



# 原発ゼロ NO.146

## 危険な原発の処理水放出

処理水の海洋放出に向け、準備が大幅に進んでいます。関係者の理解や風評への懸念など、課題は残ったまま。国際原子力機関の報告書、海洋放出の科学的根拠とはならない

東京電力福島第1原発の処理水放出計画を巡り、市民や学者らでつくる「原子力市民委員会」（座長・大島堅一龍谷大学教授）は18日、国際的な安全基準に合致するとした国際原子力機関（IAEA）の報告書について、「海洋放出の科学的根拠とはならない」などとする見解を公表した。

見解では、処理水について「事故を起こした原子炉内で核燃料に直接触れて生じた」と強調。通常の水とは異なる「自然界にも類をみない初の試み」とした上で、「（報告書では）不測の事態を想定した安全性評価が行われていない」と非難した。

ALPS処理水問題を考える福島円卓会議」発足  
福島大の元学長ら学識経験者を中心とした県内の有志は11日、東京電力福島第1原発の廃炉や処理水について考える「復興と廃炉の両立」とALPS処理水問題を考える福島円卓会議」を発足させる。福島のほか、国や東電にも参加を促し、放出開始が迫る処理水への対応などを議論する。

元福島大学長の今野順夫氏や中井勝己氏、前JA福島五連会長で全国農業協同組合中央会（JA全中）副会長の菅野孝志氏らが呼びかけとなり、県民らが議論し、意思決定に参加できる新たな枠組みになることを目標とする。

呼びかけ人の一人、同会議事務局長を務める林薫平福島大食農学類准教授は4日、県庁で記者会見し「県民として復興と廃炉のバランスをどう取っていくのかを考え、処理水への対応も提案していきたい」と語った。呼びかけ人の今野氏と千葉悦子元福島大副学長が同席した。

# 人間が健康に生きて行く為に168

## 広がる飲み水のPFAS（有機フッ素化合物）汚染（食べ物通信）

飲み水の汚染が深刻化しています。その原因はPFAS（有機フッ素化合物）。残留性が極めて高いため「永遠の化学物質」とも呼ばれ、人体や環境への汚染が懸念されている物質です。沖縄や東京・多摩地域では米軍基地が原因とみられる汚染が注目されています。

ほかの地域でもPFASを扱う工場周辺の水汚染が問題になっています。住民が自主的に血液検査を実施し、指標値を超える数値が次つぎと報告されています。米国では今年、水道水のPFAS基準が大幅に厳しく設定されました。私たちの命を支えてくれる大切な水。

### PFASの水汚染の実態と対策を考えて行きましょう。PFAS（ピーファス）とは約4700種を超える有機フッ素化合物の総称

○用途：フッ素系の界面活性剤で、水や油をはじくため、フライパンのコーティング剤、防水加工など、あらゆる製品に幅広く使われている。  
○規制：毒性の強い「PFAS（ピーファス）とPFAS（ピーファア）」は、国内では2021年までに製造と輸入を原則禁止。しかし、環境中に残留している。

### PFAS（ピーファス）胎児から成人まで重大な影響

ダイオキシン・環境ホルモン対策国民会議理事 水野玲子

PFASは、体内での残留性が高く、一度とり込まれるとなかなか排泄されません。汚染された飲み水だけでなく、焦げつかないフライパンや水をはじくカーペット、傘、防水スプレーなどの生活用品、化粧品、室内のホコリなどから、この有害物質が体内に取り込まれています。子どもの時からこうした環境にいれば、一生PFASを抱えて生きていくことになるのです。

PFAS（ピーファス）はとくに感受性の強い胎児期にばく露すると、低出生体重、甲状腺ホルモンや性ホルモンの異常、アレルギー、神経発達の遅延、脂質代謝異常などのリスクが高まると報告されています。

