以上，輸送施設（船舶・車輌）や容器，輸送ルートの安全も確認されないままのズサンな安全審査を基に，許可された本件の設置許可は，放射性物質や放射線等の被害から我々原告や周辺住民を守るものとはなり得ないのは明らかである。

放置されたままの核燃料の海上（陸上共に）輸送の実態は，日一日と重大事故の頻度を高めている。本裁判所においては，一日も早くこのようなズサンな安全審査でなされた本件の設置許可処分を取り消すべきである。

（１頁から続く） そして，安全審査が，「審査にあたっては，本原子炉の通常運転時は勿論，地震，機器の故障，及びその他の異常時においても，一般公衆及び作業員に対しても放射線障害を与えず，かつ万一の事故を想定した場合にも，一般公衆の安全が確保されるべきである事を基本方針とした」と広言しているにもかかわらず，住民の近くをかすめて通る「動く貯蔵庫」の施設の安全性を，全く審査していないことは納得できないと強調した。

さらに斉間さんは，使用済燃料輸送船の通行海域の危険性を指摘した。宇和島海上保安部の報告では，同海域で過去５年間に４７隻が船舶衝突を起こしており，四国・九州間のフェリーも１日に１７往復しているほか，近隣各県からの多くの漁船も操業している。その上，同海域は，自衛隊や米軍の基地と訓練海域との間の通過コースとなっており，危険きわまりない「過密ラッシュ海域」であることを強調した。

このことに関連して，原告の大野さんが立って発言を求め，宇和海で操業する漁民のひとりとして，自らの体験を語った。その中で大野さんは，突然浮上してくる潜水艦に驚かされたことや，訓練中の軍用機の標的にされたことを生生しく語り，過密状態の船舶同士の衝突も含め，早いか遅いかに事故は起こるに違いないと証言し，法廷内は緊迫した空気に包まれた。

最後に斉間さんは，輸送用の船舶や車輌，それに輸送ルートの両方とも全く野放しにした安全審査は，住民を守るものでないと断じ，裁判所が設置許可を取り消すよう要望した。

さらに住民側は，安全審査に出席した委員についての国側の釈明書の不当さを追及した書面（次号に掲載予定）も提出した。

次回公判は，「ミカン出荷の農繁期に入るので」との住民側の要請を裁判長も受け入れ来年２月２８日に開くことをきめて閉廷。

会計報告（'85. 9/1～10/2）

収　入		
会　費		9,000
ニュース購読料		110,500
カンパ		2,000
「上告理由書」売上金		50,000
コピー代金		16,000
	計	187,500
支　出		
ニュース印刷代		25,000
郵送料		14,000
振替手数料		1,040
上告理由書増刷費残金		512,400
ゼロックス・リース料		14,300
	計	566,870
差　引		−379,370
借入金合計		232,983

伊方訴訟ニュース

第146号

1985年10月15日

伊方原発訴訟を支援する会　連絡先：〒530 大阪市北区西天満４-９-15 第一神明ビル 藤田法律事務所 ☎ 06-363-2112口座 大阪 3-48780

２号炉訴訟第２４回公判

潜水艦などとの衝突も予測されるのに

危険な使用済燃料輸送の無審査は不当

９月２７日，４ヶ月ぶりの公判。交通渋滞のため原告の一部の到着が遅れ，３０分遅れて開廷。仕事や病気のために欠席者が増え，原告席はいつもより空席が目立つ。長期の裁判を独力で斗い続ける住民の苦労を思う。

原告席の斉間さんが立ち，当日提出の準備書面（次頁に掲載）を約１時間にわたって陳述する。莫大な「死の灰」を内蔵している使用済燃料の輸送に対する住民の不安を反映した書面である。

