

構内外車両スクリーニングの 合理化等について

平成27年2月23日
東京電力株式会社

1. 構外車両スクリーニング合理化の経緯

福島第一原子力発電所（以下「1F」という。）構外車両スクリーニングは、1F入退域管理棟運用開始に併せ、平成25年6月30日から開始し、約29万台のスクリーニングを実施しており、現在までスクリーニング基準（13,000cpm）を超えた車両は発生していない。また、約900台/日を超える車両のスクリーニングを実施しており、スクリーニング場の待ち時間が最大で約40分発生している。このため、作業者の待ち時間削減を目的に構外車両のスクリーニング方法を全数測定からサンプル測定に合理化する。

合理化開始予定 平成27年3月～

車両の台数（台/日）

大型車		普通車	合計
当社バス	協力企業バス, 工事車両	乗用車・ワゴン車	
約130台	約180台	約590台	約900台

帰りの時間が集中するため、車両スクリーニング待ち時間に最大約40分要している。

構外車両スクリーニング：1F構内に入構しない車両のスクリーニング

構内車両スクリーニング：作業などで1Fに入構し、退構する車両のスクリーニング

2. 構外車両スクリーニング合理化前後の比較

合理化前	合理化後
<ol style="list-style-type: none">1. 測定者：運転手2. 台数：全数測定（約900台／日）3. 場所：構外車両スクリーニング場4. 待ち時間：最大で約40分	<ol style="list-style-type: none">1. 測定者：当社の測定員2. 台数：サンプル測定（約50台／日） （車種毎に無作為に測定）3. 場所：構外駐車場4. 待ち時間：なし5. 初めての車両は運転手が初回来所時にスクリーニングを行う。

当社はサンプル測定を行い、基準値より低いことを継続的に確認する。
なお、サンプル測定でスクリーニングレベルを超えた場合は、全数測定に戻すとともに、原因を調査し、必要な対策の後、サンプル測定を再開する。

