



2025年5月19日
日本原子力発電株式会社

敦賀発電所1号機 廃止措置計画の工程変更に伴う変更届の提出について

当社は、敦賀発電所1号機の廃止措置について、2017年4月19日に原子力規制委員会から廃止措置計画の認可を受けた以降、各種設備の解体撤去等を進めてまいりました。

当社は、敦賀発電所1号機の廃止措置完了時期を2040年度から2047年度に変更（7年延期）し、本日、福井県及び敦賀市に報告するとともに、廃止措置計画の変更届を原子力規制委員会に提出しました。

今般の変更は、2026年度から原子炉本体等の解体を予定していましたが、解体廃棄物の保管予定エリアにある大型機器の解体に時間を要することから、原子炉本体等の解体着手を延期することとしたものです。

当社は、引き続き、安全確保を最優先に、敦賀発電所1号機の廃止措置に取り組むとともに、廃止措置の状況につきましては、丁寧な情報発信に努めてまいります。

添付資料：敦賀発電所1号機 廃止措置計画（工程）の変更について

以 上

※下線部を年度表記に修正しました。（2025年5月20日）

敦賀発電所 1 号機 廃止措置計画（工程）の変更について

2025年 5 月19日
日本原子力発電株式会社

1. 廃止措置工程の変更について

1

- 現在、原子炉本体等解体に干渉する施設の解体を行っているところであり、2026年度から原子炉本体等の解体を予定していたが、解体廃棄物を保管する予定のエリアにある大型機器の解体に今後7年程度を要することから、解体着手を2033年度に延期。
- これに伴い、廃止措置の完了時期を2040年度から2047年度に7年延期。

