

(第3種郵便物認可)



一栄谷の 異見私見

夏休みを兼ねて今年3月に全線開通となった常磐道を北上して仙台に抜ける道にも、仙台から東北道を上りて東京へ戻る途中に那須下り、福島県を栃木県の県境近くに住む農業者や除染作業にあたる人たちにお会いしてきた。

常磐道の全線開通にもなつてバス業界が「事故時の乗客への対応は勿論、何度も行き来する運転手への影響も無視できない」として高速バスに原発近くを走行させるのをためらった経過がある。常磐道は車の数は少なく閑散としており、これと反比例してスピードを上げて走る車が多く、放射能汚染から一刻も早く逃れようとしているかの如くである。

福島県に入って広野ICから南相馬ICの間の約60数kmの間には放射線量を測定するたぬのモニタリングポストが置かれており、車で走りながらその放射線量を確認することが出来る。はじめは0.2マイクロベルト/時であったものが、ならばP.A付近では0.7マイクロベルトになり、北上するほどに放射線量は上

がる。第二原発のある大熊町と双葉町の間では4.8マイクロベルトとピークに達するが、調べてみるとここから原発までは約6kmの距離となり、避難指示区域に入る。さらに北上すると放射線量は急速に低下し南相馬ICでは0.2マイクロベルトに戻つた。

この放射線量の変化と周りの光景の変化とが大いに相関している。

原発事故被災地の 光景断片

ならばP.Aあたりまでは高速道が山を切り崩して走らせているところも多く、周りの光景はあまり見えない。ならばP.Aを過ぎたあたりからほまわりの光景を下に眺めることが出来るようになる。農地は耕作されているところが多いものの、トラモロコシ等が寂しげに並び、所どころが緑のシートで覆われている。そして除染した土壌や除染に使われた資材等が牧草のように黒いつまらくる

まれて並んでいる。北上するほどに緑のシートが覆う面積の割合が高くなることも、黒いつまらの数が増えいく。そして放射線量が最も高いエリアに入ると、耕作されている農地は消え去って、雑草に覆われむしやした殺風景な耕作放棄地が広がる。田園はまさに荒れ果てた状態であり、当たり前田園風景がいかにも農業の営みと人手によって維持されてきたかが、しみじみ々々感させられた。

たくさんある話から二つ。3.11以後、スズメがいなくなつてしまった。放射能の影響という以上、お米を作らなくなつてしまったことが大きいのであろう。もう一つが除染バブルである。リスクを承知で高い日給を求めて全国から人が集まり、また補償金も含めて現金が飛び交い、地域の荒廃だけでなく人心の荒廃を招いている面を否定できないという。

大地震・大津波による自然災害に人災である原発事故のダブルパンチに見舞われた福島を中心にした打撃の大きさは計り知れない。

絶対に起こしてはならない原発事故を現実「想定外」で許されるものではない。その責任は果てしなく重い。が、政府・業界は川内原発の再稼働に踏み切つた。現場が見えないアベ政治には撤退願うしかない。

(農的社生サイエンス研究所代表)