3. 構内車両スクリーニング待ち時間の改善について（1）

1 Fの構内車両スクリーニングについては、1 F入退域管理棟運用開始当初（平成25年6月30日）の250台／日から、工事量の増加とともに車両台数が増加し、生コン車などの大型車両の多い日には600台／日を超える台数が入構している。

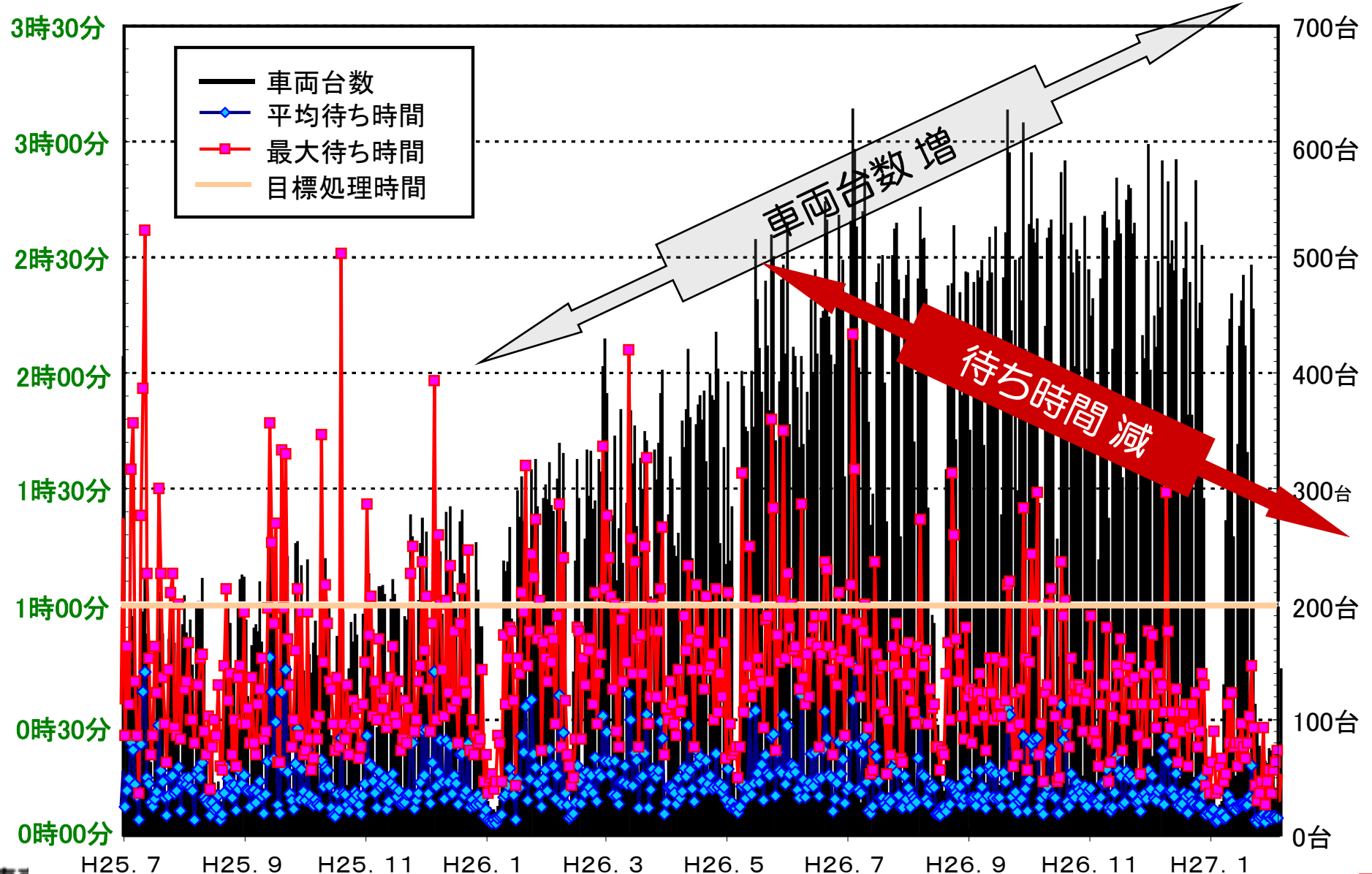
このため、スクリーニングの待ち時間が1時間～2時間を要する日があり、待ち時間を短縮するために、以下の対策を実施した。

1. スクリーニング要員の増員
2. 車両運行時間に合わせたスクリーニング要員の配置変更
3. 車両誘導方法の見直し
4. 車両情報発信、事前調整
 - ・ 車両渋滞情報の発信、注意喚起（1回／週）
 - ・ 車両調整会議の実施（1回／週）（生コン車、ダンプ車台数、運行時間帯の事前調整）



