

東海第2原子力発電所（以下東海第2）の想定されていない、大きなリスク

2016.11.2 の住民説明会に於いて、日本原子力発電所(株)でも想定していないことが、明白であった。原子力規制委員会では、どうだろうか。

防潮堰、水密扉、建屋等の損壊原因となる力は、地震動・波力以外に、操縦不能になった船舶の津波による漂流破壊力を想定しなければならない。隕石が落ちてくるような極少なリスクとは、桁違いのリスクである。次の事実からも、発生は、想定の範囲である。

～東日本大震災の光景～ 釜石魚市場周辺

来襲した津波で、9.3m まで浸水 ASIA SYMPHONY



津波で岩手県釜石市の釜石港岸壁に乗り上げたままになっていた全長約100メートルの大型貨物船アジアシンフォニー（4,724トン）

地震：3.11 14：46 釜石津波：15：21（最大波 9.3m）

船首の一部が防潮堤を壊した形で釜石港の岸壁に乗り上げ、津波の猛威を象徴する。

「津波の瞬間は、まさに阿鼻叫喚（あびきょうかん）。貨物船が湾内を木の葉のようにぐるぐると回っていた。今回の震災で陸地に乗り上げた船の中でも2番目の大きさである。」とネット上で、述べられている。

東海第二は、次に述べるように、日本で唯一の立地条件にある港であることを認識しなければならない。それは、北と南に約 2.5 km 以内にそれぞれ、重要港湾の出口が位置していることである。北は、茨城港日立港地区、南は、茨城港常陸那珂港地区である。尚、それぞれの港の利用船舶の実績は、次のとおりである。

○日立港の入港船舶数 HP から

平成 24 年度 1,439 隻 総トン数 9,305,975 トン 平均約 6,500 トンの船が 4 隻/日停泊している計算になる。

○常陸那珂港の入港船舶数 電話取材

平成 27 年度 1,464 隻 総トン数 18,523,14 トン 平均 12,650 トンの船舶が 4 隻/日合算して、500 トン～57,000 トン(石炭運搬船)が、8 隻/日停泊している計算になる。

(両港には、毎日入出港する RORO 船があるが、その総トン数は約 14,000 トン/隻である。)

船は、外洋に出てしまえば何でもないが、問題となるのは、大きな地震があってもこれらの貨物船は、すぐ離岸できないことである。例えば、前述した RORO 船は、荒天時、満船の 130 台に上る被牽引トレーラーの荷役開始時が、一番タイミングの悪い時になるが、車両の縛着をし直して離岸するまでに相当の時間を要する。又、港近辺は、沖堤防などで計り知れない乱流が起きるものである。

因みに、10,000 トンクラスの船舶は、水深 10m 岸壁を利用します。東海第 2 の基準津波高は、17.1m であるから、想定範囲内にあるリスクと言える。

下記 HP から、茨城港の港湾施設の現況を参照ください。

<http://www.pref.ibaraki.jp/doboku/ibako/kowanshisetsu.html>

<http://www.pref.ibaraki.jp/doboku/ibako/hikoku/hitachiko1.html>

津波で操縦不能となった大型船舶から、いかなる防潮堰も建屋自体も破壊から逃れられないのではないか。

日立港の入港実績 HP より

3.入港船舶年次別推移（平成24年）

	合計		外航船		内航船	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
15	1,699	6,256,324	235	2,708,370	1,464	3,547,954
16	1,764	6,278,840	243	2,810,065	1,521	3,468,775
17	1,774	6,075,174	239	2,591,610	1,535	3,483,564
18	1,786	6,911,946	207	1,962,304	1,579	4,949,642
19	1,870	9,090,326	197	2,372,304	1,673	6,718,022
20	1,878	8,731,784	191	2,100,315	1,687	6,631,469
21	1,652	8,302,019	131	1,927,473	1,521	6,374,546
22	1,706	9,405,469	199	2,934,781	1,507	6,470,688
23	1,347	7,142,203	123	2,587,058	1,224	4,555,145
24	1,439	9,305,975	183	4,096,304	1,256	5,209,671

