

衆議院議員任期満了(10月21日)まで3カ月を切りました。投票日10月中旬か 支持率低下が止まらない菅政権は11月28日投票も視野に入れている様子か？

今秋と見込まれる衆院選をめぐり、現行法制で最も遅い11月末などへの先延ばし論が、与党内で強まっています。世論調査で菅内閣の支持率が軒並み、過去最低となっているためです。新型コロナウイルスのワクチン接種を進める時間を稼いで感染状況を落ち着かせることを目指している菅首相にとっては自民党総裁選の「無風再選」のシナリオが崩れかけています。首相の党総裁任期は9月30日、衆院議員任期は10月21日に満了を迎えます。首相は、9月5日のパラリンピック閉幕直後の衆院解散・総選挙で勝利し、総裁選を無投票で乗り切る戦略です。

しかし、最近の支持率下落を受

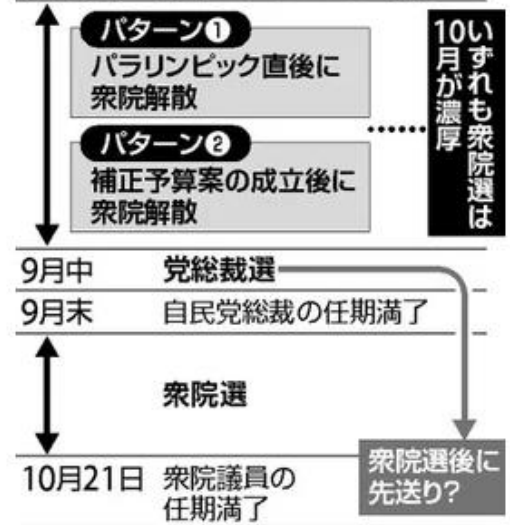
け、首相周辺から「衆院選は遅ければ遅いほどいい」との声が出始めており、公職選挙法の例外規定により、衆院選は最も遅いケースで11月28日投開票があり得としています。政権側は、希望者へのワクチン接種がこのころまでに進展すると計算し、反転攻勢の望みを託している様子です。

一方、衆院選が先延ばしになれば、先行して総裁選を実施する可能性もあります。現時点で有力な対抗馬は見当たらない状況のようですが、自民党内に「菅首相で衆院選は戦えない」との声も大きくなりつつあります。秋の政治日程はこうした状況を踏まえ、予断を許さない状況です。

想定される 衆院解散のタイミング

8月末まで 経済対策とりまとめ
自民党総裁選の日程を決定

9月5日 東京パラリンピック閉幕



升田世喜男予定候補を迎え、立憲民主党むつ下北支部で党员サポーター集会開催！

立憲民主党むつ下北支部は8月1日、午後2時より下北文化会館で支部結成以来はじめてとなる党员サポーター集会を開催しました。

集会には30数名が参加し、立憲民主党の政策を訴える枝野代表のビデオ映写で始まりました。その後、能登勝彦支部長（風間浦村議）の挨拶及びや杉浦弘樹幹事長からの支部結成の経過報告や役員の紹介があり、升田世喜男氏からの決意表明などがありました。その後は升田氏の議員時代の国会質問の映像を見た後で、参加者との対

話集会を実施しました。この中では党側への要望として、支部内に女性役員がいないことの指摘、今や政治活動の必須アイテムであるパソコンやスマートフォンと言ったSNS（ソーシャルネットワーク）を通じた情報発信を強めるべきとの意見、県内での衆院選の野党共闘の実現の見通しやそのための努力の必要性などが求められました。また、立憲青森県連内の各地域の支部の結成状況などが問われ、執行部や升田氏から、それぞれ答弁があり、有意義な集会となりました。



開会挨拶をする能登支部長



決意表明をする升田世喜男氏

**最後まで立憲野党の総選挙共闘の
力を重ね、菅政権打倒を目指そう！**

なかなか進まない！「下北半島縦貫道路」未着手区間が13 km

下北半島縦貫道路早期実現促進協議会（会長・其田桂むつ商工会議所会頭）の令和３年度通常総会が６月１１日プラザホテルむつで開かれ、令和２年度事業報告及び収支決算、令和３年度事業計画及び収支予算について原案のとおり承認・可決した。

