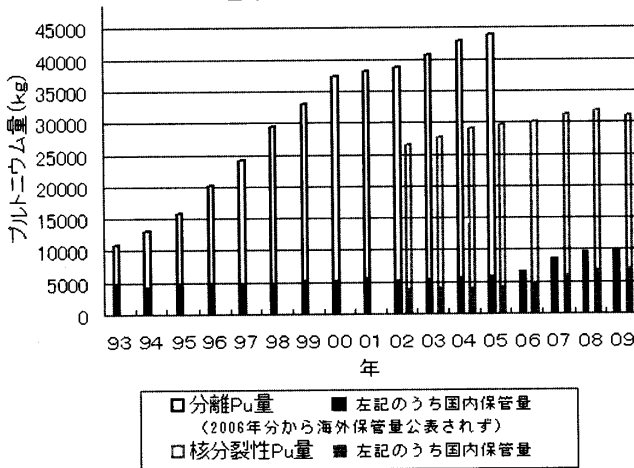
プルトニウムはやっぱりもの

これまで各電力会社は使用済み核燃料を英仏の再処理工場に送り、プルトニウムを抽出してきました。さらにその上、青森県六ヶ所村で再処理工場を稼働させて使用済核燃料からプルトニウムを取り出す計画で、最終段階の試験が行われています。日本が保有するプルトニウム量は、核分裂性でなんと三十一トン（二〇〇九年末）にも及びます。仮に六ヶ所再処理工場がフル稼働すれば、毎年四トン強の核分裂性プルトニウムが追加されます。プルトニウムは、軍事物質でもあるため余剰を持たないことが国際公約になっています。プルトニウムは、利用の本命であった高速増殖炉の開発が遅れたことから、エネルギー資源ではなく使い道のないやっかいものになってきました。

そこで考えられているのが既存の原発でプルトニウムを燃やすプルサーマル計画。二〇一五年までに一六〜一八基の原発で実施する予定で、玄海原発を皮切りに各地で強行されています。

「準国産エネルギー資源」であったプルトニウムは、事実上厄介

日本のプルトニウム保有量



もののごみとして燃やされるのです。しかし、ひとつの原発で燃やせるプル
ニウム量は少量で、余剰解消の切り札にはなりません。もともとウラン燃料で
設計された原発に当初の想定でない燃料を入れるので、制御棒の効きが悪くな
る、出力が局所的に高くなるなどの安全上の問題が心配されています。また、
プルサーマルの使用済核燃料は再処理のめどもなく、原発のプールに置いてお
くしかありません。

青森県六ヶ所村でプルサーマル燃料製造工場の建設が始まりましたが、当
面、使用されるプルサーマル燃料は、海外再処理で分離したプルトニウムを用
いてフランスの工場で製造され、世界を半周して原発へ海上輸送されます。

事故に巻き込まれて燃料が変形した場合、臨界事故の可能性があると指摘さ
れるなど、輸送中の安全の保証はありません。過去に関電と東電のプルサーマ
ル燃料が輸送された時などにも、輸送ルート沿岸の多くの国々は反対を表明し
ました。

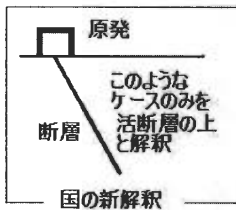
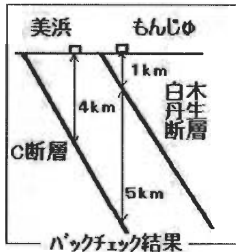
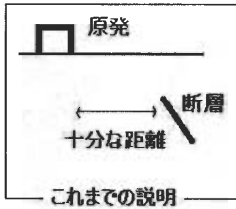
プルサーマル計画の現状(2010年10月末現在)

電力会社	予定原発	国の許可	地元の同意	現状
関西電力	高浜3号	1998年12月16日	1999年6月17日	実施中の定検で8体装荷予定 2010年6月 4体搬入
	高浜4号			
東京電力	福島第1	1999年7月2日	2010年8月6日 再了解	1999年 32体搬入 2010年9月実施 上記の32体
//	柏崎刈羽	2000年3月15日	白紙撤回	2001年 28体搬入
九州電力	玄海3号	2005年9月7日	2006年3月26日	2009年11月実施 16体
四国電力	伊方3号	2006年3月28日	2006年10月13日	2010年3月実施 21体
中部電力	浜岡4号	2007年7月4日	2008年2月29日	実施中の定検で28体装荷予定
中国電力	島根2号	2008年10月28日	2009年3月24日	2009年9月 燃料製造契約
北海道電力	泊3号	2009年3月9日申請	2009年3月5日	2009年3月 燃料製造契約
東北電力	女川3号	2010年1月8日	2010年3月7日	—
北陸電力	志賀1号	2010年6月28日申請	協議中	—