伊方原発の二つの原子炉から，それぞれ，約１年ごとに取り出される使用済燃料は，これまでに，公判の６日前の積出しまで，９回にわたって，同原発の専用岩壁で輸送船に積み込まれ，瀬戸内海から宇和海を通って，東海村やイギリス，フランスに送られてきた。昨年８月２５日に，フランスの核燃料輸送船モン・ルイ号が，ベルギー沖のドーバー海峡でフェリーと衝突し沈没したが，この出来事は，核燃料よりはるかに危険な使用済燃料の輸送に対して，改めて，伊方原発周辺の住民や漁民に不安を呼び起こしている。

斉間さんは，使用済燃料を輸送する船舶や車輌は，まさに「動く貯蔵庫」であり，その危険性は原発内の「貯蔵プール」より，ずっと大きいことを指摘。（以下４頁左に続く）

３　号　炉

２次ヒアリングを強行

反対派住民や県総評などからの中止申入れを無視し，原子力安全委員会は１０月４日，伊方町九町体育館で，３号炉の「第２次公開ヒアリング」を強行した。

３年前の１次ヒアリングにくらべて，発言申込者は３分の１の１６名，傍聴者は４分の１の２６４名という低調ぶりで，マスコミは「白けたヒアリング」などと報道した。一方総評，社会党を中心とした組織反対勢力の側も，四国・中国ブロックの動員から後退し，約１０００名の四国内からの結集にとどまり，警備の警官とほぼ同数だったという。

住民組織の八西協も県総評などと「公開ヒアリング反対県民共斗会議」に加わり，午前７時からの集会と，バリケードで囲まれた会場前を往復するデモに，各地からの支援グループと参加。デモ終了後，八西協は「危険な伊方原発を告発する住民集会」を開催し，さまざまな住民の発言が相次いだ。詳細次号。

２号炉訴訟
原告準備書面

１９８５年９月２７日提出（その１）

一，はじめに

「死の灰」を大量に含んだ使用済み核燃料や放射性廃棄物，核燃料などが，環境中に放出された場合の被害の重大さについては，原告のみならず，被告国側もたびたび言及しているので，ここでは特に触れないが，昨年（昭和５９年）８月２５日，放射性物質をつんだフランスの貨物船モンルイ号がベルギー沖のドーバー海狭でフェリーと衝突し，沈没した事故は，全世界に大きなショックを与えた（甲第十四号証ノ一）。この事故は，「動く使用済み核燃料貯蔵所」と言われる核燃料，使用済み核燃料等（以下使用済み核燃料と呼ぶ）の輸送の恐ろしさ，危険を再確認させたが，こうした事故発生の不安は，我々原告が，提訴以来，指摘し続けているところである（原告訴状ページ二十七〜二十八）。

ところが，こうした危険な物質を大量に積載した車輌や船舶が，公道や公海上を運行することが，安全審査の対象外とされ，なんら安全性の確認がなされていないのは，理解に苦しむところである。安全審査が「審査にあたっては，本原子炉の通常運転時は勿論，地震，機器の故障及び，その他の異常時においても，一般公衆及び従事者に対しても，放射線障害を与えず，かつ万一の事故を想定した場合にも，一般公衆の安全が確保されるべきである事を基準方針とした」（四国電力株式会社伊方発電所の原子炉の設置変更二号炉増設に依る安全性について ── 原子炉安全専門審査委員会報告書の審査方針）のであれば，輸送上の安全性の審査を行なっていない事は，重大な手落ちで，もはや安全審査の意味を成してはいない。

二，使用済み核燃料等の専用輸送船（車輌）は，動く貯蔵庫である。

そもそも原子炉敷地内の使用済み核燃料等の貯蔵施設と，同核燃料等の輸送用の船舶（車輌）は，形や大きさこそ違え，同じ使用済み核燃料を貯蔵し，使用済み核燃料に含まれている「死の灰」や放射能を，絶対に外部に漏らしてはならない施設である，という性格においては何ら変わるものではない。機能的に大きな違いがあるのは，原子炉敷地内の使用済み核燃料等の貯蔵施設は，固定された貯蔵庫であり，使用済み核燃料等の専用輸送船（車輌）は，動く貯蔵庫であるという点である。

