

# GREEN ACTION

グリーン・アクション

2013/02/26

## 日本の海上核輸送の問題点

### 核輸送国（日本・イギリス・フランス）が怠っていること

- 核輸送の安全性を確認するための環境アセスメントを行っていない（日本の沿岸近辺のものだけ。しかもおそまつ。）
- 事故に備えての補償制度をいまだ確立していない。責任の所在も不明（どの国がどの責任を取るのか明らかにされていない。）
- 非常事態の対策・計画が皆無（例：沈没した積荷を引き揚げる計画が存在しない。）
- 輸送ルート諸国から事前了解を得ない。
- 排他的経済水域（経済専管水域）に入らないことを保証しない。
- 護衛が不十分。

七十カ国以上にもものぼる抗議または輸送船の近海通過拒否の主張に対し、一度として誠実な対応を示していない。

### 日本の核物質海上輸送の基準は不十分

日本政府の基準：

- 9m 落下テスト⇒800°C30 分の耐火テスト⇒15m8 時間の耐水テストの順に、クリアしていくことが求められている。そのほかに、200m・1 時間の耐圧テストをクリアすることが求められている。
- 日本政府の基準は IAEA の規制に基づいている。
- IAEA の規制は、もともと陸上輸送のために設定されており、長距離海上輸送は視野に入っていない。
- 海上輸送は、より深刻な事故状況にさらされる可能性があり、それらにはもっと激しい追突、長時間にわたる高温の火災、長期間にわたる浸水、または深海における浸水などがある。

放射性物質の海上輸送の危険性は現実的に起こりうる。1997 年には、非常に放射性の高いセシウムを輸送中の船舶、「MSC Carla」（二重船殻構造）が大西洋上で遭遇した嵐によって二つに折れ、放射性物質の入った複数の積荷は海底 3000m に沈んだ。フランスの規制局はコンテナが破裂することを認めたが、引き上げることはないとした。