事業計画については関係機関及び団体等への陳情、主要地点への横断幕（看板）等の設置、ＴＶスポットによる啓蒙活動等で予算総額 979,722 円となっている。

総会終了後、下北半島縦貫道路の進捗状況について、

青森県土整備部道路課整備推進グループの石渾徹主幹による説明が行われた。

下北半島縦貫道路は、「青森県広域道路整備基本計画」において地域高規格道路として平成6年（1994年）12月16日概略延長60kmの計画路線として指定され現在、総延長約68kmのうち39%にあたる4路線26.6kmが共用済み、41%にあたる3路線28.2kmが事業中、残るむつ市大室平～むつ市中野沢間約10kmと上北郡野辺地町～七戸町までの計画路線が決まらず未着手のままとなっている。

下北半島縦貫道路 整備概要図

(文書はウィークしもきた7月7日号より、
図は青森県庁ホームページより)

【整備目的】

○下北地方生活圏の中心都市「むつ市」
と東北縦貫自動車道八戸線を結び、

1. 下北・南部・青森地方生活圏の
地域間連携強化
2. 下北地方の産業等の発展を支援

供用済工区：26.6 km

野辺地BP：6.9 km
有戸BP：6.3 km
有戸北BP：6.3 km
吹越BP：5.8 km
むつ南BP：1.3 km
(むつ尻屋崎IC～むつ東通IC 部分供用)

事業中工区：24.8 km

むつ南B P (H15～) : 7.4 km
 横浜南B P (H25～) : 7.0 km
 横浜北B P (H28～) : 10.4 km

未着手区間：約 17 km

むつ市奥内～中野沢：約 10 km
野辺地町～七戸町：約 7 km
※H31～ 国が計画段階評価に着手



野辺地一七戸間はバイパスで対応、下北縦貫道整備で国が方針

むつ市と七戸町を結ぶ下北半島縦貫道路の整備で、未着手区間の野辺地町～七戸町間（約7キロ）について、東北地方整備局の社会資本整備審議会道路分科会東北地方小委員会は6月25日、仙台市で開かれた会合で、バイパスを新規に整備する方針をまとめました。地域の課題を解決するための政策目標に寄与し、現在の国道4号を改修する案より優れると結論付けました。

同区間は、上北自動車道天間林道路の天間林２インターチェンジと下北縦貫道の野辺地インターチェンジをつなぐものです。完成すれば八戸市－むつ市間が１本の高規格道路で結ばれることになります。

バイパスは片側1車線で、国道4号の西側に整備する予定です。設計速度は時速80kmで、費用の概算は280～310億としています。

今回のルート帯選定は計画段階評価の一環で、東北地方整備局によると、今後は青森県と都市計画設定の手続きに入るものの看工のめどは立っていません。

間のルート帯(斜線部分)



『安全・安心の医療・介護の実現と国民のいのちと健康を守るための意見書』否決！

標記の意見書は去る 6 月議会に杉浦弘樹市議、工藤祥子市議、佐藤武市議により共同提出されましたが、残念ながら提出者以外の賛同が得られず否決となりました。

この意見書は全国の自治体で取り組まれており、多くの自治体で採択されています。ちなみに青森市議会では賛成 17、反対 16 で採択されました。

【提案された意見書内容】

2020 年の新型コロナウイルス感染症によるパンデミックは、日本国内でも経済活動や国民生活に深刻な影響を及ぼすとともに、「医療崩壊」などが取り沙汰され、国民の命と健康が脅かされる事態となりました。この感染症対応の経験から、感染症病床や集中治療室の不足、それらを中心的に担っている公立・公的病院の重要性、医師・看護師・介護職員の人員不足、また保健所不足などの問題が明らかになりました。21 世紀に入り僅か 20 年の間に、SARS、新型インフルエンザ、MERS、そ

して今回の新型コロナウイルス感染症と、新たなウイルス感染症が相次いで発生しています。今後も新たなウイルス感染症への対策が必要となることは明らかなです。国民のいのちと健康、暮らしを守るためにも、そして新たなウイルスの感染拡大・自然災害などによる経済活動への影響を最小限に抑えるためにも、医療・介護・福祉、そして公衆衛生施策の拡充は喫緊の課題です。以上のことから、下記事項が実現されますよう強く要請いたします。

- ① 今後も発生が予想される新たな感染症拡大などの事態にも対応できるよう、医療、介護、福祉に十分な財源確保を行うこと。
- ② 公立・公的病院の統合再編や地域医療構想を見直し、地域の声を踏まえた医療体制の充実を図ること。
- ③ 安全・安心の医療・介護提供体制を確保のため、医師・看護師・医療技術職・介護職等を大幅に増員すること。
- ④ 保健所の増設・保健師等の増員など公衆衛生行政の拡充を図ること。また、ウイルス研究、検査・検疫体制などを強化・拡充すること。
- ⑤ 社会保障に関わる国民負担軽減を図ること。