構内車両スクリーニング場

3. 構内車両スクリーニング待ち時間の改善について（2）



【参考1】 サンプル測定方法

① サンプル台数

車両のサンプル数は1ヶ月で全体の900台になる台数について車種毎の比率に応じて日々測定する。

$$\underline{900\text{台}/20\text{日（土日祝祭日を除く日数）} \div 50\text{台}/\text{日}}$$

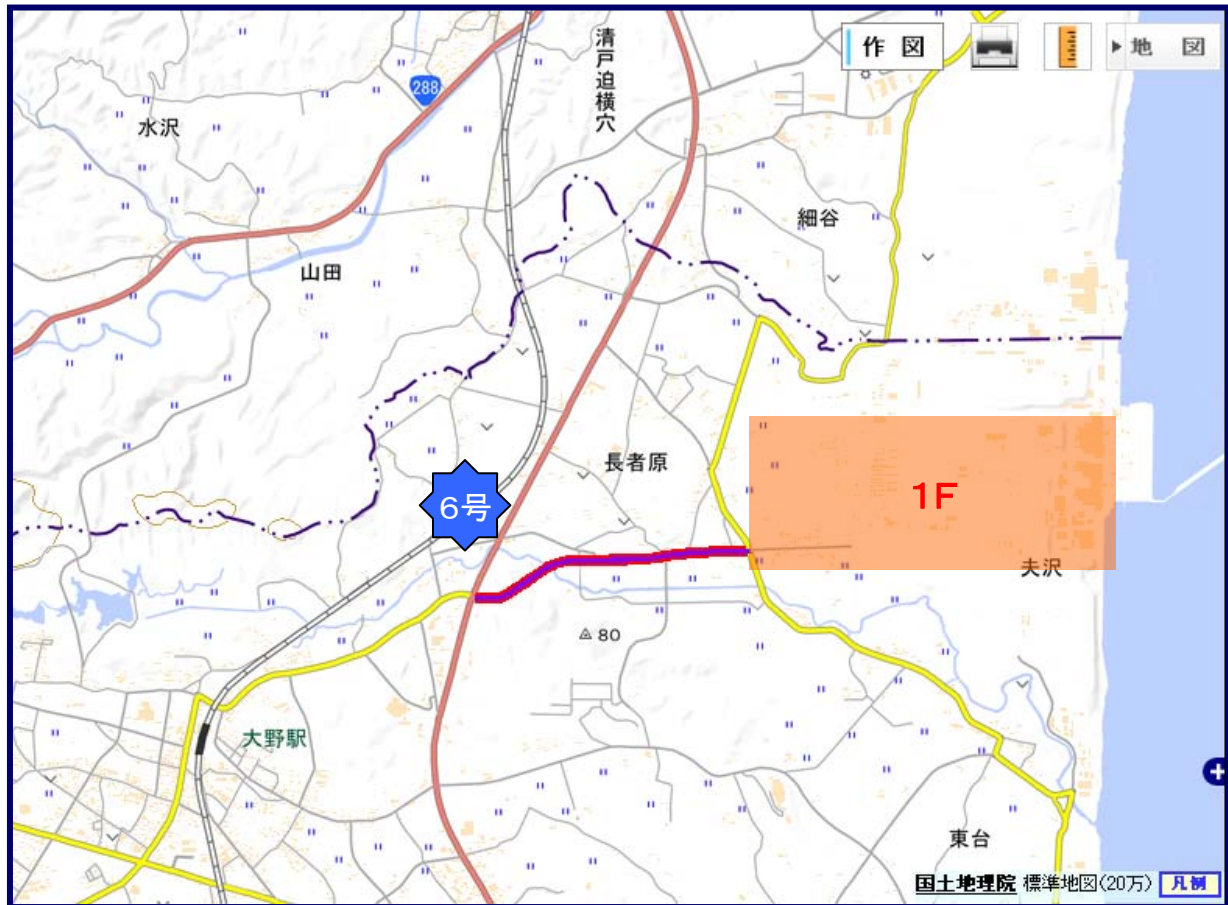
大型車		普通車	合計
当社バス	協力企業バス, 工事車両	乗用車・ワゴン車	
約130台 (7台)	約180台 (10台)	約590台 (33台)	約900台 (50台)