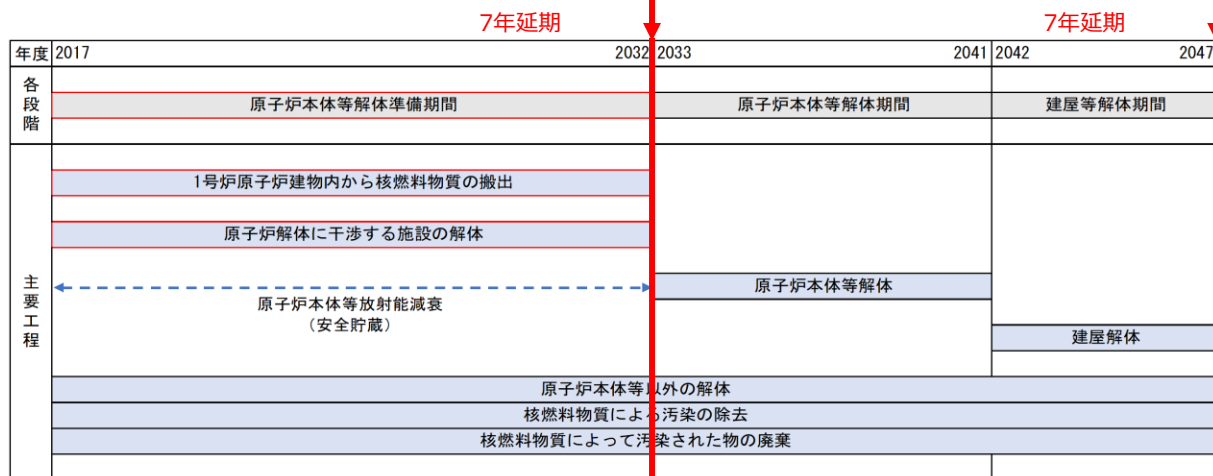
変更前



【備考】

現在は、解体で発生する廃棄物を効率的に移送するルート確保のため、原子炉建屋、タービン建屋内の設備や軽油貯蔵タンク等の解体、撤去工事を実施中。

変更後



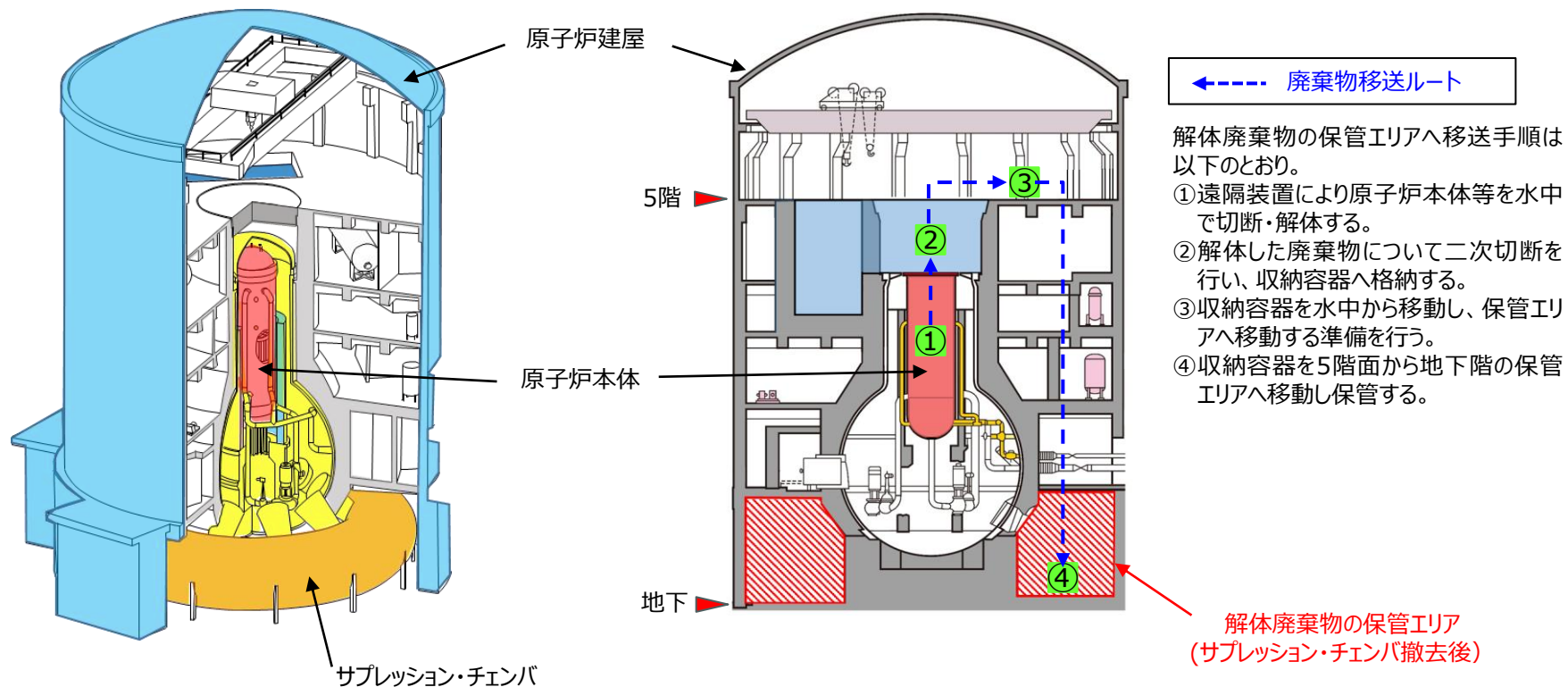
2. 原子炉本体等の解体廃棄物保管エリアについて

2

廃止措置計画において、原子炉本体等の解体で発生する放射性物質の濃度が比較的高い解体廃棄物（L1廃棄物）については、原子炉建屋地下に設置されている大型機器（以下、「サプレッション・チェンバ※」という。）の解体・撤去を終えたエリアを活用して保管することとしている。

※サプレッション・チェンバは、原子炉運転中に事故が発生した際に、原子炉で発生した蒸気を凝縮して原子炉圧力の上昇を抑えるための設備であったことから、円環状（直径：約34m、断面直径：約8m、円環外周：約100m）の容器の中に防錆剤を含んだ水が約1,500トン貯めている状態である。

＜原子炉本体等解体時の移送ルート（検討例）＞



3. サプレッション・チェンバの解体に係る検討について

<経緯>

- サプレッション・チェンバの解体に向け、廃止措置計画申請当時からメーカーと検討を進め、解体の見通しを得ていたが、当該メーカーが事情により受注体制の構築が困難となった。
- その後、新たなメーカーを選定し、検討を進めた結果、解体に必要な装置の設計・製作や水処理、解体等に7年程度を要することを確認した。