### 政府主導の「鉄道廃止」を断る動きもあつて

#### 建交労鉄道本部宮城地本 三浦 隆雄

公共交通のあり方  
1987年4月、国鉄の「分割・民営化」が強行され37年目になりました。

JR貨物、輸送量  
前年比99.8%  
JR貨物、単体の営業収益は、前年比8億円増の1552億円となりましたが、当期利益は52億円の赤字と発表しました。

員に押しつけ  
建交労鉄道本部は、夏季一時金交渉の中で「2023年度決算で赤字が拡大し、非常に厳しい状況にある」と業績の悪さを強調しているが、経営陣としての危機感が全く感じられず、赤字に対する取り組みも見えてこない。

経営形態のあり方  
を含め改革求める  
JR貨物は、2021年3月「国鉄清算事業団債務処理法」の改正により、2030年度までの国の財政支援を受け、当面、2023年度まで3年間で13・8億円の支援が行われています。

**お知らせ**  
全日本建設交通一般労働組合26回全国大会  
9月26日 13時開会 27・28日 12時閉会  
会場 群馬 安中市 磯部ガーデン  
全国鉄道本部第26回全国大会  
9月9日（土）10時開会 16時閉会

ここにきて、JR各社がいわゆる「赤字ローカル線」等を次ぎ次ぎ発表し、国交省では、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律等の一歩改正案」が提出され2023年4月に成立しました。「公共交通のあり方」をめぐる、政府主導による「鉄道廃止」の内容が国会に提出され議論が行われ、国交省の責任をどう継続させるのか本格的な議論と運動の構築が求められる状況となつてい

悪化した責任を社  
JR各社がいわゆる「赤字ローカル線」を手放す姿勢を打ち出して来ていますが、建交労鉄道本部はかねてより、国会で「国鉄分割民営化」による諸問題を総括し「経営形態のあり

国民の足「鉄道」を引き続き残すための大運動を  
JR各社がいわゆる「赤字ローカル線」を手放す姿勢を打ち出して来ていますが、建交労鉄道本部はかねてより、国会で「国鉄分割民営化」による諸問題を総括し「経営形態のあり

「交運研」提言では、「民営鉄道に対する財政補助の妥当性が問題であれば、第三セクター鉄道等で採用されている鉄道基盤と鉄道運営を

区分する『上下分離方式』も検討に値する」、「鉄道事業は、交通市場における競争関係のなかで位置付けるのではなく、生活交通の主要な手段、物流における運輸手段として、また出張・観光等の非日常的な活動の移動手段として、地球環境保全や社会の持続的発展のなかで総合的・統合的に位置付けて、社会的基盤としての全国鉄道ネットワークとして維持し、改善することが必要である」としています。

「全国の鉄道網を維持・活性化し、未来に引き継ぐために」と題する提言を発表しています。その中で「鉄道路線の大規模な廃止など、全国鉄道網をズタズタにしてしまうような動きが起きています」としています。そして、①JRを完全民営化から「国有民営」に改革する、②全国鉄道網を維持する財政的な基盤として「公共交通基金」を設立する、③鉄道の災害復旧制度を作り、速やかに復旧できるようにする、という三つの提案をしていま

## 第36期JR決算報告を読んで

第36期JR決算報告を読んで  
JR各社がいわゆる「赤字ローカル線」を手放す姿勢を打ち出して来ていますが、建交労鉄道本部はかねてより、国会で「国鉄分割民営化」による諸問題を総括し「経営形態のあり

悪化した責任を社  
JR各社がいわゆる「赤字ローカル線」を手放す姿勢を打ち出して来ていますが、建交労鉄道本部はかねてより、国会で「国鉄分割民営化」による諸問題を総括し「経営形態のあり

悪化した責任を社  
JR各社がいわゆる「赤字ローカル線」を手放す姿勢を打ち出して来ていますが、建交労鉄道本部はかねてより、国会で「国鉄分割民営化」による諸問題を総括し「経営形態のあり

悪化した責任を社  
JR各社がいわゆる「赤字ローカル線」を手放す姿勢を打ち出して来ていますが、建交労鉄道本部はかねてより、国会で「国鉄分割民営化」による諸問題を総括し「経営形態のあり