とC断層は東側に沈み込んでいるため、もんじゅの直下を横切っていることも判明しました。ところが、これまで「活断層の上にはない」としてきた国と原子力機構は、「活断層の上」の解釈をご都合主義でねじまげてしまいました。


直下型地震が起きれば、地盤の亀裂、隆起や沈降などの変形が生じ、仮に施設が揺れに耐えられたとしても、壊滅的な被害が予想されます。もんじゅは電力会社の原発に比べ、配管の厚みが薄く、一次冷却系でもわずか十一mmしかありません。しかも長く蛇行しており、地震に弱い構造になっているため、配管破断からナトリウム火災につながる可能性も考えられます。

原子力機構は想定される最大の揺れの強さ（基準地震動）が設計時の四六六ガルから六〇〇ガルになると報告していました。しかし、総合資源エネルギー調査会の審査で、複数の活断層が同時に動いて地震を起こす可能性を考慮して再検討するよう求められ、七六〇ガルに修正するとしています。設計時の約一・六倍であり、設備がこの揺れに耐えられるのか検証が必要です。



安院は明言しています。本来建ててはいけないところに建設の許可を出した国の責任を不問にしたままでは、せつかくの耐震バックチェック結果が正しく評価されないのではないかと危惧されます。

中越沖地震で柏崎刈羽原発が大きな被害を受けた教訓から学ぶ必要があります。



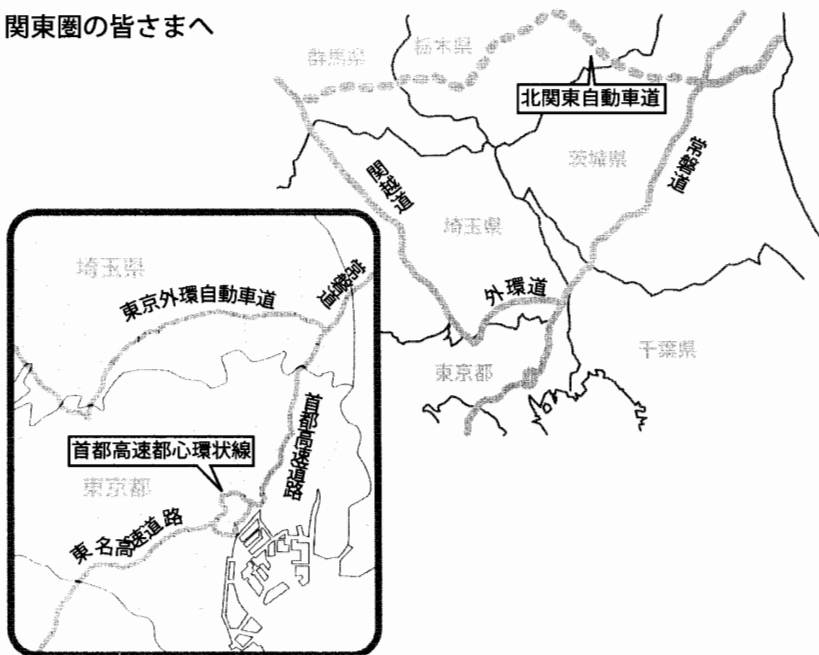
それでもまだプルトニウムを取り出すのか

六ヶ所再処理工場では操業開始に向けて試験運転が強行されてきました。しかし、高レベル放射性廃液をガラスに固める工程で、ガラス溶融炉の底に金属が溜まるトラブルが多発。棒でかき回すという場当たりな対策は、棒がひん曲がって抜けなくなり、さらに耐火レンガが脱落するというおそまつさ。炉の補修のため取り外した配管から高レベル廃液が漏れる事故も起こりました。フランスから技術導入した再処理工場の中でガラス固化は数少ない国産技術で、未完成なのです。欠陥が明らかになった以上、設置許可は取り消されるべきです。再処理工場は、原発一年分の放射能を一日で放出すると言われるほどの汚染を引き起こします。青森の農産物や三陸の魚介類が、再処理工場の本格稼働で汚染される前に、計画を見直すべきです。

