

# 参考資料

## F1 の現状

F1 には 1 号機から 4 号機まで 4 機の原子力発電機がある。震災で、1 号機は建屋が水素爆発で吹き飛び、炉心が溶融した。2 号機は、建屋は吹き飛ばなかったが、炉心溶融がおきた。3 号機は、建屋が水素爆発で吹き飛び、炉心が溶融した。4 号機は建屋が吹き飛んだが、炉心溶融は起きていない。炉心溶融が起きた原子炉には、溶解した核燃料が周りの建造物と共に固化した燃料デブリが圧力容器のなかにある。放射線量が高く、人が中に入って作業できないので、これを取り出すのは極めて難しい。

一方、発電機内のプールにある使用済み（未使用も含む）核燃料は、炉心溶融が起きなかった 4 号機では、2014 年に 1533 体を取り出された。3 号機の 566 体は 2018 年度後半から取り出す予定だが、2014 年から作業は 3 度延期されており、計画通り実施できるかどうかは不透明である。1 号機と 2 号機は 2023 年度から作業が開始される計画である。

政府と東京電力が策定した最新の廃炉に向けたロードマップ（2017 年 10 月）によると、2021 年からの取り出しに向けて、現在は圧力容器の内部状況の調査が進んでいる段階である。また、内部での作業ができないため、ロボットなど取り出すための技術開発の段階でもある。

2018 年 1 月に 2 号機でデブリが初めて確認された。3 号機では 2017 年 7 月に、デブリとみられる堆積物が写真撮影された。しかし、デブリは拡散しているものとみられ、まだ全容はつかめていない。さらに、どうして取り出すか、いまだに工法さえ確定していない。燃料デブリを取り出しても、どう処分するかについては、議論さえ始まっていない。事故は収束していない。

## 8 兆円の廃炉費用は利用者負担

廃炉が完了するまでには、まだ 30 年から 40 年かかるとされているが、膨大な経費がかかるだろうし、ロードマップ通りに進む保証はない。

現時点で試算されている廃炉経費は 8 兆円で、直接的には東京電力が負担する

が、電力料金に付加されるので、結局は利用者が負担することになる。被災者への賠償や除染費用も含めた総経費は 21 兆 5000 億円に達すると政府は試算するが、これには取り出したデブリ等の処分費は含まれていない。原子力発電は事故が起きた場合、安いエネルギーとはならない。

ところが、経済産業省や経団連には、日本経済を成長、発展させるためには、エネルギーを安定的に安い価格で確保することが不可欠で、そのためには原発が必要だとする考えが、いまだに根強い。

政府や原発再稼働推進派は、原発事故は二度と起こらないと考えているようだ。F1 事故が起きる前、政府も経済界も、電力業界も事故は絶対に起こらないという神話をまき散らしてきた。だが、F1 事故は起きた。天変地異は人間の防護対策を超えることがある。戦争が起きて日本が巻き込まれれば、日本の原子力発電所が標的にならない保証はない。

ドイツは経済大国だが、F1 事故のあと、原発を廃止することを決めた。しかしドイツ政府は、経済の成長や発展をあきらめているわけではない。

## 農産物の輸出量、事故前を超える

福島県の調査によると、農産物の輸出量は 2017 年 12 月上旬に 153 トンを超え、事故前 2010 年度の 152.9 トンを上回った。最低は 2012 年度の 2.4 トンで、次第に増え、16 年度の 61.1 トンから一気に伸びた。タイ、マレーシア、インドネシア向けの桃の輸出が好調だった。

しかし、福島県産の農産物に対しては、原発汚染という風評被害がまだ消えておらず、消費者庁の 2018 年 2 月の意識調査では、「放射性物質の含まれていない食品を買いたい」との回答が 16.2%あった。

福島県の農業産出額は 2077 億円（2016 年）で、まだ事故前の水準 2330 億円に戻っていない。

水産業については、2012 年から福島県沖での試験操業が始まり、2017 年は前年比 56%増の 3286 トンとなった。2012 年 6 月の試験操業開始時には、ミズダコ、ヤナギダコ、シライトマキガイのわずか 3 種だった漁獲対象は 173 種となり、2017 年からは魚市場での入札も再開された。F1 から 10 キロ圏内の海域では、

地元漁協は操業を自粛している。

F1 に貯蔵されているトリチウムを含む汚染水については、海洋放出が検討されているが、地元福島県漁連は、風評被害のおそれがあるとして反対している。

## 川内に農産物加工場、浪江に水素製造工場

JR 東日本によると、大震災と F1 事故で一部が不通になっていた JR 常磐線は、2017 年 4 月に浪江駅～小高駅間 8.9 キロ、2017 年 10 月には竜田駅～富岡駅 6.9 キロが復旧し、運転が再開された。F1 区域の富岡駅～浪江駅間 20.8 キロは 2019 年度末までに復旧する予定である。

F1 の近くにあり、運営を休止しているサッカー施設ヴィレッジも 2018 年 7 月から一部施設の利用が再開される予定で、常磐線の新駅の設置も計画されている。

また、東北中央道の相馬福島道路の相馬玉野 IC と霊山 IC 間（17 キロ）が 2018 年 3 月 10 日に開通した。常磐自動車道の相馬 IC と東北自動車道間が全通するのは 2020 年度の予定である。

このように、ハード面での復旧がすすむのに合わせて産業面での振興が計画され、地元の新聞「福島民報」（3 月 6 日付）の記事によれば、川内町では、町が整備した田ノ入工業団地に農産物の大型加工工場の誘致が進んでいる。千葉県の農業関連企業が進出を予定しており、近郊の農家からコメや野菜を買い取って、カット野菜とお惣菜をつくり出荷するという。2019 年春に操業が開始される予定である。

さらに、「福島民報」（3 月 9 日付）の記事によれば、浪江町には、国の福島新エネ社会構想に基づき、世界最大規模の水素製造工場の建設が予定されているという。事故後、各地で再生可能エネルギーによる発電が推進されているが、その余剰分を水素電池化するものだ。東北電力が原発の建設予定地を浪江町に寄付し、東北電力、東芝、岩谷産業が建設する。年間で燃料電池車 1 万台分に相当する水素をつくる計画で、2020 年度の開業を目指すという。

以 上