

富岡町を訪ねて

2014年8月31日 長谷川泰司

1. はじめに

6月に粕谷さんから、「富岡駅と夜ノ森の桜をこの目で確かめてきたい」という話があった。同じ想いの私と中沢さんが同行して、福島県富岡町を中心に、福島第一原発による汚染地区の一部を訪ねてきた。富岡町には、川井さんが5月に訪れており、このHPにも報告を載せているので繰り返になってしまう懸念があるが、やはりあの無人地区の不気味さを伝えたい訳には行かないと思い、私も報告文を作成することにした。

2. 富岡町へ

当日は、朝7時40分に東京駅八重洲口で待ち合わせ、粕谷さんの運転で常磐道を北上、いわきから先は国道6号線を使って富岡町を目指した。川井さんから借りたガイガー・カウンタは、田野PAから使い出した。

田野PAには9時過ぎに着。そこで休憩したが、その時の線量は $0.19 \mu\text{Sv/h}$ であった。次の休憩地、四倉PAには11時過ぎに着いたが、そこでは $0.24 \mu\text{Sv/h}$ 。

その先のいわき四倉ICで6号線に降り、最初の目的地である浜風商店街に向かう。浜風商店街は津波で壊滅的な被害を受けた久之浜町の小学校（久之浜小学校）の校庭に作られている仮設の商店街だ。展示されている写真などを見せていただき、お土産に日本酒を買う。空間線量は $0.15 \mu\text{Sv/h}$ 、草むらでは $0.33 \mu\text{Sv/h}$ であった。



広野町を過ぎ檜葉町に入る。次の目的地はJヴィレッジ。途中で原発作業員が作業の後に買い物をしていくと報道されたファミリーマートがある。そこに立ち寄り、作業員らしき人に混じって少し買い物をする。

その少し先に、Jヴィレッジに曲がる交差点がある。そこを右折すると、道路わきの広場にたくさんのバスと福島第一で働く作業員の姿があった。が、ここでは停車することが出来ず追い返された。空間線量は $0.23 \mu\text{Sv/h}$ 。

さらに北上し、しばらく行くと「道の駅ならは」がある。トイレを利用しようとしたが、休館中で使用できず、そのそばにある食堂の駐車場に車をおいて少し休憩する。ここでの空間線量も、Jヴィレッジと同じ $0.23 \mu\text{Sv/h}$ であった。13時、富岡町に入る。車内の線量は $0.35 \mu\text{Sv/h}$ である。福島第二原発にはもちろん近づけない。その付近での車内の線量は、少し上がって $0.38 \mu\text{Sv/h}$ であ

った。

次第に、今日の目的地である富岡駅に近づく。仏浜では車内線量が $0.46 \mu\text{Sv/h}$



富岡駅

h に上昇、富岡駅前では $0.48 \mu\text{Sv/h}$ になっていた。ここ富岡駅前には本当に不気味だ。4年前は、昼は買い物客や仕事に行く人が、夜になれば居酒屋や食堂で人々が談笑していたのであろうに、今は人っ子一人いない。本来、人が生活する場所なのに、家財道具をそのままにしてすべての人がこつ然と消えてし

まった場所だ。車は津波が襲った時のままに転倒して放置されている。

浜に出てみる。何人かの作業者が、汚染した表土を削り、黒いビニール袋に詰めている。



汚染土の集積

る。黒い塊が



放置されたままの自動車

延々と浜を埋めている。海は、汚染されているようには全く見えず、静かに海岸を洗っている。しかし、長期にわたってここに人が戻ることはないのだろう。永久に人が住まなくなるのかもしれない。空間線量は $0.51 \mu\text{Sv/h}$ 、草むらの中は $1.01 \mu\text{Sv/h}$ 、

じわじわと高くなる。

3. 帰還困難区域

さらに北上する。富岡町の今村病院前につく。事故当時、避難を待つ間に3名の方がなくなった。その時の状況は、

<http://fukushima20110311.blog.fc2.com/blog-entry-78.html>

に詳しい。今村病院の前の線量（車内）は、 $0.80 \mu\text{Sv/h}$ 。



富岡町役場

その先にある富岡町役場につく。閉鎖中で誰もいない。車外に出て草むらの中にガイガー・カウンタをおく。 $2.20 \mu\text{Sv/h}$ を計測する。

14時15分に、富岡消防署北交差点につく。通行はここまでで、この先はゲートがあり侵入できない。車を止められ、ここに来た

理由を聞かれる。「夜ノ森の桜が心配で見に来た」と答える。夜ノ森の桜には迂回しないといけないと言われ、車を U ターンする。免許証の提示を求められ、粕谷さんが免許証を見せる。嫌な感じだ。車内での線量は、 $1.65 \mu\text{Sv/h}$ に上昇している。

何とか夜ノ森の桜まで行こうと、一旦 6 号線を引き返し、別ルートで北上する。しかし、三春街道跨線橋で通行止めになり、そこから引き返すことになった。この地点で、車内線量 $1.33 \mu\text{Sv/h}$ 、草むらでは $3.68 \mu\text{Sv/h}$ であった。

既に 15 時を回っており、来た道を引き返す。

途中何回か休憩を取りながら、東京駅には 19 時頃着、中沢さんと私はそこで下車、粕谷さんは愛車とともに自宅に向かった。

4. おわりに

実際に現地を訪問して、様々なことを感じた。まずは、富岡駅前の異様な光景。いろいろ聞いていたが、実際に見た印象は、まったく別のものだ。百聞は一見にしかず、は正しく真実だ。

また、今回初めて、ガイガー・カウンタを使って線量を測定しながら富岡町を訪れたが、数字に対する感じ方が違った。実際の処、今までは放射線量を単なる数字としてしか受け取っていなかったのだ。実際に測定することによって、数字の持つ重さをより強く感じた。



環境庁が発表している基準値、 $0.23 \mu\text{Sv/h}$ は、早々と J ヴィレッジで超え、進むにつれて線量が高くなる、という事実を、身を持って体験したことは大きかった。

走りながら見た住居には人が住んでいない。日本の中に、このような異常な場所が存在することを、常に思いこさなければならぬのだと痛感した。