() 内サンプル数

② 測定

サンプル車両の選定は1F構外駐車場に駐車している車両から車種別に無作為で行い、当社測定員が測定する。

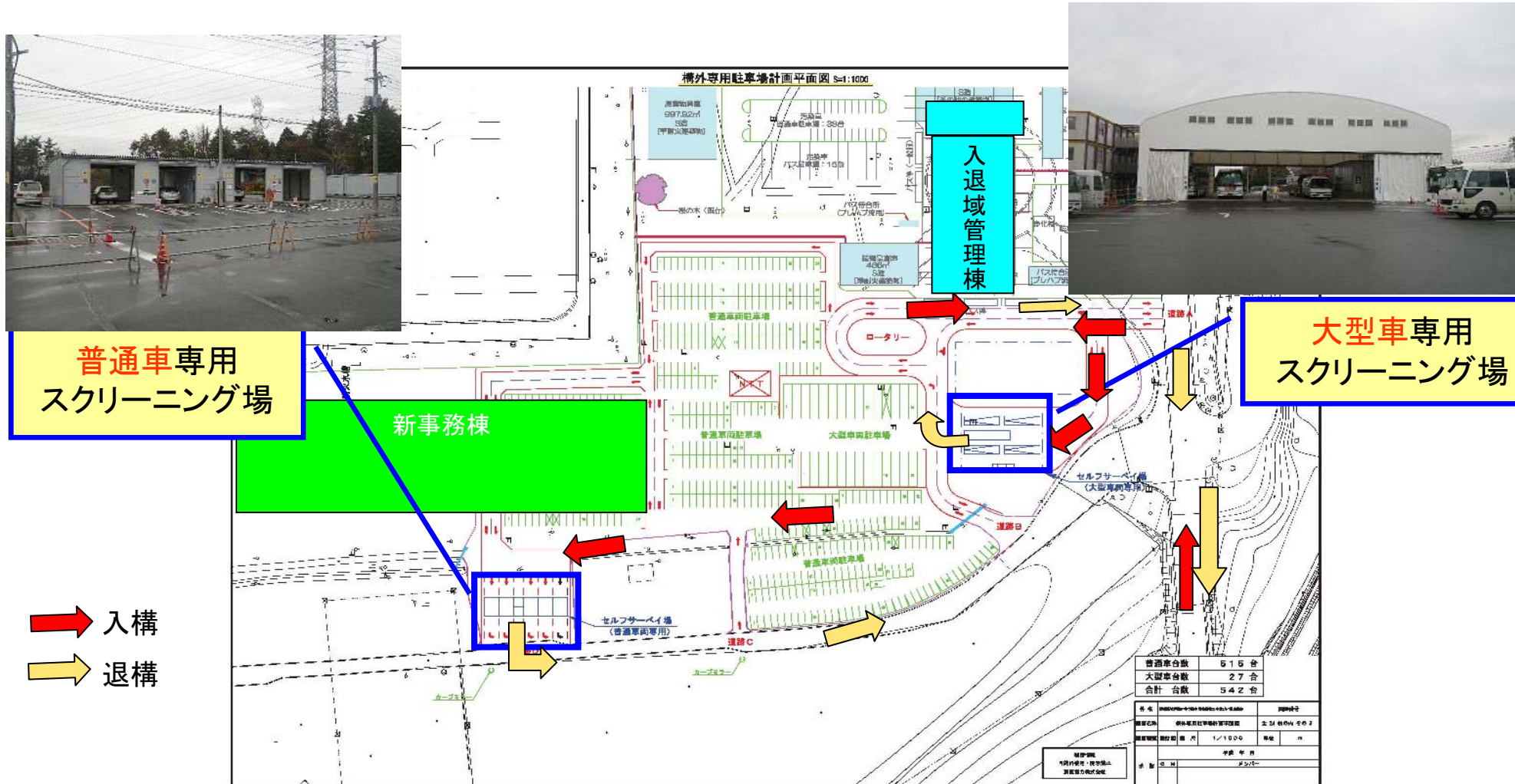
【参考2】 1F構外車両の移動ルート



1Fに出入りする車両の帰還困難区域内を通行するルートは限定されており、国道6号線及び図に示すルートのみであり、帰還困難区域内では全ての車両が同一ルートを通行している。

なお、作業やパトロール等で本来の移動ルート以外を走行した車両については、1F構外駐車場に戻る前にスクリーニングすることとしている。

【参考3】 1F構外車両スクリーニング場（現状）



※ 1F正門周辺エリアの駐車場、ロータリー、通行エリア等は事故後に舗装等の整備しており、汚染が付着する可能性はほぼない。