

令和5年10月3日

横須賀市長 上地克明 殿

緊急要請書

原子力空母母港化の是非を問う住民投票を成功させる会

共同代表	呉 東	正 彦
同	新 倉	裕 史
同	小 林	麻 利 子
同	今 野	宏
同	三 影	憲 一

原子力空母レーガンは、9月18日出港予定から、7回にわたる出港予定の変更を経て9月29日 米海軍横須賀基地を出港しました。

原子力空母の入出港は、日米間の合意によって、24時間前までに、日本政府に通報することとなっています。

一方で原子力空母は、出港数時間前に起動することとなっています。（資料1のエードメモワールにもそう書かれ、資料2の原子力空母GWの航海日誌でも裏付けられます。）

従って、この間の前日の24時間前の出港通告後の、7回にわたる当日の出港予定の変更は、予定された出港のために数時間前に原子炉を起動させたが、不具合が見つかって、出港が延期となったという原因を、強く示唆しています。

またこの間、米国政府の契約情報ホームページ（SAM GOV）によると、6月15日に、原子力空母レーガンの4基のHPAC→high pressure air compressor（高圧空気圧縮機）の検査契約が（資料3）、8月30日にそのうち#1の高圧空気圧縮機の故障した部品を交換する契約が（資料4）公告募集されています。

また、かつて2012年、2013年と、原子力空母GワシントンのHPACの修理作業が米海軍横須賀基地で行われています。（資料5）

この時に高圧空気圧縮機の修理を受注したドレッサー・ランド社のホームページによれば、高圧空気圧縮機は、非常用ディーゼルエンジンの始動、海水の制御などの死活的業務に圧縮空気を供給しているとのことです。（資料6）

この高圧空気圧縮機の故障と交換と不具合が延期に関係している可能性があります。

そして原発でも、制御用空気圧縮機というものがあり、原子炉内の制御弁等を、圧縮空気を送って、中央制御室から遠隔で操作しています。（資料7）

米海軍原子炉と同じ原理の加圧式軽水炉メーカー三菱重工の元技師であった藤原節男氏は、このHPACは原子炉のCRDM（制御棒駆動機構）の駆動用空気であると推測しています。（資料8）

上記の事実を総合すると、上記の7回にわたる出港予定の変更は、原子力空母レーガンの原子炉、推進機関に、修理し、出港直前に起動させたがそれでも解消できない故障、不具合が何回もあった可能性を否定することができません。それによる原子炉内での放射能漏れも懸念されます。そしてそれが完全に解消され、そのことが公表されない段階での出港は、原子炉事故に繋がりがねず、市民の不安も解消されず、大変憂慮すべきものです。

ところが米海軍は、これまでに、上記7回にわたる出港延期の原因を明らかにしていないし、星条旗新聞の原因照会に対しても、コメントを拒否したとのことです。

横須賀市長はこれまでに、米海軍や国に対して、上記7回にわたる前代未聞の出港延期の原因を尋ねたのでしょうか。市民の安全と安心を守るべき立場の市長としてこの異常事態の原因を確認する責任があることは明らかです。

また日米間の合意でも、米海軍横須賀基地と横須賀市との合意でも、事故があった場合には速やかに通告するとされているのに今回全くトラブルの原因についての通告がないことは、原子炉事故の発生段階での不具合については、日本側に全く情報提供がされず手遅れとなるおそれを、強く示唆していると評価せざるをえません。

上地横須賀市長は、10月9日から10日間の日程で訪米し、ノーフォーク海軍基地で原子力空母Gワシントンを観察し、原子力推進部門の関係者とも意見交換をするとのことです。

そこで市民の安全と安心を確保する観点から、今回の原子炉の故障が原因ではないかと推察される今回の原子力空母Rレーガンの7回にわたる出港中止の具体的原因と、具体的安全対策を、直接原子力推進部門の関係者に尋ねて市民に公表することを強く求めます。