りません。だからこそ大熊記者も，「いかなる単一誤動作」という表現を，先に引用しましたような文章で解説したのです。

この原子力委員会内規は，あまりにもお粗末でしたから，原子力委員会は昭和５２年６月に，新しい内規「発電用軽水型原子炉施設に関する安全設計審査指針」に改めました。それは，原子力委員会によって，「発電用軽水炉の安全審査上重要と考えられる安全設計の基本事項について集約されている」とされたものです。そして，その中の「用語の定義」という項で，「通常運転時」と違う異常事態について，次のような定義づけをしています。

「『運転時の異常な過渡変化時』とは，原子炉の運転状態において，原子炉施設の寿命期間中に予想される機器の単一故障もしくは誤動作または運転員の単一誤操作によって外乱が加えられた状態及びこれらと類似の頻度で発生し，原子炉施設の運転状態が計画されていない状態にいたる場合をいう」とし，

「『事故時』とは，『運転時の異常な過渡変化時』を超える異常事態であって，発生する頻度はまれであるが，原子炉施設の安全性を評価する観点から想定される事故事象が発生した状態をいう」と。

まわりくどい表現ですが，ここでは明確に，原子炉の安全設計に当っては，運転員の誤操作はあり得るという前提に立ち，その際でも，周辺公衆に被害を与えないように設計することを求めています。だから，ＴＭＩ原発事故以前の国側準備書面も，その線にそって主張を展開していたのです。

しかし，当然そのように設計してあった筈のＴＭＩ原発２号炉で，当時としては最大最悪の事故が発生してしまったので，裁判対策上，「運転員の誤操作は，安全審査と違う段階でチェックする『運転管理』に属することがらで，本件訴訟とは関係ない」との珍論を展開せざるを得なくなったのです。

しかし一方で，判断基準となる内規の方は変えていないのですから妙な話です。察するところ，安全設計で考慮している「誤操作」は「基本設計」に繰入れ，それ以外の具合の悪い「誤操作」は，「運転管理」に放り出すということなのでしょうか。しかしそうなら，多様な「誤操作」を区別する根拠と，区分けの基準を明確にしない限り，全く恣意的に法規を適用することになり，周辺住民にとっては，無意味な安全審査になってしまいます。もっとも，そういうことを百も承知の上で，どうにでも言い逃れできるよう，住民の生命や財産に係わる重要な規定を，きちんとした法文にしないまま，内規という怪しげなものにしてあるのでしょう。（以下次号に続く）

会計報告（'87.12／1～12／24）

収入	
会　費	99,000
ニュース購読料	146,800
カンパ	11,000
コピー代金	7,080
	263,880
支出	
ニュース印刷代	25,000
郵送料	8,410
振替手数料	950
資料費	2,580
ゼロックス・リース料	14,300
	51,240
差引	212,140
積立金合計	1,654,519

伊方訴訟ニュース

第173号

1988年1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

年頭の御挨拶

伊方原発反対八西連絡協議会
広野房一

明けましておめでとうございます。

本年もよろしくお願い申上げます。

伊方反原発運動も１９年の歳月が経過致しました。その間，伊方原発現地で問題はなかったか。世界の原発の実態はどうか。四国電力会社は，昨今においては，苦しまぎれの原発建設を進めていることを，私達は見聞致しております。

原子力発電に関しては，国の内外を問わず，明日何が起きるか，絶対安全を保証するものは，全く何一つありません。

私達の反対運動は，過去から現在まで，特別に優秀な実績はなかったと反省しています。しかし，私達の運動に真実があればこそと，確信を持っているのは，決して過言ではないと思います。

同時に，多くの支援の皆さんに支えられて，運動が続けられてきたことも，常に申し述べているものであります。

私達の使命は，未だ終っていないのです。

皆さんと共に，生きるため万人のため，頑張りましょう。重ねて支援を御願い申し上げ年頭の御挨拶と致します。

辛酸入佳境

１９８８年元旦

「出力調整運転実験」を中止せよ

―― 大分の人たちが署名を呼びかけ ――

四国電力など５電力会社と，原子炉メーカの三菱重工は，協同で，今年２月，伊方２号炉で「出力調整運転」の実験を，昨年１０月に続いて，再度強行しようとしています。

これに対し，伊方原発の「対岸」約７０キロの大分のグループ「原発なしで暮したい」の人たちが中心となり，四国電力に対し実験中止を要求する署名を，昨年１２月から始めています。全国の人たちにも協力を呼びかけ，１月末に署名簿を四国電力に提出し，強く抗議する予定となっています。

福井の人たちの力で原発を停止

昨年７月，関西電力高浜１号炉で，蒸気発生器内に取り付けてあった金具が外れ，ひきちぎれた金具が一次冷却材ポンプを振動させ，その一部は炉心にまで達するという，恐ろしい事故が発生しました。

原発反対福井県民会議は，無許可の違法工事の結果であると，福井地検に告発し，同じ金具を付けたまま運転を続けている他の３基の原子炉も停めるよう要求していました。ところが昨年１２月１７日，その３基のうちの一つ，大飯１号炉で，全く同じ事故が発生し，県民会議の強い要求を受けた福井県が関電に申入れ，あとの２基も停めさせました。

被告国側の準備書面批判

（その２）

4.「基本設計」と「運転管理」とに分離するご都合主義

国側の「準備書面」は，チェルノブイリ原発事故の原因を，次のようにまとめています。

「その原因は，設計における多量防護の適用における脆弱性を背景としつつ，運転員の多数かつ重大な規則違反により設計者が予想しなかったような危険な状態に原子炉を導いたことにある」と。