そもそも再処理工場の操業目的は、使用済核燃料からプルトニウムを分離・抽出することですが、やっかいものでしかないプルトニウムを取り出しても意味はありません。

「再処理工場を断念すれば、使用済核燃料プールが満杯になり原発が運転停止に追いこまれるのではないか。一度決めた再処理・プルトニウム利用路線は何があっても見直さない。」これが国と電力会社の考え方です。果たしてそれでいいのでしょうか。答えを出すのは、私たちです。

関東圏の皆さまへ



もんじゅ輸送は、これまで常磐道から首都高速道路を通過して東名高速道路に入り、米原から北陸自動車道へ進入する経路がとられてきました。首都高速道路内は6号線から3号線入るのですが、渋滞情報を参考にしながら、竹橋方面へ向かうルートか銀座方面へ向かうルートを選択しているようです。

ところが、2010年4月に行なわれた輸送ルートはこれまでと異なり、都内を通過せずに、三郷から東京外環道を通って関越自動車道に入り、上信越自動車道を経由して北陸自動車道から敦賀へ向かうルートを使いました。このルートは北関東自動車道が全線開通（2011年ゴールデンウィーク前の予定）すれば、これを利用すると思われます。距離は70kmほど延びますが、東京都内の交通渋滞を回避することができます。一方、難点は冬場の吹雪と考えられます。

もんじゅを廃炉に追い込み輸送がなくなるのが一番ですが、それまでの間、考えられるルートの全てでプルトニウム輸送の問題点を訴え、反対の声を拡げてゆく必要があります。

あなたの街を通るプルトニウム輸送

製 作 反原発運動全国連絡会
執 筆 末田一秀（自治労脱原発ネットワーク）
写真提供：NO NUKES MORE HEARTS（表紙）
京都・反原発めだかの学校（裏表紙）

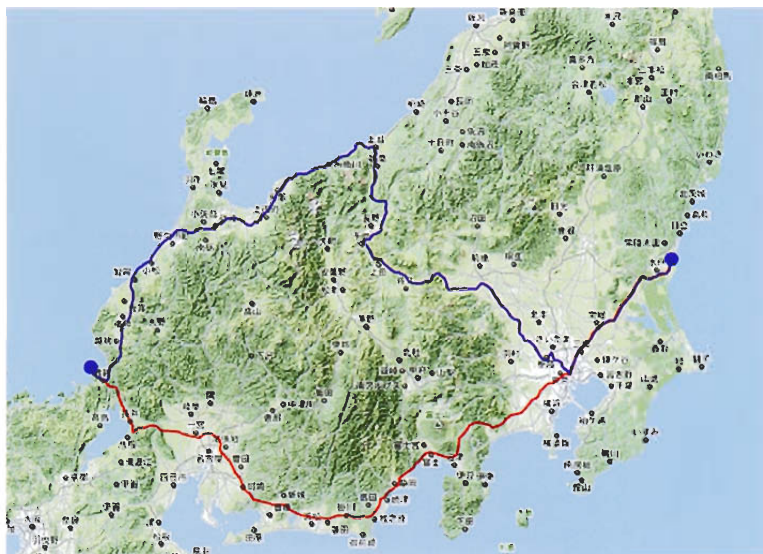
発 行 原子力発電に反対する福井県民会議
〒910-0859 福井市日の出3-9-3
TEL/FAX 0776-25-7784

原水爆禁止日本国民会議
〒101-0062 東京都千代田区神田駿河台3-2-11
TEL 03-5289-8224 FAX 03-5289-8223

原子力資料情報室
〒162-0065 東京都新宿区住吉町8-5
曙橋コーポ2階B
TEL 03-3357-3800 FAX 03-3357-3801

ストップ・ザ・もんじゅ
〒573-0028 枚方市川原町1-5
TEL/FAX 072-843-1904

反原発運動全国連絡会
〒162-0065 東京都新宿区住吉町8-5
曙橋コーポ2階B
TEL/FAX 03-3357-3810



販売 200円
2010年11月 改訂新版第1刷