使用済燃料中間貯蔵施設に関する調査検討特別委員会開催

むつ市議会の「使用済燃料中間貯蔵施設に関する調査検討特別委員会」（富岡幸夫委員長）は 15 日、上記の特別委を開催、市側に中間貯蔵事業の現状や市使用済み燃料税（核燃新税）の進捗状況について確認しました。

市当局は、同施設の誘致に至る経緯や進まない事業の現状について説明。リサイクル燃料貯蔵（RFS）と親会社の東京電力は、事業開始時期を明示するべきと強調しました。

核燃新税に関する RFS 社との協議については、課税される使用済み核燃料の受け入れと貯蔵のそれぞれの税率配分や、新税を充てる事業について市が同社側に説明し、整理している状況としています。

山本留義委員は、仮に当初計画通り 2010 年に事業開始していた場合、10 年間で固定資産税など約 207 億円の税収があったとし、「市民に期待させておいて、何もできない。政治家として、うそつきとしか言われない。この思いを（事業者側に）伝えられるような話し合いはできないか」と訴えました。大瀧次男委員は「（RFS と東電）の両社から意見を聴取すべきだ」と指摘しました。

固定資産税・新税で
むつ市が税収試算
むつ市議会は 15 日、使用済み核燃料中間貯蔵事業全般を協議する新たな特別委員会「使用済燃料中間貯蔵施設に関する調査検討特別委」を初めて開いた。市は当初計画の 2010 年度に稼働を始めたとの仮定で、20 年度まで 10 年間の固定資産税と使用済燃料税（新税）を試算したところ、税収は計約 207 億円と明らかになった。

山本留義委員（新風むつ）の質問に対し、吉田和久財務部長が説明した。市は宮下順一郎前市長時代の 01 年から新税創設を検討しており、今回の試算は昨年 3 月に可決・成立した「市使用済燃料税条例」の内容を当てはめた。概算の内訳は固定資産税約 20 億円、新税約 187 億円。リサイクル燃料貯蔵（RFS、本社むつ市）は、事業開始時期を 7 回延期してきた。

宮下順一郎市長は答弁で「もし仮に 207 億円の税収があれば、病院も建て替え、未舗装の道路は全部舗装できている。18 歳以下の医療費、学校給食も無料化できていた。10 年たつて何もできていないということは非常に残念」と述べた。特別委は「コミュニケーション FM」「FM アジュール」でライブ中継しており、宮下市長は「この放送を RFS 社と新社長も聞いていると思う。市の発展のために、この事業をどう進めていくのか、あらためて真剣に考える機会」と念押しした。

中間貯蔵 10 年間稼働なら 207 億円

大学設置で教育環境充実を目指す下北地域へ、冷たい水を差す高校再編問題

2020 年開校した明の星短大下北キャンパス、2022 年度開校予定の青森大学むつキャンパスと教育環境の充実を目指すむつ市ですが、7 月 7 日公表された県立高校再編の第 2 期実施計画案によると青森西高校と浪岡高校、大湊高校とむつ工業高校の統合方針が盛り込まれました。また、同時に大間高校についても統廃合を視野に入れた学級規模の縮小などが盛り込まれています。

少子高齢化の中で学校運営の厳しさは理解をしながらも、こうした措置は一層の地域の過疎化に拍車をかけ、教育格差の助長へとつながりかねません。一方では原子力施設などの迷惑施設を押し付けながら下北縦貫道などの道路行政やこうした教育施設の剥ぎ取り、医療施設の縮小など、国や県による地域切り捨て政策は断じて許せません。

大湊、むつ工を統合

【全日制課程】 青森県立高校再編の第2期実施計画案

地区・学校名	2025年度	26年度	27年度	28年度
下北地区統合校	開設準備	開設準備	開設準備	開設準備
大湊、むつ工業	開設準備委員会設置	開設準備委員会設置(むつ工業)	募集停止	年度末閉校
東青地区統合校	開設準備	開設準備	開設準備	開設準備
青森西、浪岡	開設準備委員会設置	開設準備委員会設置(青森西)	募集停止	年度末閉校