そして，日本の原発の設置許可の際の安全審査の対象は「基本設計ないし基本的設計方針である」とし，次のように主張しています。

「事故原因のうち，チェルノブイリ４号炉が低出力下では反応度出力係数が正となる設計であること，及びこのような炉特性に対応した原子炉緊急停止系の設計が不十分であることが，基本設計ないし基本的設計方針と関連するものであり，その余は，もっぱら運転管理にかかわるものであって」，本件安全審査や本件訴訟と全く関連ないものである，と。

ところで，スリーマイル島（ＴＭＩ）原発事故のあとから，被告の通産省などは，急に，「基本設計」とか「運転管理」などの言葉を，裁判対策用に使い始めるようになりました。これらの言葉は，原子炉規制のための法規でも全く使われていないもので，その定義も定かではありません。それで，ここでは，これらの言葉が使われるまでの経緯を振返ってみることにします。

４．１．国側主張の動揺の経緯

伊方原発１号炉の行政訴訟の法廷で，被告の国側（当時は総理大臣）は，はじめ，次のように主張していました。

「原子力発電の技術的観点から見た特徴は，…，機械類の誤動作，人間の誤操作等があり得るとの認識の下に，安全上重要な施設，設備機器については，誤動作及び誤操作を阻止するような構造（フールプルーフ構造）とするとともに，そのような事態の場合には自動的にすばやく安定な状態に復するよう，または安全な状態に至らしめるような構造（フェールセイフ構造）としてあることである」と（１号炉一審，被告準備書面（１０），昭和５２年７月２９日，１４３頁）。

そして，そうした主張を立証する証拠の一つとして，当時，朝日新聞科学部記者であった大熊由紀子氏の著書「核燃料」を，法廷に提出しました。その書物は，「フールプルーフ構造」を，次のようなものであるとして解説していました。

「『フール・プルーフ』は，『バカがいじっても安全』，『バカよけ』といった意味だ。原子炉のことをなにも知らない人がいじっても，睡眠不足でアタマがボーッとしている人が操作しても，すぐとまるように設計してあるのだ」と。

つまり，運転員がめちゃなことをしても大丈夫なように，原子炉は設計されている，ということでした。

ところが，上記の国側準備書面が提出されてから約１年半後に，日本の原発のお手本の国の米国でＴＭＩ原発事故が発生し，それまでの原発絶対安全論が怪しくなってきました。それでも，はじめ国側は，次のようにやせがまんで押通そうとしていました。

「本件原子炉（伊方１号炉のこと）とＴＭＩ２号炉とは，その基本的な設計，構造等を大きく異にしており，ＴＭＩ事故のような事象が起こることは全く考えられない」と（１号炉控訴審，被控訴人準備書面（２），昭和５４年６月２５日，１９頁）。

しかしやがて，一転して，次のように主張を変更し，原告住民らはもちろん，伊方訴訟に関心を寄せていた人たちを驚かせました。

「ＴＭＩ事故における各異常事象の原因たる事項を，仮に，我が国における原子炉の安全確保のための段階的規制体系に当てはめてみると，それらのほとんどが，原子炉施設の詳細設計や運転管理に関わる事項であって，その一事をもって既に本件訴訟における論点となり得ないものであり，また，一部には原子炉施設の基本設計ないし基本的設計方針に係わる事項も存するものの，ＴＭＩ２号炉と本件原子炉との基本設計ないし基本的設計方針の相違を考えると，本件安全審査の合理性に何ら影響を与えるものでないことは明らかである」と（１号炉控訴審，被控訴人準備書面（６），昭和５５年１０月２５日）。

つまり，「基本設計」で，その影響を防ぐことができるようになっていた筈の「運転員の誤操作」を，ＴＭＩ原発事故の主原因であるとし，それらは「基本設計」と関係のない「運転管理」に係わることがらだから，安全審査，ひいては，本件訴訟とも何の関係もない，と，これまでの主張を大転換して，難しい審理に困り果てていた高松高裁に，その無茶苦茶な主張を認めさせたのでした。

ところで，本件２号炉訴訟での，ＴＭＩ原発事故に関する国側の準備書面は，上述の〝大転換〟の半年ほど前だったからでしょうか，次のように，ＴＭＩ事故直後の主張のままとなっていて，国側の混乱を見る思いがします。

「本件原子炉は，その安全審査において確認したところから判断すれば，ＴＭＩ２号炉と同じく加圧水型原子炉に属するものの，蒸気発生器の原理・構造，原子炉の停止システムを異にするなどＴＭＩ２号炉とは，その基本的な設計や構造等を大きく異にするので，本件原子炉においては考えられない」と（被告準備書面（１），昭和５５年３月３日，２８頁）。

４．２．規制法規では？

原発の安全設計の判断基準をきめた法規の文面には，「基本設計」や「運転管理」という言葉は全く出てきませんが，設計と運転員のミスとの関係を，どのようにとらえているのか見ておきましょう。

２号炉の安全審査で用いられた原子炉設計の判断基準は，「軽水炉についての安全設計に関する審査指針について」と題した原子力委員会の内規（昭和４５年４月２３日）です。それには，「原子炉停止系」の項に，運転員による「誤動作」と設計の関係が，次のように明文化されています。

「原子炉停止系は，不測の制御棒一本の連続引抜きのような，いかなる単一誤動作にたいしても，燃料の許容損傷限界をこえることなく対処できる設計であること」と。

原子炉の最も重要な安全防護系である「原子炉停止系」についてだけしか「誤動作」という言葉は出ていませんが，先に引用しましたＴＭＩ事故以前の国側準備書面が指摘していましたように，「人間の誤操作等があり得るとの認識の下に」，原発の設計がされ，それを審査することになっていたことは疑いあ