

伊方原発訴訟を支援する会(連絡先:〒530 大阪市北区西天満4-9-5 第1神明ビル
藤田法律事務所内 Tel 06-363-2112, 口座大阪 48780)

2号炉公判期日流動的 原告団代表裁判所と話し合い

2号炉行政訴訟原告団に対し、松山地裁から、裁判手続に関して話し合いたいとの通知があり、8月7日、原告団の各地域代表が裁判所に向いた。裁判所では、担当事務官だけでなく、渡辺裁判長はじめ三名の担当裁判官も話し合いに参加した。席上、裁判所からの問題提起という形で、主として、以下の三点について話し合われた。

(1) 原告団への連絡方法について

原告団としては、特定の代理人や代表を置かず、原告ひとりひとりが提訴しているのがあるから、裁判所からの通知は、35名の原告全員に送ってほしいと要求してきていた。そして、裁判所からの通知連絡法として、ふつつ行われてきている特別送達という方法では、一人一回あたり700円もの郵送料が必要となるので、それは、連絡係(矢野浜吉さん)に限り、他の原告に対しては、お金のからないハガキなどの方法をとってほしいと要望してきた。

この要望に対し、担当裁判官らは、そうした方法で良いのかどうか疑問があったので、最高裁に問合せたが、そうした前例は無いとのことで、実施は不可能であるとのべた。そして、もし全員に特別送達する方法をとらな

い時には、松山市在住の誰かに受取りを委任するか、あるいは、書留送達方式にしてほしい。ただ、書留では、郵便局の受取りで通知受領と見なされることになる、と。

これに対し原告代表らは、原告の誰かが裁判所に向いて、全員への通知を受取るというやり方もあり得ると指摘したが、裁判所としては、その方法も受入れられないと応答。結局、原告代表らから全原告に裁判所の意向を伝え、原告団の意見をとりまとめて裁判所に回答することになった。

(2) 公判期日について

第1回公判を9月11日ときめたことについて、裁判所から、つぎのような釈明があった。期日指定は裁判所の職権に属することなので、一方的に裁判所で決定した。ただ、ふつつの裁判のように弁護士が代理人になっている時には、弁護士の都合を聞いてきめるのが慣習となっている。したがって、もし原告団の都合で変更したい意思があるのなら、期日を変えてもよい、と。なお、被告国側からの、訴状に対する答弁書は、まだ提出されていないとのことであった。

(3) 公判に欠席した原告の取扱いについて

裁判所から、35名の原告のうちで公判を欠席した人については、改めて口頭弁論を開かねばならず、裁判の進行に重大な障害となることを指摘した。そして、その対策としては、欠席の都度、原告以外の誰かに「送定当事者」を委任する制度があるので、なるべくそれを活用してほしいとの要望があった。

以上の各点についての裁判所の要請に対し、原告団としては、8月20日までに、その態度を裁判所に回答することにして話し合いは終わったが、出席した原告代表らによると、裁判所としても、あまり例のない訴訟であるだけに、戸惑いを示し、もて余し気味であるこ

とがうかがえたとのことである。席上、裁判官から、「ずっと弁護士さんに頼まないつもりですか」との問いがあり、原告代表らが、「裁判所としては弁護士さんをつけてほしいのですか」と問い返すと、あわてて発言が取り消されるという一幕もあったとか。

原告団での検討結果によっては、第1回公判期日も延期される可能性もあるが、傍聴などの支援活動については、9月11日を目標に取り組んでいただくようお願いします。なお、期日変更の有無は、このニュース発送時に「号外」でもお知らせする予定です。

通産省と科学技術庁の暴挙 美浜1号炉の運転再開許可

1974年7月、蒸気発生器細管からの再度の放射能漏れによって運転停止に追い込まれ、さらに、運転中に燃料棒が折れて原子炉内をその破片がとび廻るといふ重大な事故を、三年半以上も、ひた隠しにしていたことが1976年12月に明るみに出た美浜1号炉に対し、さる7月18日、通産省資源エネルギー庁と科学技術庁は、運転再開を認めるつぎのような発表を行った。

「昭和48年に発生した関西電力(株)美浜発電所第1号機(加圧水型、定格出力34万KW、運転開始昭和45年11月)の燃料体の損傷に関し、科学技術庁及び通商産業省は、昨年3月3日事故原因の詳細な究明及びこれに伴う事後措置が完了するまでの間、美浜発電所第1号機の運転再開を延期することを指示した。

このうち原因究明については立入調査、日

本原子力研究所における損傷燃料片の試験等を行い、昨年8月9日その結果を明らかにしたところである。

一方、燃料体の損傷に伴って生じた折損燃料棒片については、関西電力(株)に対し昨年6月以来、設備総点検を実施させ、その回収及び確認を行わせるとともに、運転再開に当たっての安全性の評価等を行わせてきた。

これらの結果について、原子力委員会、同原子炉安全専門審査会等の意見を踏まえ、慎重に検討してきた結果は別紙のとおりである。これにより、同1号機の燃料体損傷に係る事後措置は完了したものと判断し、本日、原子力委員会に報告するとともに、本日付けをもって同社に対し、同1号機の運転再開の延期を解除する旨指示した。

運転再開に当たっては慎重を期するため、各設備の機能の確認、一次冷却材中の放射能レ

ベルの監視を行わせることとした。

今後の運転に当っては、先ず、蒸気発生器の細管に付着している残余のリン酸塩を洗浄させることを目的とした試験的な運転（サイクリング運転）を行わせることとしている。したがって、これは、本格的な運転ではなく、予備的な運転である。