三，動く貯蔵庫は，民家の軒下をかすめて公道を走り，漁船やフェリーと肩を並べて航行する。

原子炉敷地内の貯蔵施設は，民家からも約一．五キロメートル離れ，かつ一般公衆が近寄ることが出来なくなっている。しかし，専用輸送船（車輌）は，公海上を漁船やフェリーと肩を並べて走り，民家の軒下をかすめながら公道を堂々と走るのである。敷地内の固定された貯蔵庫にまつわる事故は，ほとんど作業従事者の過失や故意によるものと推測されるのに比べ，動く貯蔵庫の事故は，輸送というその性格上から，作業従事者の過失などの外に，輸送船（車輌）の衝突や沈没，テロ，台風など数多くの理由によって生じる恐れがあり，事故発生の頻度は，固定された貯蔵庫に比べ，比較出来ないほど大きい。

四，本件安全審査では，使用済み核燃料の貯蔵施設や輸送ルートの安全性をどう審査したか。

安全審査の結果は「原子炉安全専門審査会の報告書」に記されている。それによると，「核燃料貯蔵施設は，燃料を安全に貯蔵する能力を有していると判断する。」（報告書Ⅳ－２－１０）と書き記している。報告書は，原子炉敷地内の貯蔵施設の安全性までは触れているが，敷地外の専用輸送船（車輌）の貯蔵施設や輸送ルートの安全性については，一言も触れていないのである。

五，原告の主張　①輸送の施設(船舶・車輌）も原子炉敷地内の施設も，共に使用済み核燃料を貯蔵するものである。

使用済み核燃料の危険性は，いついかなる場合においても消え得るべくものではない，という性質上から，輸送時においての輸送船（車輌）や輸送容器に対する安全性の開発や機能に対しては，原子炉機器や原子炉敷地内の貯蔵施設の安全対策と同等の対策が講じられているのである（甲第十四号証ノ二）。その意味で，原子炉敷地内の貯蔵庫や容器の安全性が審査されているにもかかわらず，同じ物質を貯蔵する輸送時の貯蔵庫（船舶・車輌）や容器が審査されていないのは不合理である。

六，原告の主張　②動く貯蔵庫の輸送ルートは，潜水艦や軍艦まで航行する事故多発の過密ラッシュ海狭である。

現在，伊方原発の使用済み核燃料等の搬出は，伊方原発から，瀬戸内海を西に横断し，三崎半島から豊後水道，宇和海を走り，太平洋上に出るコースがとられている。ところがこの海域は，宇和島海上保安部が公表したところによると，過去五年間に船舶同士の衝突事故が四十七隻にも上っているのをはじめ，①四国と九州を結ぶフェリー会社三社が一日十七往復の航路をもっている。②愛媛県から高知県，大分県，宮崎県，広島県，山口県などの漁民の漁場となっている。③伊方原発から海上約九十キロの広島県呉市に海上自衛隊基地があることや，豊後水道南の海に自衛隊や米軍の訓練海域があることから，潜水艦や軍艦が頻繁に航行しているという過密海狭なのである（甲第十四号証ノ三）。特に強調しておきたいのは，この海域が他の海域より重大事故の発生の不安が強いのは，普通の船舶では発見する事が不可能な潜水艦が頻繁に航行し，潜水，浮上していることである。

使用済み核燃料などの輸送ルートの安全性は野放しである。

以上の様に，豊後水道，宇和海においては，モンルイ号のような衝突事故や，日昇丸と米原潜の衝突事故（甲第十四号証ノ四）がいつ起きても不思議ではないのである。しかし，本件安全審査は，こうした危険な海域に使用済み核燃料等の輸送船が通ることに対しては，何の審査の手ものばしてはいない。さらに被告国側に至っては，使用済み核燃料等の輸送を野放しにし，危険を容認した審査を鵜呑みにしたまま本件原子炉の設置許可を出している。

七，結論