青森県教育委員会は7日、県立高校再編第2期実施計画案(2023・27年度)を公表した。県南地方では、下北地区の大湊とむつ工業を統合して27年度に新設校を開校する。通学環境に配慮して存続させる「地域校」には三戸、六ヶ所、大間、鰺ヶ沢を指定。全国からの生徒募集は、地域校4校と入学人数が募集人員に満たない名久井農業など4校の計8校を候補校とした。

三戸、六ヶ所、大間「地域校」

県立高校再編第2期計画案

全国からの生徒募集導入の候補校
①第2期実施計画において地域校とする高校
三戸、六ヶ所、大間、鰺ヶ沢
②過去5年間の定員充足率の平均が90%以下の高校
名久井農業、七戸、野辺地、柏木農業

計画案ではほかに東青地区の青森西と浪岡を統合し、27年度に普通科6学級、職業教育の中心的役割を果たす「拠点校」は全県的なバランスを考慮し、八戸工業、三木木農業東拓、青森工業、青森商業、弘前工業、五所川原農林の6校を選んだ。

新設校を開校するとして、青森西の既存校舎を活用する。三戸地区では八戸東普通科と八戸北普通科の各1学級を減らし、上北地区は三沢普通科と野辺地普通科の各1学級が減となる。大間、鰺ヶ沢の進学先は第一期計画(18・22年度)と同様、八戸、三木木、田名部、青森、弘前、五所川原の6校とした。

「宣戦布告だ」「短絡的」「青森、むつ市長が反発」
宮下市長は、大湊とむつ工業の統合案に「未来へのビジョン、将来のデザインがない。統合案は単なる数合わせ。安易で短絡的だ」と不快感をあらわにした。
同席した阿部謙一教育長は3月の学校配置シミュレーション公表から4カ月を経ることなく一案に絞られたことを「唐突だ」と批判。むつ工業に人工知能(AI)に特化した学科の新設を希望しているとし、「子どもたちの可能性が最大限に生かせる学校をつくるための協議の場を強く求める」と述べた。(7/8 東奥日報抜粋)

むつ工、大湊統合 市長が痛烈批判

計画案通りなら下北地区では、全体の学校数が4校から3校に減る。統合により、むつ工業に整備される新校舎に移るとされた大湊の卒業生からは「寂しい」「やむを得ない」といった声が聞かれた。市内に住む女性78は「私がいた頃は1学級50人で全校生徒が約600人いた。今は子どもが減り続けているからしょうがない」としつつ、「緑に囲まれた、環境のいい場所であり、校舎はなくてはほしくない」と願った。



統合により新校舎を整備するとされた青森県立むつ工業高

統合案が示された青森県立大湊高

記事はいずれも7/8デリーー東北抜粋

県立高再編第2期計画案

「ただの数合わせ」

青森県教育委員が7日に公表した県立高校再編第2期実施計画案を巡り、むつ工業と大湊の統合案が示された下北地区では関係者に反発や不安が広がった。むつ市の宮下宗一郎市長は「ただの数合わせ」と痛烈に批判。

大湊高とむつ工業統合案

住民反発「撤回を」

下北地区懇談会

青森県教委は21日、むつグランドホテルで県立高校再編第2期実施計画案（2023～27年度）に関する下北地区懇談会を開いた。市民ら約90人が参加。計画案で示された大湊とむつ工業の統合案を巡り、参加者からは「白紙撤回すべきだ」など、激しい反発の声が上がった。

（松橋広幸）



大湊とむつ工業の統合案を巡り、反発が相次いだ下北地区懇談会＝21日、むつグランドホテル

計画案では、大湊とむつ工業を統合して下北地区統合校を27年度に開設し、むつ工業の敷地に新たな校舎を整備するとしている。

この日の懇談会では、計画案の策定に向けて2月までに計3回行われた地区意見交換会だけでは議論が不十分として、「もう一度地域の意見を聞いて決めるべきだ」や「統合するための理由を並べているだけ」など、厳しい指摘が相次いだ。コスト面から新校舎建設に疑問が呈されたほか、「懇談会をただのガス抜きと考

えているなら絶対に許されない」と県教委の対応に不信感を示す意見も聞かれた。

次回の下北地区懇談会は8月2日、プラザホテルむつで行われる。

大間高校存続へ要望

地元3町村、県教委に

県教育委員会が進める県



立高校再編の第2期実施計画案（2023～27年度）を巡り、大間、風間浦、佐井の3町村関係者が30日、県庁を訪れ、大間高校の存続へ向け、地域校に課される要件の緩和や、新学科創設など入学者を増やす取り組みの検討を県教委に要望した。