本格的な運転については、上記のサイクリング運転の結果を同社から報告させ、細管の健全性を評価したうえで総合的に判断することとしている。」

疑問だらけの「原因究明」

今回の発表では、燃料棒折損事故の原因究明と対策は、昨年8月に解決済みであるかのように扱われている。しかし、その基になった原研や関西電力の報告書には、ごまかしや未解明の点が多く残されている。

行政や企業は、折損の原因として、炉心の燃料部分をとりかこんでいる金属性の板（バツフル板）の間のすき間から流れ込んだジェット水流が、燃料棒に振動を与えて折損を起こしたとしている。しかし、すき間の測定データによると、折損を起こしたところだけが特にすき間が大きかったという証拠は無いのに、国の発表はこのことを隠している。

また、この事故が田原総一郎氏によってはじめて暴露されたとき、燃料棒の熔融事故と伝えられたことを否定しようとして、行政と企業は、ジェット水流による機械的作用が原因で、燃料棒の温度は高くなっていなかったと発表している。しかし、原研の報告書には、折損部に残っている酸化ウラン燃料体の真中に、熔融したらしい物質が存在していたり、燃料体がふくれ上っていたり、さらに、燃料被覆管の表面が変色したり、白色の酸化物が

附着していたりするなど、事故の過程で、燃料棒の温度が明らかに上昇していることを示す証拠がいくつも発見されている。行政と企業の発表は、これらの事実とその解明を明らかにしないで、素知らぬ顔をしている。

さらに、事故対策として、ウェスチングハウス社は、バツフル板のすき間を、その表面を水中ハンマーでたたいてせばめるという一時しのぎの方法を採用したが、そのことが、ジェット水流を弱めるかどうかについても、はっきりした証拠は無い。

燃料体の細片は未回収のまま

上記の発表では、原子炉内にとび散り、原子炉水とともに、原子炉外にまで運び去られた燃料体の破片について、あたかも、すべて回収されたかのようにのべている。しかし実際には、とび散った酸化ウラン燃料体621グラムのうち回収されたのは314グラムで、残りの307グラムは未だに行方不明のままである。行政と企業は、この未回収部分は、点検不能な廃樹脂貯蔵タンク内底部に存在していると推定しているだけである。今回の発表では、未回収燃料体による「外部に対する放射能の影響はないものと判断される」としている。しかし、回収された燃料体も微粉状になって発電所内のあちこちの装置に運ばれていたことを考えると、漏出した原子炉水とともに環境に流出した可能性も充分あり得る。燃料体中には、死の灰とともにプルトニウムも含まれており、行方不明の燃料体中にも、グラム程度のプルトニウムがあったと推定される。昨年、金沢大学の阪上教授は、美浜の排水口附近の丹生湾の海底土から、東海村のそれにくらべて、4倍も高い濃度のプルトニウムを検出しているが、その原因や、燃料棒

事故との関係も究明されないままである。

ポンコツ蒸気発生器もそのまま

美浜1号の運転禁止が、破廉恥な燃料棒の“事故隠し”にあったことは確かであるが、上記の発表でも明らかなように、科学技術庁などは、ポンコツ蒸気発生器をかかえた運転を気にしている。全部で8700本ある細管のうち、すでに2200本(25%)が栓どめされているのである。行政と企業は、蒸気発生器の能力は30%ほど余裕をみてあると強がりを行っているが内心ビクビクのものであろう。また、彼らが原因と考えているリン酸塩についても、密集した細管と複雑な構造をもった蒸気発生器の内部を、完全に洗浄できるという保証もない。すでにアメリカでは、同じように損傷した蒸気発生器を、まるごと取り換える原発もでてきているが、わが国では、依然として際どいハラハラ運転を続ける方針を変えていない。

強まる運転再開反対

燃料棒の折損片を美浜から東海村の原研にまで輸送する際、京都大学原子炉実験所の輸送容器が使われた。このことに責任を感じている同実験所では、昨年から委員会を設けて折損事故原因を独自に検討してきた。原研や関電の資料を基にした調査が進むにつれ、不明な点が続出し、その解明のための資料に関電に求めても得られなくなってきていたという。そして、京大での検討がすむまでは、運転再開しないと、行政や企業の非公式な約束をふみにじって、上記の発表が出されたという。わが国の原子力行政の恥部を覆い隠し、長期にわたる稼働率ゼロを解消するという、面子にこだわる推進派の態度が、今回の運転再開許可を強行したのであろう。

破廉恥な行為を無謀さで上塗りする今回の決定に対し、反対の運動が高まっている。さる8月4日、大阪で開かれた原水爆禁止日本国民会議主催の国際会議参加の外国のお客も含めた約1000人が、美浜1号再開反対のデモに関西電力に向けて行った。デモの後に代表らは関西電力の部長クラス数名と会見し、抗議文を手渡して今回の決定の無謀さを追及した。技術担当の部長も出席し、しかも予め準備してきたはずにもかかわらず、上述の疑問点に、何一つ満足に答えられない有様であった。交渉に参加した福井県の代表は、「そのお粗末さにもものも云えないほどの衝撃を受けた」とのべていた。運転再開を許さない運動は一そう激化するであろう。(Q)

会計報告 ('78. 7/12~8/9)

収入

会費	67,000
ニュース購読料	25,600
カンパ	13,990
資料売上金	58,700
計	165,290

支出

ニュース代金	23,000
郵送料	8,610
為替手数料	820
理由書印刷費(完払)	100,000
証言調書縮尺コピー代	94,080
資料代	15,880
計	242,390

差引	-77,100
借入金合計	1,072,799

酷暑お見舞い申し上げます(事務局)