悪化した責任を社  
JR各社がいわゆる「赤字ローカル線」を手放す姿勢を打ち出して来ていますが、建交労鉄道本部はかねてより、国会で「国鉄分割民営化」による諸問題を総括し「経営形態のあり

悪化した責任を社  
JR各社がいわゆる「赤字ローカル線」を手放す姿勢を打ち出して来ていますが、建交労鉄道本部はかねてより、国会で「国鉄分割民営化」による諸問題を総括し「経営形態のあり

### 貨物鉄道の全国ネットワーク維持の危機 2

**物流の「2024年問題」**を控え、鉄道貨物輸送の存在感が深まってきている。しかし、深刻化するトラックドライバー不足がそのまま、鉄道への移行を後押しするとは限らない。トラック輸送の柔軟性に比べ、鉄道が「使いにくい」と指摘されている。

トラックドライバーの労働環境を守り、国内の物流網を維持するためには、JR貨物の運行環境（車両・線路・ダイヤ）の改善が必要である。2024年問題とは、同年4月からトラックドライバーの時間外労働の上限が960時間

### 2024年問題

**輸送能力不足**  
2024年問題とは、同年4月からトラックドライバーの時間外労働の上限が960時間

### 鉄道の柔軟性の弱さが露呈

国交省が設置した5回にわたって開催された「今後の鉄道物

流の在り方に関する検討会」におけるユーザー企業から

に規制されることで、輸送能力不足が懸念されている問題である。国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の試算によれば、同年に営業用トラックの輸送能力の14・2%が2030年には34・1%が不足するとされている。しかし、具体的な対策が講じられていくかといえ、現実には「輸送コストが増大する」「物が運ばなくなる」という危機感が強調される。共同配送や再配達の防止といった表面的な対策が言われている程度で、モーターシフト（環境負荷の小さい鉄道や船舶への移行）に本腰を入れる議論は少ない。

しかし、具体的な対策が講じられていくかといえ、現実には「輸送コストが増大する」「物が運ばなくなる」という危機感が強調される。共同配送や再配達の防止といった表面的な対策が言われている程度で、モーターシフト（環境負荷の小さい鉄道や船舶への移行）に本腰を入れる議論は少ない。

味、素、ハウス食品グループ、カゴメ、日清製粉ウエルナ、日清オイロオが出資する物流部門の「コ」は「どこに依頼するのか」が「わかりにくい」と手厳しい。他にも、事故・遅延・運休などの運行トラブルが多い。



商品事故が多い。輸送障害（災害・事故）などの発生確率が高い。料金体系がわかりにくい。

貨物列車のダイヤがわかりにくいなど、鉄道の柔軟性の弱さが露呈している。

**ダイヤとニーズのアンマッチ**  
特に着目すべきは「ダイヤとニーズのアンマッチ」である。最適な時間帯に列車を運行する重要性をできし、翌日配達には前夜の22時〜23時台に発車しなければならぬが、現状は困難である。また、旅客列車との兼合いとして、旅客の線路を借りて走る貨物列車は通勤通学列車の二の次とされ、例えば早朝の貨物列車が何らかの事故で数十分遅れたため、通勤ラッシュの時間帯に入ってしまったら、ラッシュが終わる時間帯まで数時間待たされるなど。

旅客会社（JR東日本）は、線路の保守作業について、「地上設備の保有・維持を行っている鉄道事業者の課題についてご理解を」と求めている。

**「アポイダフルコストル」**  
経営基盤の弱いJR貨物を支援する目的で施行されているルールであり、JR貨物がJR旅客会社に支払う線路使用料を、摩耗によるレール交換費など、極めて安く抑えたルールとなっているため、極端に言えばJR東日本にとっては安い線路使用料で保守作業を行っているのだから、そこまで「JR貨物の要望を聞き入れられない」となっているのではないかと、主に夜間に行われる線路の保守作業が