大間高校は現行の第1期計画と第2期計画案で2学級規模の地域校に位置付けられている。入学者が2年続けて40人以下になると、原則として次年度に1学級規模となる。

大間町の野崎尚文町長は「北通り地区の生徒数が減

少している中では厳しい」と主張。地域校に課される要件緩和や生徒数に応じた柔軟な対応とともに、計画策定時の配慮を求めた。風間浦村の富岡宏村長は「大間高校は地域の原動力。なくなれば人口減少に拍車がかかる」、佐井村の樋口秀視村長は「入学者確保に向けて、（県教委と）一体となって教育環境の充実に取り組みしなければ存続は見込めない」と強調した。

県教委の和嶋延寿教育長は「新しい学科は生徒のニーズや地域の産業構造、進路も考慮して考えなければいけない」などと答えた。

中村哲氏写真展に160名の来場！

ドクター大竹の会むつ支部などの主催で7月24～25日にむつ市立図書館で『アフガンに平和と命の水を！』と題した故中村哲医師の活動記録パネル写真展が実施されました。

会場には70枚ほどのパネルが展示され、短編ビデオを連続放映しながら開催されました。

会場には氏の功績を偲ぶ多くの市民が駆けつけてくれました。また、カンパ金も2万円程度集まりました。来場者には、中村氏が銃撃射殺されてから活動を初めて知ったという方が多かったようですが、一様に氏の活動内容とその信念に心打たれたと感想を述べていました。中には八戸から駆けつけてくれた方もいました。



感想文を寄せてくれた方も多くありました。



7/31 東奥日報



2003年3月から、6年の歳月をかけて全長24キロの用水路を拓いた中村哲医師と数十人の日本人青年達。そして共に働いた延べ60万人のアフガン人。戦乱と干ばつのアフガニスタンに3000haの田畑が甦る。

アフガンに命の水を
ベシャワール会26年目の闘い

ご存知でしたか、すでにむつ市・東通村にある核のゴミ

まだ中間貯蔵施設は稼働していない、大間原発も建設工事は実質中断、東通原発はまだ新しい原発、そうした意味では『むつ、下北にはまだ核のゴミは存在しない』と考える方も多いのではないのでしょうか。しかし、むつ市には47年前に放射線漏れを起こし廃船となった原子力船「むつ」に関わる核廃棄物、東通村には2005年から2011年まで稼働したことによる使用済み核燃料が核のゴミとして現存します。特に原子力船「むつ」に関わる核廃棄物はこれらの放射性固体廃棄物は『放射能レベルに応じて区分し、廃棄事業者の廃棄施設に搬出する』と事業者は謳っていますが、どこへも行き場所を見つけないままに放置されています。

【原子力船「むつ」に関わる固体廃棄物の保管状況】

保管場所	区分	定期立入調査日	
		2019年8月19日	2020年2月28日
燃料・廃棄物取扱棟	200ℓ 鋼製ドラム缶	506本	511本
	200ℓ SUSドラム缶	3本	3本
	1 m ³ 鋼製容器	32個	32個
	3 m ³ 鋼製容器	3個	3個
	使用済樹脂収納容器	2本	2本
	その他（大型機器）	4個	4個
撤去物等保管棟	200ℓ 鋼製ドラム缶	148本	148本
	1 m ³ 鋼製容器	41個	41個
原子炉室保管棟	原子炉室一括撤去物	1体	1体

【東通原発に関わる核燃料等の状況】

新燃料の搬入量	原子炉への装荷量	使用済燃料貯蔵量	貯蔵容量
1,656体	764体	600体	3,300体
放射性廃棄物 2020年度までの発生量 ドラム缶 14,308本(貯蔵能力 18,360本)			

