

行政視察報告書

行政視察の結果について、下記のとおり報告します。

令和6年2月13日

光市議会議長 木村信秀様

光市議会議員 河村龍男

(会派 一光会に同行)

記

- 1 視察日時 令和6年1月16日(火)～1月18日(木)
- 2 視察場所
 - (1) 茨城県東海村(東海第2発電所内使用済燃料貯蔵建屋等)
 - (2) 茨城県日立市
- 3 調査結果 別紙のとおり

行政視察調査結果

調査日時	令和 6 年 1 月 17 日 (木) 9 時 30 分～12 時
場 所	東海第 2 発電所 (茨城県東海村)
調査事項	使用済燃料貯蔵建屋の現地視察等
説 明	日本原子力発電株式会社 東海事業本部

中間貯蔵施設見学のため東海原発を訪問し、係員より説明を受けました。原子力発電所は高さ 20 メートルの擁壁に囲まれ、高潮対策には万全を期している昔のお城のような独特のたたずまいで中身は建物だらけで狭く感じた。乾式貯蔵施設は原子炉建屋から約 100 メートル離れており、鉄筋コンクリートの建屋・高さ 21 メートル、長さ 54 メートル、幅 26 メートル。防護服なしで入れるそうである。



建屋内にはキャスクと呼ばれる高さ 5.7 メートル、直径 2.4 メートルの金属製の容器 15 基が並ぶ。使用済核燃料が入り、二重の蓋で覆われている。建屋に入る外気だけで冷やしている。「キャスクの表面温度は約 30 度。触ることもできる。」と聞き、表面に手を当てると、じんわりと温かい。外気を取り入れることで温度調整をしており、冷却まで 30 年の期間を要するようです。その間に最終処分場ができなければなりません。

事務所に戻り、原電社員の線量計は 0.00 ミリシーベルトを示し、検出限界値を下回った。原電によると、胸部エックス線検査の被ばく線量 0.05 ミリシーベルトよりも大幅に低く、自然界の線量と変わらないという。

施設は 2001 年に完成し、発電に使った核燃料を原子炉建屋内のプールで 7 年冷やし、放射線量が一定に下がってからキャスクに入れて貯蔵している。もっとも古いキャスクは完成当初から約 22 年間置かれている。現在の貯蔵量はウラン重量換算で約 160 トン、原電は「キャスクの劣化状況などを日常的に確認し、安全性を維持している。」と説明した。耐震性についてキャスクは東海村が震度 6 弱の揺れに襲われた 2011 年の東日本大震災でも異常はなかったという。それでも地元には懸念の声がある。

乾式貯蔵施設の建設には国の許可が必要だが、地元の自治体に同意を求める法的な定めはない。日本原電は茨城県、東海村と結ぶ原子力関連施策に関する安全協定に基づき、県と村に事前了解を求めた経緯がある。東海第 2 原発は他の原発より燃料プールの容量が小さい。このため原電は原発の敷地に使用済核燃料を貯蔵する必要に迫られていた。1997 年 9 月、乾式貯蔵施設の新設を国に申請し、併せて茨城県と東海村には事前了解を求めた。99 年 4 月に県と村の同意を得て着工し、2001 年に完成した。村は安全に向けた独自の取組として、識者や技術者、住民ら 15 人でつくる村長の諮問機関、原子力安全対策懇談会を設けている。村内の核燃料加工会社 JCO で作業員 2 人が死亡した臨界事故を機に 2000 年に設置した。原子力施設全般を対象に意見を集め、事業者伝えていく。

原子力施設が安全だとしても、情報をオープンにして信頼関係を築かないと住民は安心できないと語り、また仮に今、乾式貯蔵施設の計画が浮上していたら懇談会で議論の対象になっていただろう。乾式貯蔵の危険性はあまり感じておらず、あくまでも原発内で使用済核燃料を貯蔵する方法の変更だと捉えた。議会の議決案件にはせず、と当時の村長が述べたとのことである。

原子力施設がない所へ持ち込むのだから、周辺自治体の住民や議会への丁寧な説明は必要だ。輸送時の事故や火災などを想定すれば、近隣にも影響は及ぶ。中間貯蔵施設の危険性があるとすると、キャスクの移動時である。熱が収まれば最終処分場で保管できるが、それまでの移動には危険が伴うとのこと成程と納得した次第でした。

行政視察調査結果

調査日時	令和6年1月17日(木) 14時～16時
場所	日立市役所(茨城県日立市)
調査事項	【日立市の公共交通について】 (1) 乗合タクシー「みなみ号について」 (2) AIデマンド乗合タクシーの実証実験について
説明	日立市都市建設部都市政策課

日立市は、南北に長い街でそれぞれに特徴のある街です。

1 乗合タクシー「みなみ号について」

市南部の農村部で地区住民が組織する「地区コミュニティバス協議会」より公共交通の確保について陳情があり、地区の課題を検証したところ、集落が点在し、かつ、道路の狭隘な場所が多い、国道を走行していた路線バスの撤退、高齢化率39.4%など、路線バスによる移動に課題があり、地域の特性に合った移動手段が必要と考え、地域が自らその地域の公共交通に関して責任と費用を分担する、地域として本当に必要と市、地域自ら守っていき、地域が頑張れば市も応援するということで、各地域の公民館・集会所で地区代表者、班長等に説明、各地区の班長が戸別訪問(欠席、反対等)して説明し理解を得る。地区により違いもあったが、全ての地区で本格運行、負担金年額1世帯2,000円で合意、地区みなみ号運営委員会を設置、地区住民が組織する任意団体とし、定時定路線、フリー降車でタクシー事業者に委託、今後の課題として世帯数の減少、デマンド型への移行等である。



2 AIデマンド乗合タクシーの実証実験について

南部地域海岸部で実施、AIの技術を活用して最適なルートで運航するタクシーより安く、バスより近くで乗降できる乗合タクシーを24日間実証実験を実施、路線バスを補う新しいモビリティサービスの有用性を、利用者と技術的な視点から検証している。国の制度をうまく活用して住民福祉の向上を図ろうとしているが、なかなか難しいことが読み取れました。