<サプレッション・チェンバの解体に係る検討>

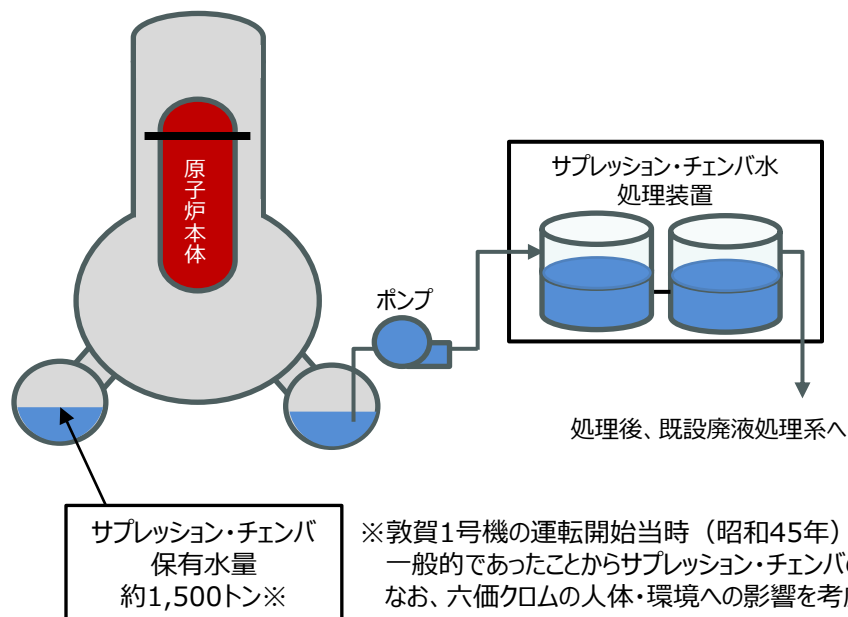
- これまで廃止措置工程に影響が出ないよう、サプレッション・チェンバの解体が、原子炉本体等の解体と並行して行えないか、サプレッション・チェンバを解体したエリア以外に解体廃棄物を保管できないか検討してきた。

(検討の概要)

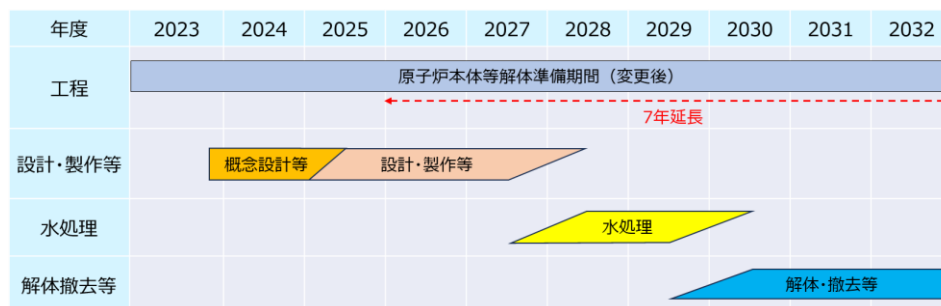
- 原子炉建屋5階作業エリアでの輻輳回避
- 解体廃棄物（高線量、重量物）の安全な移送ルート、
- 解体廃棄物の保管に必要なスペースと安全に保管できるしゃへい能力 等
- その結果、原子炉本体等の解体開始までに、解体廃棄物の保管場所が必要であること、また他のエリアでは、解体廃棄物の保管に必要な移送ルートやスペース、放射線のしゃへい能力の十分な確保が難しいことから、安全を最優先に考え、当初の計画通りサプレッション・チェンバの解体完了後に原子炉本体等の解体に着手することとした。

- サプレッション・チェンバの解体に当たっては、解体前に防錆剤を含んだ水を抜き出す必要がある。防錆剤を含んだ水には、有機防錆剤と無機防錆剤が混合しており、人体・環境に有害な六価クロムが含まれているという特有の課題があり、これら大量の水を安全・確実に無害化して処理する方法を新たなメーカーと検討してきた。
- 概念設計段階での試験を通じて、安全に無害化処理が行えることを確認しており、今後は実機装置の設計や製作を行う。水処理後は、サプレッション・チェンバを機械切断等により解体する予定である。

＜サプレッション・チェンバ水処理装置（概念図）＞



＜サプレッション・チェンバ水処理及び解体工事工程（検討例）＞



※敦賀1号機の運転開始当時（昭和45年）の防錆処理技術として、六価クロムを含有する無機防錆剤が一般的であったことからサプレッション・チェンバの防錆管理に採用した。
 なお、六価クロムの人体・環境への影響を考慮し、現在は一般的に防錆管理において使用されていない。