そして、わが国の原子力行政の最大の失政・六ヶ所核燃料サイクル施設の現状

※資料提供は「核燃サイクル阻止一万人原告団」事務局長の山田清彦氏

施設	ウラン濃縮工場	低レベル埋設	高レベル一時貯蔵	再処理工場	MOX加工工場
施設の規模	150トンSWU/年で操業開始。最終的には1500トンSWU/年。	200リットルドラム缶約100万本相当。最終的には約300万相当。300年間管理が必要。	返還高レベル放射性廃棄物ガラス固化体2880本。貯蔵期間は、30年から50年とされている。	最大再処理能力800トン/年。使用済燃料貯蔵容量3000トンU。	最大加工能力130トンHM/年。
事業許可	88年8月10日	90年11月15日	92年4月3日	92年12月24日	10年5月13日
着工	88年10月14日	90年11月30日	92年5月6日	93年4月28日	10年10月28日
操業	92年9月26日。98年10月6日までに7工場を操業。2010年12月15日までに7工場停止。	92年12月7日	95年4月26日	使用済燃料貯蔵プールは98年10月2日貯蔵開始。再処理施設は25回目の22年上期完工予定。操業はその後。	2016年3月竣工予定だったが、工事遅れで、2019年上期に竣工延期。これも23年上期に延期。
現状	7工場が停止状態。旧遠心分離器の処理等が今後の課題。新遠心分離器が75tSWU/年で一部稼働中だったが、9月12日に停止。今後450トンSWU/年まで増設する予定だが、神戸製鋼社の改ざん製品納入済発覚。	1号と2号の廃棄物がある。搬入期間が延長しており、浅地中への埋設が長期化し、ピットが野ざらし状態なので、劣化が懸念される。ピットへの搬入クレーンの継ぎ目不調で、受け入れを一時停止したが、現在は受け入れ継続中	仏国分の高レベル廃棄物は搬入終了。但し、低レベル廃棄物の搬入が今後行われるかも。英国分の高レベル廃棄物は搬入継続中で、低レベル廃棄物の代わりに、高レベルとして受け入れる返還計画がある。	高レベルガラス固化が不調で、竣工が長期間延期。今は新規基準の審査完了したが、10月以降設計及び工事の方法の認可申請が4分割申請されそうだが、審査と安全対策工事が順調にいつても、22年上期の完工予定は無理そう。	各原発でのプルサーマル計画がほぼ白紙に戻った。日本は約47トン以上のプルトニウムを保有しており、その使い道を明示できないのに、MOX加工工場を建設する意味が疑わしい。
建設費概算	約2,500億円	約1,600億円	約1,250億円	約2兆9,000億円	約3,900億円

またまた、中間貯蔵施設の操業開始時期が2年ほど先延ばしとなりました。 8度目の延期発表、事業者の認識、技術の弱さを露呈、そして搬入予定の必然性がないことが要因か

リサイクル燃料貯蔵(株) (RFS) は操業開始を2年延期することとしました。2018年6月に続き、8度目です。RFS社は延期の理由として原子力規制委員会の審査の遅れを挙げっていますが、事情はかなり深刻であることが覗われます。今年3月の規制委員会の議論(規制庁のホームページに動画が掲載されています)を見る限り、同社のスキルや原子力事業に関わる意識の低さが強く指摘されています。

加えて、東電の不祥事が相次ぐ中、予定していた柏崎刈羽原発の核燃料の移動が禁止され、当地に搬出する莫大な費用やマンパワーを費やす必然性がなくなったことが要因であることは明らかです。

また日本原電も東海原発の再稼働が不透明な状況で、こちらも搬出を急ぐ必然性は見当たりません。

今こそ、この施設の操業を断念する絶好の機会ではないでしょうか。

中間貯蔵開始 2年延期

RFS 23年度に、設工認で時間

むつ市のリサイクル燃料貯蔵(RFS)は21日、使用済み核燃料中間貯蔵施設の事業開始時期について、現在、原子力規制委員会が審査中の安全対策工事に向けた設計認可(設工認)に時間を要していることなどから、2021年度から2年延期し、暫定的に23年度とすることを明らかにした。同日、規制委に対し、同施設の工事計画と貯蔵計画の変更に関する届け出を提出した。

同施設は当初、10年までの操業を目指していたが、11年3月の東京電力福島第1原発事故を受け、工事を休止し、事業開始時期を7回変更。昨年11月に新規規制の適合審査に合格したもの、設工認の審査に時間がかかり、21年度の事業開始は厳しい状況となっていた。

RFSは今回の延期について、想定していた新規規制適合の時期が19年度上期から約1年半ほど遅れた上、設工認取得も1年半以上遅れる見込みであると説明。さらに冬期間は船舶輸送に制限があることから、現時点で事業開始は約2年ほど遅れるとした。