### 活火山十勝岳と大雪の主峰旭岳登山

**北海道** 6月23〜27日恒例の北海道登山は、今年当初夕張岳を検討して止めたが、夕張岳登山口までのアクセスが土砂崩壊で今年も通行止め。北海道のほぼ中央部にある活火山標高2077十勝岳、大雪山の主峰、圧巻の大自然が広がる旭岳登山。

**北** 24日苦小牧で、新井・西川さんと合流レンタカーでの移動。24日十勝岳。25日旭岳下山後札幌に移動し、サッポロビール園で、八甲田山スキーで一緒にオフピステの仲間と交流。26日は北海道大学ポプラ並木、北海道開拓の歴史館を見学して合流組と解散。雨で出発、登山・観光は晴れ、八戸着雨、天候には恵まれました。



者、普段の行いから、天候にも恵まれあつたという間でした。

今回断念した夕張岳や道スキー協会の富良野岳も次回お願いします。

**千ヨットさみしい参加人数** トさみしい参加人数、そのまます勝岳山、張岳や道スキー協会、頂を目指す強行、翌日は旭岳登頂後に北海道スキー協会の方々とサッポロビール園マキリシマの咲く九州も良いですね。70歳を過ぎてみ

**加人数** 新井和夫 西川さんの参加を、日、海道スキー協会の方々とサッポロビール園マキリシマの咲く九州も良いですね。70歳を過ぎてみ

### 毎年新たな発見と感動 日出欣一

先日はお疲れ様でした。また色々有りました。また色々有りました。また色々有りました。

グをまじかに見せられ、今年でも感激してました。毎年新たな発見と感動そして共感で、きる仲間達との山旅と札幌交流会は格別最高の記念になりました。今回も三人のレイデーには北海道情報並びにアドバイス感謝しております。又行くぞ北海道ー！皆さんありがとうございます。

仕事は、仕える、事（つかえる）と書く。だから何でもみんなつらいものなぞうだ。だが、こんな足し算があるそうだ。

四十五〃十（四と五と十で「しごと」と。正確な足し算は四十五〃九（四と九で「しごと」）。四十五を十にするためには、あそびという「二」の仕事を、家庭の仕事、ほかにも色々な仕事がある。どなたにもあそび

（しごととあそび）  
つたあそび

賃金を得るため、の仕事を、家庭の仕事、ほかにも色々な仕事がある。どなたにもあそび



### 十勝岳・旭岳 夏山山行 齊藤潤

今年も花の夕張岳が林道崩落のため断念せざるを得なくなりました。今年も花の夕張岳が林道崩落のため断念せざるを得なくなりました。今年も花の夕張岳が林道崩落のため断念せざるを得なくなりました。



39年振りの大雪主峰旭岳と35年前に麓まで行って断念した十勝岳の山

### 函館線長万部〜函館間 貨物専用線で維持検討

2031年春開業予定の北海道新幹線の札幌延伸に伴い、JR北海道から経営分離される並行在来線の函館線長万部〜函館間（147・8キロ）について、国交省と北海道、JR貨物、JR北海道の4者が、貨物線として維持する方向で検討を進めていくとされた。

しかし、この区間を貨物専用線として維持していくうえで膨大な維持経費をどこが負担するのが課題となる。

いの旬蛙の独り言 49  
骨壺に石ころ一個 義兄（あに）還る  
昭和20年6月敗戦も眼近（まぢか）の時  
義兄（あに）は海軍通信兵だった  
靖国神社の石碑に義兄（あに）の名を探した  
あまりに多くの戦死者数  
探しあぐねて帰ってきた妻  
昭和17年のミッドウェー海戦で死んだか  
日本海軍は大敗し、やられた戦艦・空母は  
日本の潜水艦で撃沈された  
多数の兵士を艦内に残したまま  
日本海軍の秘密を守るために  
妻をおんぶしてあやしてくれた義兄（あに）  
義兄（あに）の恨みを私は死ぬまで忘れない  
井上 駿

細川忠雄