厳密な事業開始時期については、保安規定の変更認可の見通しが得られた段階で見極めるという。

同日は、同社地域交流部の阿部昌治副部長らが、むつ市役所を訪れ、市企画政策部の松谷勇部長とエネルギー戦略課の戸義則課長に計画の変更などを報告した。松谷部長は「市の核燃料新税や行財政計画に多大な影響を与えることを認識してもらいたい。早期に事業開始時期を見極め、地域に示せるよう取り組んでいた」と訴えた。

(松橋広幸)

一原発事故を受け、工事を休止し、事業開始時期を7回変更。昨年11月に新規規制の適合審査に合格したもの、設工認の審査に時間がかかり、21年度の事業開始は厳しい状況となっていた。

RFSは今回の延期について、想定していた新規規制適合の時期が19年度上期から約1年半ほど遅れた上、設工認取得も1年半以上遅れる見込みであると説明。さらに冬期間は船舶輸送に制限があることから、現時点で事業開始は約2年ほど遅れるとした。

中間貯蔵操業 23年度に延期

RFS報告 安全審査の長期化で

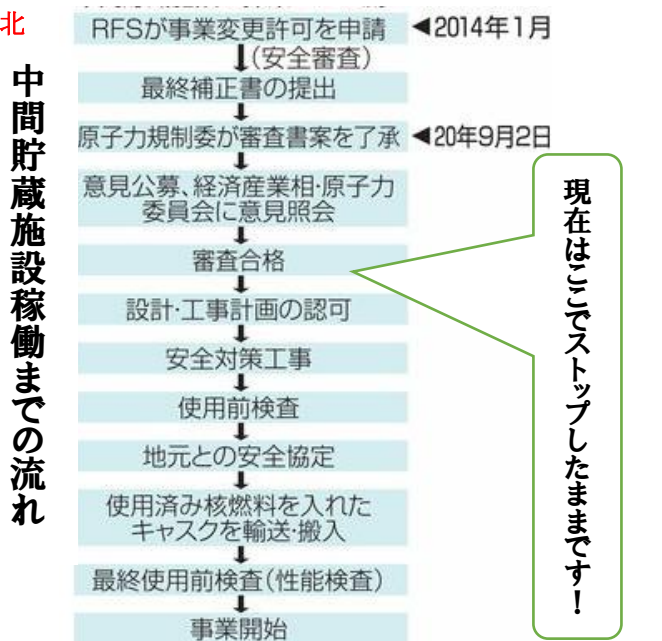
むつ市で使用済み核燃料の中間貯蔵施設を建設中のリサイクル燃料貯蔵(RFS)は21日、工事計画で2021年度と届け出ている操業開始時期を23年度に延期したと県とむつ市に報告した。安全審査の長期化で新規規制基準への適合決定が想定より遅れ、追加の安全対策工事が必要となったため。延期は8回目。

安全審査は津波の安全対策方針をめぐって長引き、想定より1年半遅れた20年11月に新基準適合が原子力

(林義則、安田琢典)

規制委員会から認められた。高台に電源車用の地下燃料タンクの設置が求められ、数カ月を想定していた安全対策工事にも1年強が必要になった。このため、暫定目標を2年延期する工事計画の変更を規制委に届け出た。

RFSによると、22年度上期に安全対策工事を終え、保安規定の認可や安全協定の締結を経て23年度下期に使用済み核燃料の搬入を始める計画。



7/23 朝日新聞

今年もまた、8・15 終戦記念日が近づきました

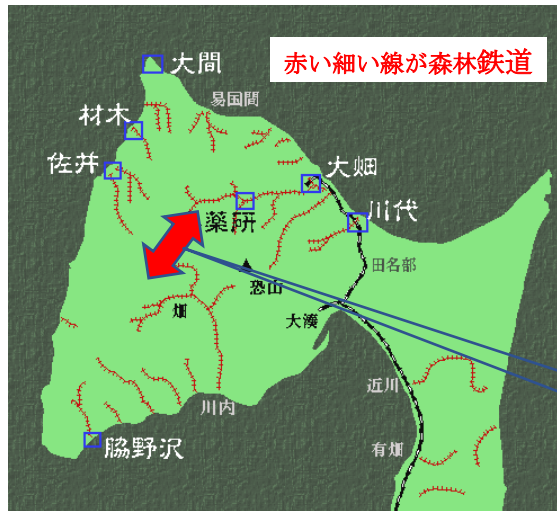
【下北地域9条の会】終戦記念日街頭宣伝行動
 と き：8月15日(日曜) 午後3時
 ところ：マエダ本店前

8月15日は正午からラジオで放送された玉音放送により、前日に決まったポツダム宣言受諾及び日本の降伏が国民に公表された日で、帝国政府が軍に武装放棄と連合軍への投降命令を発した日です。

この15年にも及ぶ戦争はわが国だけで310万人以上、アジア・太平洋各国で2,000万人もの犠牲者を出しました。



ご存じの方も多いでしょうが、下北半島の森林鉄道は全国でも有数の路線と距離数を誇りました。その歴史は、明治 44 年から昭和 44 年までの 58 年間に及び、日本三大美林の 1 つに数えられる青森ヒバ（ヒノキアスナロ）を、全国の市場に供給し続けました。その規模は下北 6 営林署で 75 の本線、支線、分線、合計総延長約 330 km に上りました。



《下北半島の森林鉄道概要》

管理営林署	本、支、枝線数	総延長km数
川内	17	82
脇野沢	13	41
佐井	10	34
大間	10	52
大畑	20	101
むつ	5	19
合計	75	329

この部分が幻の下北半島縦貫森林鉄道構想路線



国産初の森林鉄道用蒸気機関車

幻の下北半島縦貫森林鉄道構想（旧大畑営林署・旧川内営林署）

下北半島の森林地帯は、その多くが国有林である。その森林は青森ヒバの生育に優れ、青森ヒバ資源の培養と生産に力が注がれてきた。このため、むつ、川内、脇野沢、佐井、大間、大畑の 6 ヲ所に営林署が置かれた。

しかしながら、下北半島の青森ヒバは、冬の季節風が直接当たる西側斜面では良材はあまり育たない。つまり、西斜面の佐井営林署管内ではなく、ひと山越えた東側の川内営林署管内の野平や湯の川地区、大畑営林署管内の薬研地区が良材の産地である。

このため、こうした地域では長大な川内森林鉄道、大畑森林鉄道が建設され、青森ヒバ材の輸送力を高める努力が払われた。

しかしながら、下北半島は、海岸線まで山が迫っている地形が多く。海沿いの集落沿いの陸運が十分に発達していなかった。また、青森営林局のヒバ材の集散拠点である青森貯木場までの距離が長く陸上輸送は困難だった。このため、青森ヒバ材は森林鉄道で海岸

線の貯木場まで運ばれ、そこからは船舶で運ばれた。

川内営林署側は内海である陸奥湾に面していることから、比較的時化の少ない海を短距離で青森貯木場まで輸送できた。しかし、外海に面した大畑営林署側では、外海を下北半島を一周するように陸奥湾まで航行し、青森貯木場を目指す航路を選択するしかなかった。このため、時には波浪による危険に直面し、時には輸送そのものがストップするというリスクが大きかった。

当初から、こうした状況が予想され、薬研地区の豊富な青森ヒバ資源を安全に安定的に青森貯木場まで輸送することが青森営林局における最大の課題とされた。こんな中で、大畑森林鉄道と川内森林鉄道とを下北半島中央部で接続し、薬研地区の青森ヒバを直接川内に輸送するという計画が検討されていた。以前から、この計画の存在は知られていたが、具体的なルートや、計画はどの段階で断念されたのかなどは詳しく把握されていなかった。

今般、森林鉄道のデータを整理する作業の中で、大畑営林署の林道台帳の付属図面の中から、「下北半島森林鉄道大畑川内間重兵衛（じゅうべい）越概測平面図・大正十年七月測定」と記された 1 寸方眼用紙の実測図面を発見することができた。

これによれば、現在の大畑側の重兵衛（じゅうべい）林道 1104 林班から南下し、川内側の下重兵衛沢 764 林班に至り県道川内佐井線に繋がるルートであり、分水嶺を 240 間（436m）の随道で抜くという計画だったことが分る。

結果としては着工もされずに終わったが実地踏査が行われ、実測図面まで作成されていたことから見れば構想というより実行直前の段階に入る所まで進んでいたと考えられる。

ただし、図面でも明らかなように、川内側の地形が厳しく軌道敷を確保するのが困難であったように考えられ、ヒバ材を田名部への輸送に変更したこともあり、これが実現しなかった要因ではないだろうか。

出典：（財）日本森林林業振興会秋田支部・青森支部編「近代化遺産 国有林森林鉄道全データ」（秋田魁新報社）



川内森林鉄道

大畑森林鉄道

